

# DIARIO DE SESIONES

## CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

107ª REUNIÓN — 29ª SESIÓN ORDINARIA — 9 DE DICIEMBRE DE 1997

Presidencia del señor presidente provisional del Honorable Senado,  
doctor **EDUARDO MIENEM**,

y del señor vicepresidente del Honorable Senado, doctor **ANTONIO F. CAFIERO**

Secretarios: doctor **EDGARDO R. PIUZZI** y doctora **MATILDE DEL VALLE GUERRERO**

Prosecretarios: señor **MARIO L. PONTAQUARTO**, doctor **DONALDO A. DIB**  
y doctor **RODOLFO N. ADÉN**

### PRESENTES

AGUIRRE LANARI, Juan R.  
AGÜNDEZ, Jorge A.  
ALASINO, Augusto  
ALMIRON, Carlos H.  
AVELÍN, Alfredo  
BAUM, Daniel  
BAUZA, Eduardo  
BERHONGARAY, Antonio T.  
BRANDA, Ricardo A.  
BRAVO, Leopoldo  
CABANA, Fernando V.  
CAFIERO, Antonio F.  
CANTARERO, Emilio M.  
COSTANZO, Remo J.  
DE LA ROSA, Carlos L.  
DE LA SOTA, José M.  
FERNÁNDEZ de KIRCHNER, Cristina E.  
FERNÁNDEZ MEIJIDE, Graciela  
FIGUEROA, José O.  
GAGLIARDI, Edgardo J.  
GALVÁN, Raúl A.  
GENOUD, José  
GIOJA, José L.  
HUMADA, Julio C.  
LEÓN, Luis A.  
LÓPEZ, Alcides H.  
LOSADA, Mario A.  
LUDUENA, Felipe E.  
MAC KARTHY, César  
MAGLIETTI, Alberto  
MANFREDOTTI, Carlos  
MARANGUELLO, Pedro C.  
MARTÍNEZ ALMUDEVAR, Enrique M.  
MASSACCESI, Horacio  
MASSAT, Jorge  
MAYA, Héctor M.

MELGAREJO, Juan I.  
MENECHINI, Javier Reynaldo  
MIENEM, Eduardo  
MIRANDA, Julio  
MOREAU, Leopoldo R. G.  
OUDÍN, Ernesto R.  
OYARZÚN, Juan C.  
PRETO, Ruggero  
QUINZIO, Bernardo P.  
REUTEMANN, Carlos A.  
RIVAS, Olíjela del Valle  
ROMERO FERIS, José A.  
SÁEZ, José M.  
SAGER, Hugo A.  
SALA, Osvaldo R.  
SALUM, Humberto E.  
SAN MILLÁN, Julio A.  
SAPAG, Felipe R.  
SOLANA, Jorge D.  
STORANI, Conrado H.  
TELL, Alberto M.  
ULLOA, Roberto A.  
USANDIZAGA, Horacio D.  
VAQUIR, Omar M.  
VERNA, Carlos Alberto  
VILLARROEL, Pedro G.  
VILLAVÉRDE, Jorge A.  
YOMA, Jorge R.  
ZALAZAR, Horacio A.

### AUSENTES CON AVISO

PARDO, Angel F.  
PEÑA de LÓPEZ, Ana M.

### POR ENFERMEDAD

VACA, Eduardo P.

### POR SUSPENSIÓN

ANGELOZ, Eduardo C.

## SUMARIO

1. Manifestaciones en minoría. (Pág. 6459.)
2. Por invitación del presidente provisional del Honorable Senado, el señor senador por el Chaco don Horacio Aníbal Zalazar, procede al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto. (Página 6460.)
3. Consideración del diploma presentado por el señor senador electo por la provincia del Chaco, don Hugo Abel Sager. Se aprueba. (Pág. 6460.)
4. Juramento del señor senador electo por la Ciudad de Buenos Aires don Pedro del Piero. (Pág. 6460.)
5. Juramento e incorporación del señor senador electo por la provincia del Chaco don Hugo Abel Sager. (Pág. 6460.)
6. Homenaje en conmemoración del 50º aniversario de la distinción del doctor Bernardo Houssay con el premio Nobel de Medicina. Consideración de un proyecto de resolución (S.-2.434/97.) Se aprueba. (Pág. 6461.)
7. Asuntos entrados:
  - I. Mensaje y decreto del Poder Ejecutivo por el que se convoca a sesiones extraordinarias al Honorable Congreso de la Nación (P.E.-792/97). (Pág. 6462.)
  - II. Comunicaciones de la Presidencia de la Nación. (Pág. 6462.)
  - III. Proyecto de ley en revisión por el que se modifica la ley de impuesto a las ganancias con respecto a la fecha de entrada en vigencia de varios artículos (C.D.-135/97). (Pág. 6462.)
  - IV. Proyecto de ley en revisión por el que se dispone la ampliación del presupuesto de la administración nacional para 1997 con destino a programas turísticos (C.D.-136/97). (Pág. 6462.)
  - V. Comunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados. (Pág. 6463.)
  - VI. Comunicaciones de comisiones. (Página 6463.)
  - VII. Comunicaciones oficiales. (Pág. 6463.)
  - VIII. Dictámenes de comisiones. (Pág. 6464.)
  - IX. Peticiones particulares. (Pág. 6466.)
  - X. Proyecto de declaración del señor senador Romero Feris por el que se establece la inclusión del servicio de Internet dentro de la garantía constitucional que ampara la libertad de prensa (S.-2.402/97). (Pág. 6466.)
  - XI. Proyecto de comunicación del señor senador Usandizaga por el que se solicitan informes acerca de los criterios para la

medición del contenido de piezas importadas por terminales automotrices (S.-2.403/97). (Pág. 6467.)

- XII. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicitan informes acerca del financiamiento diferencial de bancos brasileños para exportación de carrocerías a la Argentina (S.-2.404/97). (Pág. 6468.)
- XIII. Proyecto de comunicación del señor senador Humada por el que se solicita la instrumentación de una política sanitaria para la prevención, tratamiento y erradicación de una nueva variedad de tuberculosis resistente a múltiples drogas (S.-2.405/97). (Pág. 6468.)
- XIV. Proyecto de comunicación del señor senador Usandizaga por el que se solicitan informes acerca de la aplicación de una cláusula de salvaguardia para la importación de carrocerías de ómnibus de media y larga distancia (S.-2.406/97). (Página 6469.)
- XV. Proyecto de declaración del señor senador Berhongaray por el que se expresa reconocimiento a la labor de la Escuela Nacional de Náutica en el 198º aniversario de su creación (S.-2.407/97). (Página 6469.)
- XVI. Proyecto de comunicación de los señores senadores Cafiero y Martínez Almu-  
devar por el que se solicitan informes acerca de la firma de documentos de ratificación del acuerdo de cooperación entre la Argentina y el Euroatom (S.-2.410/97). (Pág. 6470.)
- XVII. Proyecto de ley de los señores senadores Sala y Mac Karthy por el que se transfiere a título gratuito un inmueble del Estado nacional a la Municipalidad de Comodoro Rivadavia, Chubut (S.-2.411/97). (Pág. 6470.)
- XVIII. Proyecto de resolución del señor senador Cantarero y otros señores senadores por el que se declara de interés cultural para el Honorable Senado la labor del conjunto salteño "Los Chalchaleros" (S.-2.411/97). (Pág. 6471.)
- XIX. Proyecto de declaración del señor senador Yoma y otros señores senadores por el que se manifiesta preocupación por un proyecto de ley que se encuentra en trámite en la Legislatura de Río Negro sobre designación de senadores nacionales titulares y suplentes (S.-2.414/97). (Pág. 6472.)
- XX. Proyecto de ley de los señores senadores Fernández Meijide y Losada por el que se deroga el régimen legal sobre repre-

plenipotenciario de segunda clase (Categoría "C") a don José Carlos Díaz (P.E.-913/96). Se aprueba. (Pág. 6500.)

27. Consideración del dictamen de la comisión de Acuerdos en el mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar como ministro plenipotenciario de segunda clase (Categoría "C") a don Raúl Hipólito Guerrero (P.E.-914/96). Se aprueba. (Pág. 6501.)

29. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se autoriza al jefe de Gabinete de Ministros a realizar ampliaciones en créditos presupuestarios (C.D.-130/97). Se aprueba. (Pág. 6501.)

30. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la ley 24.885, modificatoria del impuesto a las ganancias (C.D.-135/97). Se aprueba. (Pág. 6513.)

31. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se amplía el presupuesto de la Administración Nacional para el ejercicio 1997, con destino a programas turísticos (C.D.-136/97). Se aprueba. (Pág. 6514.)

32. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se prorroga la vigencia del impuesto a las ganancias (C.D.-128/97). Se aprueba. (Página 6515.)

33. Manifestaciones de varios señores senadores acerca de un proyecto de ley sobre modificación del impuesto al valor agregado. (Pág. 6523.)

34. A moción del señor senador Gagliardi se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la ley de impuesto al valor agregado. (C.D.-129/97). (Pág. 6525.)

35. Manifestaciones de varios señores senadores acerca del tratamiento de diversos proyectos. (Pág. 6525.)

36. Consideración de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley en revisión sobre transporte multimodal (S.-23/96). Se aprueban. (Pág. 6526.)

37. Manifestaciones de varios señores senadores acerca de un proyecto de comunicación del señor senador Avelín. (Pág. 6534.)

38. Consideración del dictamen de las comisiones de Pesca, Intereses Marítimos y Portuarios y de Ecología y Desarrollo Humano en las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley en revisión por el que se establece un régimen federal de pesca (S.-27 y S.-1.125/96). Se aprueba. (Pág. 6535.)

39. Consideración del dictamen de las comisiones de Asistencia Social y Salud Pública y de Comercio en el proyecto de ley en revisión sobre modificación del Programa Nacional de Prevención y Lucha

contra el tabaquismo (C.D.-109/96). Se aprueba. (Pág. 6551.)

40. A moción del señor senador Branda se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de comunicación del señor senador Avelín por el que se solicita se dote de una ambulancia a la localidad de El Encón, San Juan (S.-2.397/97). (Pág. 6557.)

41. A moción del señor senador Genoud comienza la consideración sobre tablas de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley en revisión sobre constitución del Consejo de la Magistratura (S.-1.689/94; 580, 670, 712, 737, 913, 829, 1.078, 1.270/95, P.-109 y 266/95). Se pasa a sesión extraordinaria. (Pág. 6568.)

42. Apéndice:

1. Sanciones del Honorable Senado. (Pág. 6576.)

11. Inserciones. (Pág. 6587.)

—En Buenos Aires, a las 17 y 10 del martes 9 de diciembre de 1997:

# I

## MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Avelín. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Menem). — Para formular manifestaciones en minoría, tiene la palabra el señor senador por San Juan.

Sr. Avelín. — Señor presidente: habíamos acordado iniciar la sesión a las 16 y ya son más de las 17.

Creo que vale la pena establecer un lapso luego del cual, de considerarlo pertinente la Presidencia, se debería pasar lista. De existir quórum, estaríamos en condiciones de comenzar la sesión.

Sr. Presidente (Menem). — Así se hará, señor senador.

Vamos a llamar por diez minutos más y, si no hay quórum, procederé a levantar la sesión.

—Se continúa llamando.

—A las 17 y 26:

Sr. Avelín. — Señor presidente...

Sr. Presidente (Menem). — Ya vamos a empezar a tomar lista, señor senador.

Sr. Avelín. — Gracias, señor presidente.

—Se continúa llamando.

—Luego de unos minutos:

Sr. Branda. — Ya hay quórum, señor presidente.

—A las 17 y 31:

Sr. Presidente (Menem). — Queda abierta la sesión.

Sr. Alasino. — Ahora, según lo que escuché, va...

Sr. Presidente (Menem). — El proyecto de ley sobre transporte multimodal y, luego, el proyecto de ley sobre Consejo de la Magistratura.

Sr. Alasino. — No; luego, pesca.

Sr. Sala. — Así es; luego, pesca, sin discursos.

Sr. Alasino. — Luego pesca y, después, Consejo de la Magistratura.

### 36

#### TRANSPORTE MULTIMODAL

Sr. Presidente (Menem). — Entonces, corresponde considerar las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley que le fuera pasado en revisión sobre transporte multimodal.

Se trata de un proyecto de ley que fue oportunamente sancionado por este Senado, modificado luego por la Cámara de Diputados, y ahora tenemos a consideración dichas modificaciones.

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Puzzi). — (Lee)

Buenos Aires, 3 de diciembre de 1997.

*Al señor presidente del Honorable Senado.*

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente comunicándole que esta Honorable Cámara ha tomado en consideración, en sesión de la fecha, el proyecto de ley venido en revisión, y ha resuelto sancionarlo de la siguiente forma, con el voto de los dos tercios de los señores diputados presentes (artículo 81 de la Constitución Nacional).

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

#### CAPÍTULO I

##### *Ámbito de aplicación*

Artículo 1º — La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentra situado en jurisdicción de la República Argentina.

#### CAPÍTULO II

##### *Definiciones*

Art. 2º — A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) *Transporte multimodal de mercaderías.* El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y

asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes;

- b) *Modo de transporte.* Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares;
- c) *Operador de transporte multimodal.* Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;
- d) *Depositario.* La persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;
- e) *Transportador o porteador efectivo.* Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal;
- f) *Estación de transferencia o interfaces.* Una instalación, tal como la de puestos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puestos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero y otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiese utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura;
- g) *Terminal de cargas.* Una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, así como también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga;
- h) *Unidad de carga.* La presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos;
- i) *Contrato de transporte multimodal.* El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías;
- j) *Documento de transporte multimodal.* El instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que

el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato;

- k) *Expedidor*. La persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas;
- l) *Consignatario*. La persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;
- m) *Destinatario*. La persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato;
- n) *Mercadería*. Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal;
- o) *Tomar bajo custodia*. El acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el documento de transporte multimodal, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;
- p) *Entrega de mercadería*. El acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega;
- q) *Unitarización*. El proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte;
- r) *Bulto*. Acondicionamiento de la mercadería para facilitar su identificación o individualización independientemente del embalaje que lo contenga.

### CAPÍTULO III

#### *Documento de transporte multimodal*

Art. 3º — *Emisión*. El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisorios que se hubieran suscrito. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal.

Art. 4º — *Forma*. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable podrá ser a la orden, al portador o nominativo y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe el derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno de ellos la

leyenda "Original". Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "Copia no negociable".

Art. 5º — *Contenido*. El documento de transporte multimodal deberá mencionar:

- a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;
- b) Nombre y domicilio del expedidor;
- c) Nombre y domicilio del consignatario;
- d) Nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;
- e) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran al momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;
- g) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino, si tal fecha o plazo ha sido convenido expresamente;
- h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es original o no negociable. Las copias negociables u originales deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;
- i) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención "Copia no negociable";
- j) La naturaleza general de las mercaderías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante;
- k) Número de bultos o piezas y su peso bruto si correspondiere;
- l) El estado y condición aparente de las mercaderías;
- m) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido, desglosándose los tramos internos o domésticos de los tramos internacionales, a los efectos del cálculo de la base imponible para el pago de aranceles y tributos;
- n) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- o) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el documento de transporte multimodal en su representación.

Art. 6º — *Firma*. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él, cuya firma deberá estar registrada en el registro de operadores de transporte multimodal. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

Art. 7º — *Derechos del tenedor legítimo*. El tenedor legítimo del documento de transporte multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

Art. 8º — *Efectos*. La emisión del documento de transporte multimodal, sin las reservas del artículo siguiente, aparea la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición, de acuerdo a las menciones del documento de transporte multimodal. La presunción indicada admite prueba en contrario.

Sin embargo dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

Art. 9º — *Cláusula de reserva*. El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudieran corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

Art. 10. — *Cartas de garantías*. Son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Art. 11. — *Omissiones*. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios datos a los que se refiere el artículo 5º no afectará la naturaleza jurídica de este documento, a condición de que se ajuste a la norma del inciso j) del artículo 2º y permita el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7º y 8º de esta ley.

Art. 12. — *Valor declarado*. El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

Art. 13. — *Entrega de la mercadería*. La entrega de la mercadería sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal o de la persona que actúe, por cuenta de éste, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado de ser necesario.

El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe la mercadería contra la devolución de uno de esos originales.

Art. 14. — *Personas que pueden recibir la entrega*. El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas a:

a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;

b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;

c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

#### CAPÍTULO IV

##### *Responsabilidad del operador de transporte multimodal*

Art. 15. — *Ámbito de aplicación temporal de la ley*. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el artículo 14, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

Art. 16. — *Extensión de la responsabilidad*. El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

Art. 17. — *Pérdida, daño o demora en la entrega*. El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado, la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia.

El operador de transporte multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

Art. 18. — *Demora en la entrega. Pérdida*. Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si ésta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal dirigente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar pérdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

Art. 19. — *Daños localizados. Remisión normativa*. Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo determinado de transporte, con respecto al cual la legislación específica establezca sistemas de responsabilidad y exoneración distintos de los previstos por esta ley, las causales de exoneración de responsabilidad del operador de transporte multimodal serán las dispuestas en tal legislación.

Art. 20. — *Daños localizados. Solidaridad*. Cuando se acredite en qué modo de transporte o en qué estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidaria-

mente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

Art. 21. — *Daños no localizados. Causales de exoneración.* Cuando no se pueda determinar en qué modo de transporte ocurrió la pérdida total o parcial de la mercadería, el daño o la demora en la entrega, o cualquier otro incumplimiento del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

- a) Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y transporte;
- b) Defectos o deficiencias de embalaje, que no sean aparentes;
- c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;
- d) Caso fortuito o de fuerza mayor. el transportador deberá probar que él o su representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño;
- e) Huelgas, motines o lock-out, efectuados por terceros;
- f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Art. 22. — *Cuantía de la indemnización.* Para establecer la indemnización por pérdida o daño de la mercadería se fijará la misma según el valor de ésta en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal.

En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete de la mercadería que hubiera sufrido demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

Art. 23. — *Criterio para la valorización de la mercadería.* El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal en los términos del artículo 12.

Art. 24. — *Cuántía de la indemnización. Límite.* La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluidos estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca

en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado.

En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete.

Las partes podrán acordar en el documento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

Cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza.

Art. 25. — *Valor del argentino oro.* La cotización oro será la oficial fijada por el órgano competente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial se determinará su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

Art. 26. — *Responsabilidad acumulada. Límite.* La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

Art. 27. — *Exoneración de responsabilidad por actos del poder público.* El operador de transporte multimodal no responderá durante la ejecución del transporte por las demoras en la entrega o daños sufridos por la mercadería como consecuencia de la actuación de una autoridad administrativa o fiscal, tanto nacional como extranjera.

Art. 28. — *Pérdida del derecho a la limitación.* El operador de transporte multimodal, el porteador efectivo y el depositario no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o a sus dependientes con dolo o culpa grave.

Art. 29. — *Responsabilidad de los dependientes.* Si la acción se promoviere contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el operador de transporte multimodal. En este caso el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en el artículo 24.

Art. 30. — *Responsabilidad extracontractual.* Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.

Art. 31. — *Cláusulas nulas.* Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley.



Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas mencionadas no entraña la del contrato.

## CAPÍTULO V

### *Responsabilidad del expedidor*

Art. 32. — *Imputabilidad.* El expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que éste recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

Art. 33. — *Deber de información.* En el momento en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia, el expedidor le deberá indicar con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

Art. 34. — *Mercadería peligrosa.* El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello dé lugar a indemnización alguna.

Art. 35. — *Criterio para la clasificación de la mercadería peligrosa.* La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la Organización Marítima Internacional (IMO).

Art. 36. — *Límites de la responsabilidad.* El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave.

Cuando se accione contra más de una persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

Art. 37. — *Indemnización a favor del operador de transporte multimodal.* El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5º, 33, 34 y 35. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto a cualquier persona distinta del expedidor.

Art. 38. — *Subsistencia de la responsabilidad del expedidor.* El expedidor seguirá siendo responsable aun

cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

## CAPÍTULO VI

### *Aviso y constatación de daños*

Art. 39. — *Del aviso y su omisión.* El consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

Art. 40. — *Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas.* El operador de transporte multimodal y el consignatario están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

## CAPÍTULO VII

### *Del ejercicio de las prestaciones*

Art. 41. — *Prórroga de la jurisdicción.* En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

Art. 42. — *Citación a terceros.* El operador de transporte multimodal podrá pedir la citación de los transportistas efectivos o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, en el momento de la contestación de la demanda respectiva.

Art. 43. — *Prescripción, plazos y cómputos.* Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada a las personas indicadas en el artículo 14. Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

## CAPÍTULO VIII

### *Disposiciones complementarias*

Art. 44. — *Averías gruesas.* Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.



Art. 45. — *Régimen de contenedores.* Sustitúyense los textos de los artículos 485, 486 y 487 de la ley 22.415 por los siguientes:

Artículo 485: A los efectos de esta ley se considerará contenedor a un elemento de equipo de transporte que:

- a) Constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías;
- b) Haya sido fabricado según las exigencias técnico-construtivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares;
- c) Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida;
- d) Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad;
- e) Esté provisto de dispositivos (accesorios) que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;
- f) Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Artículo 486: La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 487: En las condiciones previstas por los artículos 23, inciso y) y 24 de la ley 22.415, la Administración Nacional de Aduanas reglamentará la utilización de los contenedores, preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte, la seguridad de la carga y el respeto de los acuerdos internacionales sobre la materia.

Art. 46. — *Admisión temporaria de contenedores.* A efectos de racionalizar la utilización de los contenedores de matrícula extranjera, se establece como límite del régimen de admisión temporaria de los mismos, el plazo de 270 días corridos.

Vencido el plazo señalado, la autoridad aduanera procederá a penalizar al responsable de la admisión temporaria del contenedor con una multa diaria de cien pesos (\$ 100), por un plazo máximo de noventa (90) días, vencido el cual se procederá al remate del contenedor en infracción.

## CAPÍTULO IX

### Remisiones

Art. 47. — *Acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.* Son de aplicación al contrato de transporte multimodal, en cuanto fueran pertinentes, las normas de la sección 5ª del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, relativas a la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.

Art. 48. — *Acción ejecutiva para obtener el pago del flete.* Se aplicarán también al contrato de transporte multimodal, en cuanto fuera pertinente, las disposiciones referentes a la acción ejecutiva para obtener el cobro del flete contenidas en la sección 6ª del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, excepto lo dispuesto en el artículo 590.

## CAPÍTULO X

### Registro de operadores de transporte multimodal

Art. 49. — *Inscripción.* Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal será indispensable estar inscrito en un registro de operadores de transporte multimodal a cargo de la autoridad nacional competente en el área de transporte.

Art. 50. — *Requisitos.* Para inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal el interesado deberá presentar una solicitud ante la autoridad nacional competente, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Establecer domicilio o representación legal en territorio nacional;
- b) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes registrables equivalente a 100.000 pesos;
- c) Estatuto legalizado con constancia de su inscripción ante la Inspección General de Justicia en caso de tratarse de una sociedad o matrícula de comerciante si se trata de una persona física;
- d) Estar inscrito como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores; respecto de estos requisitos se podrá suplir la inscripción por la presentación de un apoderado general ya inscrito ante los organismos correspondientes.

Art. 51. — *Seguros.* Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia.

Art. 52. — *Vigencia de la inscripción.* La inscripción en el registro mantendrá su vigencia en los términos del artículo 50, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito de la autoridad competente del área de transportes al operador de transporte multimodal respecto a la cancelación o suspensión de su inscripción.

La vigencia de la inscripción en registro de operador de transporte multimodal será de cinco años, renovables por períodos iguales.

Art. 53. — *Certificado de Registro.* La autoridad nacional competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 50.

Art. 54. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

ALBERTO R. PIERRI.

Esther Pereyra Arandía  
de Pérez Pardo.

Sr. Presidente (Menem). — En consideración.

Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

**Sr. Aguirre Lanari.** — Señor presidente: hemos considerado este proyecto con su coautor y presidente de la Comisión de Transportes del Senado, el senador de la Sota.

La Cámara de Diputados proyectó algunas modificaciones y nos las hizo conocer. Nosotros le anticipamos, como autores del proyecto, nuestra conformidad. Como no significan de ninguna manera una alteración en la estructura ni en la importancia del proyecto, y como, por otra parte —quiero hacer notar esto a todos los señores senadores— lleva la firma de todos los integrantes de la comisión respectiva y, por ende, de todas las expresiones políticas representadas en la Cámara de Diputados, no creo que merezca mayores objeciones.

Por lo tanto, solicito su aprobación, dando conformidad a las modificaciones que vienen de la Cámara de Diputados.

**Sr. Presidente (Menem).** — Tiene la palabra el señor senador por Salta.

**Sr. Ulloa.** — Propongo que se vote por capítulos, señor presidente.

**Sr. Presidente (Menem).** — Si hay asentimiento, se votará por capítulos.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente (Menem).** — Tiene la palabra el señor senador por el Chaco.

**Sr. León.** — Deseo hacer una aclaración, señor presidente.

El tema que estamos por tratar, que aprobamos aquí, en el Senado, fue remitido a Diputados, y allí le han hecho más de treinta modificaciones, alteraciones o reemplazos.

La Comisión de Transportes del Senado no trató nunca el proyecto venido en revisión de Diputados, ni fue considerado por la Cámara en su conjunto.

Nosotros teníamos una preocupación por esta situación, pero observando el espíritu del Senado y considerando que en su momento, pese a las modificaciones al espíritu del proyecto al servicio del transporte, nosotros lo vamos a votar afirmativamente, pero con la cosquilla que nos produce el hecho de no haber sido informados de las observaciones.

Nosotros no hemos sido informados. Recién hoy nos enteramos de que se han producido agregados o modificaciones a prácticamente todos los artículos —artículos 1º a 11, 13, 17, 20, 22 y 23—. Casi han hecho la ley de nuevo.

Aceptaremos las modificaciones como un aporte a la preocupación del Senado y en base a

que nuestro bloque en Diputados lo votó por unanimidad.

Pero rechazamos el funcionamiento de este mecanismo que creo que no le hace bien a nadie.

**Sr. Presidente (Menem).** — Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

**Sr. de la Sota.** — Señor presidente: respecto del proyecto en consideración podemos decir claramente que respeta puntillosamente el espíritu y la *ratio legis* de la norma que tuviera origen en nuestra cámara.

Ha sufrido en Diputados compatibilizaciones con otros proyectos que existían allí. Con el autor del proyecto hemos considerado que el mismo resulta enriquecido y adaptado de alguna manera, a las necesidades del Mercado Común del Sur.

Esta ley, tal cual la votaremos hoy, es muy buena. Está siendo esperada por todos los mecanismos del transporte de la Argentina. Nos va a permitir contar con una herramienta moderna, y las modificaciones que han habido no alteran el espíritu del proyecto originario.

Se trata de unas pocas modificaciones que, en lo sustancial, sirven para la adecuación al marco regional que hoy vive la Argentina. Se trata de un reordenamiento del texto, de modificaciones de algunas denominaciones y de la inclusión de algunos temas que se encontraban en otros proyectos.

La comisión que presido, si bien no ha podido considerar hoy el tema porque recién acaba de llegar de Diputados, ha tenido un conocimiento anterior. Hicimos muchas consultas, y lamento que al señor senador por el Chaco no le hayan llegado.

Le pido mil disculpas por no haberle enviado los primeros elementos que nos llegaron desde la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados; pero igualmente me permito recomendar la aprobación de las modificaciones introducidas por esa Cámara, ya que estaremos cumpliendo con una excelente herramienta para el transporte de mercaderías en nuestro país y en el Mercosur.

**Sr. Presidente (Menem).** — Como se trata de un proyecto que viene en segunda revisión, no lo votaremos en general sino en particular.

Dado que ha habido asentimiento para que se vote por capítulos, se procederá en consecuencia.

—Se enuncian y aprueban los capítulos I a IV, artículos 1º al 31.

**Sr. Presidente (Menem).** — Quiero dejar constancia de que al votar de esta forma se están aceptando las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

— Se enuncian y aprueban los capítulos V a X, artículos 32 al 53.

— El artículo 54 es de forma.

**Sr. Presidente (Menem).** — Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley. Se harán las comunicaciones correspondientes.

**Sr. Aguirre Lanari.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Menem).** — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

**Sr. Aguirre Lanari.** — Señor presidente: en primer lugar solicito que se incorpore el discurso escrito que tengo preparado en el que me refiero pormenorizadamente a las reformas que han sido propuestas por la Cámara de Diputados.

En segundo término, quiero agradecer a mis colegas por la consideración que han tenido y decirles que el país, que está esperando leyes orgánicas, va a agradecer al Senado de la Nación que haya procedido con la prontitud con que lo ha hecho.

**Sr. Presidente (Menem).** — Se va a votar el pedido de inserción formulado por el señor senador por Corrientes.

— La votación resulta afirmativa.

— El texto de la inserción es el siguiente:

PALABRAS DEL SENADOR JUAN R.  
AGUIRRE LANARI SOBRE EL PROYECTO  
DE LEY VENIDO EN SEGUNDA  
REVISION SOBRE TRANSPORTE  
MULTIMODAL

Señor presidente:

Se somete nuevamente a consideración de este Honorable Senado, el proyecto de transporte multimodal, venido en segunda revisión de la Honorable Cámara de Diputados, y que incorpora un conjunto de modificaciones que la Cámara revisora consideró oportuno realizar.

Como muchos integrantes de esta Honorable Cámara recordarán, esta iniciativa ha pasado por diferentes etapas legislativas, que comienzan con un primer proyecto de mi autoría, presentado el 28 de febrero de 1990.

Luego, el 28 de diciembre de 1993, reproduje nuevamente la iniciativa referida, esta vez acompañado por el ex senador por la provincia de Jujuy, doctor Guillermo Snopek, que en su carácter de presidente de la Comisión de Transportes, puso todo el esfuerzo necesario para posibilitar una rápida sanción del referido proyecto. Quiero rendirle mi emocionado recuerdo.

Posteriormente, el 30 de noviembre de 1994, el Senado de la Nación aprobó dicho proyecto sobre trans-

porte multimodal, remitiéndolo a la Cámara de Diputados para su estudio y posterior tratamiento, pero que al transcurrir los plazos estipulados reglamentariamente, y al no ser tratado este proyecto, el mismo caducó.

Por este motivo volví a presentarlo el 5 de marzo del corriente año, esta vez acompañado por el senador nacional José Manuel de la Sota, quien ha puesto todo su esmero para posibilitar la pronta aprobación de este proyecto como presidente de la Comisión de Transporte.

Al ingresar el referido proyecto a la Cámara de Diputados por segunda vez, volvió a suceder lo mismo que en circunstancias anteriores. Demoras excesivas, opiniones encontradas, y fundamentalmente distintos rumores y versiones que complicaban el panorama legislativo de este proyecto, mostraban una aparente apatía, que de ninguna manera se justificaba, ya que tanto el comercio interno como el internacional argentino requieren de una norma que reglamente debidamente el régimen de transporte multimodal.

Afortunadamente, ha prevalecido el buen criterio, y la ley de transporte multimodal se encuentra pronta a ser convertida en ley, al expedirse la Honorable Cámara de Diputados, quien produjo algunas modificaciones al proyecto original.

Las modificaciones que introduce dicha Cámara al proyecto originalmente sancionado por nuestro cuerpo no son sustanciales y no se ha intentado tampoco, en modo alguno, alterar la estructura del proyecto de ley.

Entre las modificaciones efectuadas se pueden destacar las siguientes:

En primer término, cabe señalar que el proyecto en análisis ha sido producto del consenso logrado entre la iniciativa aprobada por el Senado el 19 de junio de 1996 y los proyectos de los diputados Gutiérrez y Martínez.

a) Con respecto a los capítulos I (Ambito de Aplicación) y II (Definiciones), si bien los mismos revisten modificaciones respecto de la sanción del Senado, puede afirmarse que no alteran la estructura del proyecto original, en algunos casos lo mejoran, por lo que propongo que se apruebe como viene de Diputados.

b) Similar criterio se aplica para el capítulo III (Documento de Transporte Multimodal).

c) En lo referente al capítulo IV, correspondiente a la Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, la sanción de Diputados agrega un conjunto de artículos nuevos, entre los que se pueden destacar el número 30 y 31, denominados "responsabilidad extracontractual" y "cláusulas nulas". Al respecto considero que no existe objeción alguna.

d) El capítulo V de la sanción de Diputados (Responsabilidad del expedidor), también incorpora nuevos artículos, éstos son: artículo 35, criterio de clasificación de la mercadería peligrosa; artículo 37, Indemnización a favor del operador multimodal; artículo 38, subsistencia de la responsabilidad del expedidor. Considero que es correcta la inclusión.

e) El capítulo VI (Aviso y constatación de daños), sigue en general los lineamientos de la sanción del Senado, al igual que el capítulo VII (Del ejercicio de las pretensiones).

f) El capítulo VIII, Disposiciones complementarias, agrega un artículo 46, referido a la admisión temporaria de contenedores; al respecto no tengo objeción alguna.

g) El capítulo IX (Remisiones), es nuevo, pero sin objeción (artículos 47 y 48).

h) El capítulo X, es quizás la diferencia de mayor significación en lo que respecta a la sanción del Senado, ya que se refiere al Registro de Operadores de Transporte Multimodal. Si bien en el proyecto del Senado no se lo incorporó por considerarlo innecesario, su inclusión tampoco reviste mayor gravedad, por lo que no hay mayor inconveniente en aceptarlo.

Como puede observarse del análisis realizado, lo que vamos a votar puede merecer las reformas que indique la experiencia futura, puede ser perfectible, y posiblemente pueda generar algunas críticas menores en algunos de los sectores interesados; pero a veces lo perfecto es enemigo de lo posible, e intentar mejorar aún más el texto de esta ley podría llevar a una nueva parálisis legislativa en este tema, lo cual dejaría al país sin una ley fundamental, como lo es la de Transporte Multimodal.

Una prueba palpable de lo que afirmo, es lo expresado en un artículo publicado en el diario La Nación del 22 de noviembre del corriente año, que expresa lo siguiente:

"En el curso de un año, el servicio de tren frigorífico que ofrece un grupo empresario privado ha demostrado su notable eficiencia para las cargas de pescado entre Mar del Plata y el puerto de Buenos Aires, donde son transbordadas para Brasil, Europa o los Estados Unidos."

"El éxito del servicio se funda en la seguridad que ofrece respecto de la continuidad de la cadena del frío. Como complemento, los exportadores disponen, desde el momento de embarque en Mar del Plata, de toda la información necesaria para hacer mucho más ágiles y breves los trámites y negociaciones para colocar el producto en los mercados externos."

"También a Quequén y Bahía Blanca se ha extendido el servicio, y el número de contenedores transportados ha ido en aumento. El servicio se presta igualmente al comercio de fruta de Río Negro, y se está conformando un verdadero corredor bioceánico con Zapala, en nuestro país, y Victoria, en Chile, como estaciones de transferencia para cargas de fruta y de pescado."

"El Transporte Multimodal no cesa de ensayar combinaciones que permitan reducir costos y multiplicar los negocios. Así se está probando el traslado de productos lácteos por un sistema de barcas entre Santa Fe y Buenos Aires, desde donde siguen camino al exterior."

"Todo esto refleja un sustancial aumento de la eficiencia y la productividad, que se transmite al sector productor en primer término y, en general, al conjunto de la economía, como resultado de la desregulación del sistema y del esfuerzo empresario de renovación tecnológica."

Renovación, agregamos nosotros, que en sus incipientes comienzos, acaecidos en los albores de la década del sesenta, ha posibilitado a lo largo de los años transcurridos, el intenso desarrollo del Transporte Multimodal, circunstancia en la cual tuvo importancia fundamental la difusión del uso del contenedor, a tal nivel que se llegó a afirmar que "desde los fenicios hasta hoy el único cambio de importancia introducido en el transporte marítimo es precisamente la utilización del contenedor o 'container'".

Todo esto y mucho más es lo que permite el sistema de Transporte Multimodal.

Las cláusulas sobre responsabilidad de los distintos actores que hacen al régimen de Transporte Multimodal que se hallan contenidas en esta iniciativa, permitirán la aparición de nuevas modalidades de transporte y una mayor inversión, ya que con la sanción de esta norma legal, habrán quedado debidamente garantizados y reglamentados todos los aspectos legales y técnicos vinculados con esta actividad, y como se sabe ampliamente, no hay mejor incentivo y resguardo para la inversión privada que la seguridad jurídica, y esto es lo que aporta de manera fundamental el régimen de Transporte Multimodal que estamos hoy por convertir en Ley de la Nación.

Por las razones expuestas, solicito que este Honorable Senado acepte las modificaciones realizadas por la Cámara de Diputados, y de aprobación definitiva a este proyecto de ley.

37

## MANIFESTACIONES

Sr. Avelín. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por San Juan.

Sr. Avelín. — Señor presidente: existe un compromiso asumido la sesión pasada para tratar en este momento un proyecto de comunicación de mi autoría por el que se solicita una ambulancia para un departamento de mi provincia.

Sr. Branda. — ¡Otra ambulancia!

Sr. Avelín. — ¿Por qué no se calla?

Sr. Branda. — ...<sup>1</sup>

Sr. Avelín. — ...<sup>1</sup>

Sr. Presidente (Menem). — Señor senador: le ruego que modere su lenguaje.

Sr. Avelín. — ...<sup>1</sup>

Sr. Presidente (Menem). — En primer término, le pido que conserve la calma.

Sr. Avelín. — Señor presidente: he pedido con todo respeto una ambulancia para un departamento desgraciado de mi provincia que se encuentra ajeno a toda solución solidaria. Eso es lo que he pedido en mi proyecto de comunicación. Se me dijo que esta semana lo íbamos a tratar, con el compromiso de la bancada justicialista y de las demás bancadas. ¡Fíjese qué es lo que estoy pidiendo: una ambulancia para un departamento de mi provincia!

Sr. Presidente (Menem). — Su pedido está incluido en el plan de labor, señor senador.

Sr. Avelín. — Se me dijo que lo íbamos a tratar ahora.

<sup>1</sup> Palabras testadas por indicación de la Presidencia.