

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

23ª REUNIÓN — 12ª SESIÓN ORDINARIA — 19 DE JUNIO DE 1996

Presidencia del señor vicepresidente de la Nación,
doctor CARLOS F. RUCKAUF

y del señor presidente provisional del Honorable Senado, doctor EDUARDO MENEM

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

Prosecretarios: señor MARIO L. PONTAQUARTO y doctor DONALDO A. DIB

PRESENTES:

AGUIRRE LANARI, Juan R.
AGÚNDEZ, Jorge A.
ALASINO, Augusto
ALMIRÓN, Carlos H.
BAUM, Daniel
BAUZÁ, Eduardo
BERHONGARAY, Antonio T.
BITTEL, Deolindo F.
BRANDA, Ricardo A.
BRAVO, Leopoldo
CABANA, Fernando V.
CAFIERO, Antonio F.
CANTARERO, Emilio M.
DE LA ROSA, Carlos L.
DE LA RÚA, Fernando
DE LA SOTA, José M.
FERNÁNDEZ de KIRCHNER, Cristina E.
FIGUEROA, José O.
GAGLIARDI, Edgardo J.
GALVÁN, Raúl A.
GENOUD, José
GIOJA, José L.
LEÓN, Luis A.
LOSADA, Mario A.
LUDUENA, Felipe E.
MAC KARTHY, César
MAGLIETTI, Alberto
MARANGUELLO, Pedro C.
MARTÍNEZ ALMUDEVAR, Enrique M.
MAYA, Héctor M.
MELGAREJO, Juan I.
MENECHINI, Javier R.
MENEM, Eduardo
MOREAU, Leopoldo R. G.
OUDIN, Ernesto R.

PARDO, Angel F.
PEÑA de LÓPEZ, Ana M.
QUINZIO, Bernardo P.
RIVAS, Olijela del Valle
ROMERO FERIS, José A.
SÁEZ, José M.
SALA, Osvaldo R.
SALUM, Humberto E.
SAN MILLÁN, Julio A.
SAPAG, Felipe R.
STORANI, Conrado H.
USANDIZAGA, Horacio D.
VACA, Eduardo P.
VAQUIR, Omar M.
VERNA, Carlos A.
VILLARROEL, Pedro G.
VILLAVARDE, Jorge A.
YOMA, Jorge R.
ZALAZAR, Horacio A.

AUSENTES, CON AVISO:

ANGELOZ, Eduardo C.
AVELÍN, Alfredo
COSTANZO, Remo J.
FERNÁNDEZ MEIJIDE, Graciela
HUMADA, Julio C.
LÓPEZ, Alcides H.
MANFREDOTTI, Carlos
MASSAT, Jorge
MIRANDA, Julio
OYARZÚN, Juan C.
PRETO, Ruggero
SOLANA, Jorge D.
TELL, Alberto M.

POR ENFERMEDAD:

REUTEMANN, Carlos A.

ESTA PUBLICACION CONTIENE, ADEMAS, LA REUNION 27ª.

LAS REUNIONES 24ª, 25ª Y 26ª PERTENECEN A SESIONES EN TRIBUNAL

SUMARIO

1. Por invitación del presidente provisional del Honorable Senado el señor senador por Mendoza, doctor Eduardo Bauzá, procede al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto. (Pág. 2834.)
2. Consideración sobre tablas de los diplomas presentados por los senadores titular y suplente electos por Formosa, don Alberto Ramón Maglietti y doña Bibiana Babbini, respectivamente (O.V.-272/96). Se aprueban. (Pág. 2834.)
3. Juramento e incorporación del señor senador electo por Formosa, don Alberto Ramón Maglietti. (Pág. 2835.)
4. Homenaje al señor senador (m.c.) Pedro A. Conchez. (Pág. 2835.)
5. Asuntos entrados:
 - I. Comunicaciones de la Presidencia. (Pág. 2838.)
 - II. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para la designación del señor Francisco J. Bullrich como embajador extraordinario y plenipotenciario (P.E.-189/96). (Página 2838.)
 - III. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre aprobación del Acuerdo Operativo Relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite (P.E.-184/96). (Pág. 2839.)
 - IV. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre aprobación del Acuerdo Marco Interregional de Cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros y el Mercosur y sus Estados Partes (P.E.-185/96). (Pág. 2850.)
 - V. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre reforma de la organización del Ministerio Público (P.E.-186/96). (Pág. 2859.)
 - VI. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre aprobación del Convenio entre la Argentina y Dinamarca para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal (P.E.-190/96). (Pág. 2860.)
 - VII. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre aprobación del Convenio entre la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal con respecto a los Impuestos sobre la Renta y sobre el Capital (P.E.-191/96). (Pág. 2874.)
 - VIII. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre aprobación del Convenio Interamericano sobre Permiso Internacional de Radioaficionado (P.E.-192/96). (Pág. 2887.)
 - IX. Comunicaciones de la Presidencia de la Nación. (Pág. 2891.)
 - X. Proyecto de ley en revisión sobre régimen legal de hábeas data (C.D.-30/96). (Pág. 2892.)
 - XI. Proyecto de ley en revisión sobre modificación del régimen legal para la adquisición de automotores para discapacitados (C.D.-31/96). (Pág. 2897.)
 - XII. Proyecto de ley en revisión sobre prórroga del vencimiento de declaraciones juradas por impuestos a las ganancias y los bienes personales (C.D.-32/96). (Pág. 2898.)
 - XIII. Proyecto de ley en revisión sobre modificación del Código Civil con respecto a la legibilidad de contratos de adhesión (C.D.-33/96). (Pág. 2898.)
 - XIV. Proyecto de ley en revisión sobre autorización para la realización de obras de pavimentación en la ruta nacional 40 de acceso al proyecto minero Bajo de la Alumbraera, Catamarca (C.D.-34/96). (Pág. 2898.)
 - XV. Proyecto de ley en revisión sobre modificación del nombre de la Academia Argentina de Farmacia y Bioquímica (C.D.-35/96). (Pág. 2899.)
 - XVI. Proyecto de ley en revisión sobre tipificación del acoso sexual (C.D.-36/96). (Pág. 2899.)
 - XVII. Comunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados. (Pág. 2899.)
 - XVIII. Comunicaciones de comisiones. (Pág. 2900.)
 - XIX. Comunicaciones de señores senadores. (Pág. 2900.)
 - XX. Comunicaciones oficiales. (Pág. 2900.)
 - XXI. Dictámenes de comisiones. (Pág. 2902.)
 - XXII. Peticiones particulares. (Pág. 2907.)
 - XXIII. Proyecto de comunicación de los señores senadores Sala y Mac Karthy por el que se solicita la inclusión en el Plan Social Educativo del año 1996 a las Escuelas de Nivel Inicial y Primario Víctor Morón, Daniel Bustamante y Escuela Verde de la ciudad de Puerto Madryn, Chubut (S.-961/96). (Pág. 2907.)

Roy y el Cerro Daudet (S.-1.050/96). (Pág. 2981.)

CX. Proyecto de comunicación del señor senador Galván por el que se solicitan informes sobre la posible instalación de un repositorio nuclear en la provincia de La Rioja (S.-1.051/96). (Pág. 2982.)

CXI. Proyecto de comunicación del señor senador Figueroa por el que se solicita se otorgue un subsidio a la Escuela 1066 "San Juan", ubicada en el departamento Loreto, Santiago del Estero, para la terminación del edificio escolar (S.-1.052/96). (Pág. 2983.)

6. Lectura y aprobación del plan de labor para la sesión de la fecha (Pág. 2983.)
7. Por indicación del presidente provisional del Honorable Senado se pasa a cuarto intermedio para constituir la Cámara en Tribunal de Juicio Político (Página 2984.)
8. Consideración del dictamen de las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Relaciones Internacionales Parlamentarias en dos proyectos de declaración: uno, del señor senador Menem y otro del señor senador Cafiero (girado sólo a la primera), por los que se repudia y rechaza la sanción por parte del Congreso de los Estados Unidos de América de la Ley Helms-Burton denominada "Ley de Solidaridad con la Libertad y Democracia Cubana" (S.-722 y 902/96). Se aprueba otro proyecto de declaración. (Pág. 2984.)
9. Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes, de Legislación General y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley de los señores senadores Aguirre Lanari y de la Sota sobre transporte multimodal (S.-23/96). Se aprueba con modificaciones. (Pág. 2991.)
10. A moción del señor senador Genoud se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de resolución del señor senador Moreau y otros señores senadores por la Cámara constituida en comisión por el que se designa al Salón de Lectura del Honorable Senado con el nombre de Arturo Umberto Illia (S.-849/96). (Pág. 3002.)
11. Manifestaciones de señores senadores. (Página 3004.)
12. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se aprueba la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación en los Países Afectados por Sequía Grave o Desertificación, en particular África, adoptada en París, Francia, el 17 de junio de 1994 (P.E.-1.016/95). Se aprueba. (Página 3004.)
13. Consideración del dictamen de las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Ciencia y Tecnología en el mensaje y proyecto de ley del Poder

Ejecutivo por el que se aprueba el Convenio de Cooperación Científico-Técnico entre el gobierno de la República Argentina y el gobierno de la República de Turquía, suscripto en Buenos Aires el 4 de abril de 1995 (P.E.-973/95). Se aprueba. (Pág. 3006.)

14. Consideración del dictamen de las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Turismo en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se aprueban las modificaciones de los artículos 14, 15 y 37 de los estatutos de la Organización Mundial del Turismo, y del párrafo 13 de las Reglas de Financiación anexas a dichos estatutos adoptadas en las asambleas de 1981, 1983 y 1991 (P.E.-22/96). Se aprueba. (Pág. 3007.)
15. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador) adoptado por la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos en El Salvador el 17 de noviembre de 1988 (C.D.-56/95). Se aprueba. (Página 3008.)
16. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Acuerdo por Canje de Notas entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Bolivia sobre Salud de la Población en Zonas de Frontera (C.D.-119/95). Se aprueba. (Pág. 3009.)
17. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el proyecto de comunicación del señor senador Avelín por el que se solicitan informes acerca de diversos puntos relacionados con el tema de Hielos Continentales (S.-1.948/95). Se aprueba. (Pág. 3009.)
18. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el proyecto de comunicación del señor senador Avelín por el que se solicitan informes acerca de diversos puntos vinculados con la cuestión de los Hielos Continentales (S.-367/96). Se aprueba. (Pág. 3010.)
19. Consideración del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en el proyecto de resolución del señor senador Meneghini por el que se solicitan informes acerca de una posible donación de la Liga Universal Francmasónica (LUF) al gobierno nacional (S.-375/96). Se aprueba un proyecto de comunicación. (Pág. 3012.)
20. A moción del señor senador Gioja se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por la Cámara constituida en comisión por el que se dispone la aprobación de un convenio entre Vialidad Nacional y la Dirección Provincial de Vialidad de Catamarca para ampliar y hacer un puente sobre la ruta 40 en provincia (C.D.-34/96). (Pág. 3014.)

De este tema se puede hablar mucho, pero con poco basta por la significación que tiene. Me adhiero a este proyecto que estamos por aprobar porque esta declaración representa la custodia del derecho sobre la fuerza y tal vez en este mundo muy mercantilista sea necesario repetirlo todos los días.

Además, el señor senador Menem insinuó un hecho trascendente y lo mismo hizo otro senador por La Rioja. ¿Qué es lo que se busca? ¿Cuál es el sujeto histórico fundamental? ¿Los pueblos? Eso no sirve a los pueblos. No le sirve a Cuba ni prestigia al pueblo norteamericano. Seguramente, si se hiciera un plebiscito con debate en Estados Unidos, la tesis que está aplicando el gobierno de ese país no triunfaría.

De modo que para no hablar más, ya que el tema permite el entusiasmo permanente del "pico" porque hace a convicciones muy arraigadas en la actitud antiimperial, anticolonial de nuestro país, dejo expresada en forma sintética nuestra adhesión. No solamente porque significa un problema político que tiene que esclarecerse en el escenario de nuestra América latina y frente a la comunidad internacional, sino porque realmente toca las fibras de nuestro convencimiento político, de nuestra militancia y de lo que nosotros siempre pensamos que debe constituir y custodiar la Nación Argentina.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

- La votación resulta afirmativa.
- En particular es igualmente afirmativa.

Sr. Presidente. — Queda aprobada la declaración. Se procederá en consecuencia.

Se deja constancia de que fue aprobada por unanimidad.

9

TRANSPORTE MULTIMODAL

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Transportes, de Legislación General y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley de los señores senadores Aguirre Lanari y de la Sota sobre transporte multimodal (Orden del Día N° 363).

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Piuze). — *(Lee)*

Dictamen de comisiones

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Transportes, de Legislación General y de Presupuesto y Hacienda han considerado

el expediente S.-23/96 de los señores senadores Juan R. Aguirre Lanari y José Manuel De la Sota, por el que se reproduce la sanción del proyecto de ley sobre transporte multimodal; y, por las razones que dará el informe informante, os aconsejan su aprobación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 120 del Reglamento de la Cámara este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones, marzo 21 de 1996.

José M. De la Sota. — Ricardo A. Branda. — Carlos A. Verna. — Daniel Baum. — Augusto Alasino. — Bernardo P. Quinto. — José A. Romero Ferris. — Julio A. San Millán. — César Mac Karthy. — Pedro C. Maranguello. — Luis A. León. — Jorge Yoma. — Jorge J. Massat. — Horacio A. Zalazar. — Javier B. Meneghini. — José Genoud. — José L. Gioja. — Emilio M. Cantarero. — Pedro G. Villarroel. — Héctor M. Maya. — José O. Figueroa.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

TRANSPORTE MULTIMODAL

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1° — *Ambito de aplicación.* La presente ley se aplica a los transportes multimodales internos de mercaderías y a los transportes multimodales internacionales de mercaderías cuando el lugar de destino previsto está en la República Argentina.

Art. 2° — *Definición.* Se entiende como transporte multimodal al transporte de mercaderías realizados por dos modos de traslación como mínimo, a través de un solo operador emisor de un documento único para toda la operación y bajo un solo flete, en donde la responsabilidad es asumida por el empresario de Transporte Multimodal, sin perjuicio de su extensión a terceros.

Art. 3° — *Modos.* Son modos de transporte o de traslación: el acuático, el aéreo, el automotor y el ferroviario.

Art. 4° — *Conceptos.* A los fines de la presente ley, se entiende por:

- a) Operador o empresario de Transporte Multimodal, a toda persona que, por sí, o por medio de otra que actúe en su representación, celebre un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento;
- b) Depositario efectivo, a la persona que recibe la mercadería para su almacenamiento, en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;
- c) Transportador efectivo, a aquel que transporta por sí la mercadería en uno o varios modos;
- d) Estación de transferencia, a una instalación sobre la que convergen distintos modos de trans-

porte, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de carga o contenedores, aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transporte, en forma rápida y segura durante lapsos diurnos y nocturnos sin manipuleos intermedios con la finalidad de facilitar la continuidad del Transporte Multimodal;

- e) Terminal de cargas, a 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;
- f) Unidad de carga, a la presentación de las mercancías objeto del transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos.

CAPÍTULO II

Documento de transporte multimodal

Art. 5º — *Emisión.* El empresario de Transporte Multimodal o su representante, cuando tomen mercaderías bajo su custodia deben entregar un documento de Transporte Multimodal.

La emisión de este documento no impedirá que se expidan otros vinculados a transporte o servicios prestados durante la ejecución del Transporte Multimodal, pero tales documentos no reemplazarán al documento mencionado precedentemente.

Art. 6º — *Contenido.* El documento de Transporte Multimodal deberá mencionar:

- a) Nombre y domicilio del empresario de Transporte Multimodal;
- b) Nombre y domicilio del cargador;
- c) Lugar donde la mercadería es recibida por el empresario de Transporte Multimodal y lugar de destino de la misma;
- d) Itinerario, modos de transporte y puntos de transbordo, si ellos fueren conocidos;
- e) Nombre y domicilio del destinatario, si es nominativo, o de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería, si el documento de Transporte Multimodal es a la orden o al portador;
- f) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en el lugar de destino, si tal fecha o plazo han sido convenidos expresamente;
- g) Naturaleza y calidad de la mercadería, número de bultos o piezas o cantidad o peso y las marcas principales de identificación;
- h) En su caso declaración expresa sobre el carácter peligroso, nocivo o contaminante de la mercadería;
- i) Estado y condición aparente de la carga;
- j) Flete convenido, forma y lugar de pago, debiendo indicarse expresamente la cantidad que correspondiera al tramo marítimo y/o fluvial;

k) Número de originales entregados, indicándose en las copias que se presenten, la mención "copia no negociable";

l) Lugar, fecha y firma del empresario de Transporte Multimodal o de quien extienda el documento en su representación.

Art. 7º — *Formas o carácter.* El documento de Transporte Multimodal puede ser a la orden, al portador o nominativo, y es transferible con las formalidades y efectos que establece el derecho común para cada una de dichas categorías de papeles de comercio.

Art. 8º — *Derechos del tenedor legítimo.* El tenedor legítimo del documento de Transporte Multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en destino.

Art. 9º — *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. 10. — *Cláusula de reserva.* Cuando el Operador de Transporte Multimodal tenga una sospecha razonable respecto de la exactitud de las marcas, el número, cantidad, peso o volumen de las mercaderías, o cuando no tenga medios normales para verificarlos, podrá insertar reservas en el documento de Transporte Multimodal.

Art. 11. — *Cartas de garantía.* Son válidas las cartas de garantía entre el cargador y el empresario de Transporte Multimodal, y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Art. 12. — *Omisiones.* La omisión de uno o varios datos en el documento de Transporte Multimodal, no afectará la naturaleza jurídica del documento de Transporte Multimodal a condición de que habilite lo dispuesto en esta ley (artículos 8º y 9º).

Art. 13. — *Valor declarado.* El cargador podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea inserta en el documento de Transporte Multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto del valor de las mismas, salvo prueba en contrario que puedan producir el empresario de Transporte Multimodal y, en su caso, el transportador, el titular de la estación de transferencia y el titular de la estación de carga.

Art. 14. — *Estipulaciones en materia de responsabilidad.* La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, de los transportistas efectivos y de los depositarios efectivos será la convenida cuando:

- a) El cargador haya declarado en el conocimiento de embarque el valor de la mercadería, pagan-

do si correspondiere un flete suplementario; dicha declaración de valor generará una presunción respecto del valor de la mercadería que admite prueba en contrario;

- b) Las partes establezcan en el conocimiento del embarque un límite superior al que corresponda según la presente ley o leyes o convenciones que resulten aplicables.

Art. 15. — *Cláusulas nulas.* Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula de un contrato de Transporte Multimodal o de un documento de Transporte Multimodal, que exonere o disminuya la responsabilidad del empresario de Transporte Multimodal, de los transportistas efectivos, de los titulares de las estaciones de transferencias o de todos ellos en conjunto, por pérdidas, daños o demoras sufridos por la mercadería, o que modifique la carga de la prueba, en forma distinta a la prevista en 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.

Art. 16. — *Cláusulas válidas.* Puede pactarse la eliminación de las causales de exoneración de responsabilidad prevista en esta ley o en las leyes que resulten de aplicación. También puede pactarse la elevación de los límites de responsabilidad.

CAPÍTULO III

Responsabilidad del empresario de Transporte Multimodal

Art. 17. — *Intervalo.* La responsabilidad del operador o empresario de Transporte Multimodal empieza a correr desde que recibe la mercadería, por sí o por la persona destinada al efecto, y no acaba hasta después de verificada la entrega, de conformidad con el contrato de Transporte Multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

Art. 18. — *Extensión.* El empresario de Transporte Multimodal es responsable de las acciones u omisiones de cualquier persona, física o jurídica, a la que recurra para la ejecución del contrato de Transporte Multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Art. 19. — *Pérdida, daño o demora.* El operador o empresario de Transporte Multimodal, será responsable de la pérdida o el daño de las mercaderías así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercaderías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que no medió culpa o negligencia de su parte ni de sus empleados, agentes, o de cualquier otra de las personas a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato.

Art. 20. — *Daños no localizados. Causales de eximición o exoneración.* El empresario de Transporte Multimodal es responsable por los daños, pérdidas y retrasos, salvo que pruebe:

- 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 cargador, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;
- d) Caso fortuito o de fuerza mayor. En este supuesto, se considerará como causal de exoneración de responsabilidad, si el transportador prueba que el o la persona por quien responda, haya adoptado todas las medidas razonables para evitar el daño producido.

Art. 21. — *Demora y pérdida.* Se considera que hay retraso 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, es exigible a un empresario diligente. El cargador o el consignatario, pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

Art. 22. — *Daños localizados. Solidaridad.* Cuando se acrediten en qué modo de transporte o en cuál estación de transferencia se produjeron los daños, pérdidas o demoras, el empresario de Transporte Multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia, sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

Art. 23. — *Daños localizados. Remisión normativa.* Cuando se demuestra que los daños, pérdidas o retraso se han producido en un modo determinado de transporte, con respecto al cual la legislación establezca sistema de responsabilidad, exoneración y sus límites, distintos de los previstos en esta ley (artículos 19, 20 y 25), las causales de exoneración de responsabilidad del empresario de Transporte Multimodal serán las dispuestas en tal legislación.

Art. 24. — *Cuantía de la indemnización. Cálculo.* Para establecer la indemnización por los daños o pérdidas, se calculará el valor de las mercaderías, en lugar y día en que hubieren de ser entregadas.

El valor de las mercaderías se determina de acuerdo con el precio corriente del mercado y en defecto de uno u otro, según el valor nominal de mercaderías de la misma naturaleza y calidad.

Art. 25. — *Cuantía de la indemnización. Límites.* La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá de los límites fijados por las normas aplicables a tales modos.

Cuando no se pueda identificar el momento donde se produjo el daño, o cuando el mismo se produzca fuera de los modos acuático o aéreo, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por cada bulto afectado.

Cuando un contenedor o cualquier otro elemento de carga sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto que expresamente se individualice como tal en el documento de Transporte Multimodal y se halle incluido en el mismo, será considerado como un bulto, a los fines establecidos en este artículo.

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

Art. 26. — *Valor del argentino oro.* La cotización del argentino 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. 27. — *Responsabilidad extracontractual.* El Operador de Transporte Multimodal, el transportador efectivo y el depositario efectivo, no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad que se consagra en esta ley, si se prueba que la pérdida, daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión del Operador de Transporte Multimodal, del transportador efectivo o del depositario efectivo, realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, daño, o el retraso referidos.

El empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal u otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de la acción u omisión del empleado, del agente, o de otra persona a la que se hubiere recurrido para la ejecución de algunas de las prestaciones, con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso, y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la mencionada pérdida, daño o retraso.

Art. 28. — *Responsabilidad de los dependientes.* Si la acción se promoviere contra empleados o agentes del empresario de Transporte Multimodal, o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el empresario de Transporte Multimodal.

En este caso, el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en esta ley (artículo 25).

Los empleados, agentes o cualquier persona a quienes haya recurrido el empresario para la ejecución de algunas de las prestaciones, podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el empresario de Transporte Multimodal. En este caso el conjunto de las sumas que los demandados abonen, no excederá el límite previsto en esta ley (artículo 25).

CAPÍTULO IV

Responsabilidad del cargador

Art. 29. — *Imputabilidad.* El cargador no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el empresa-

rio 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 provengan de hechos imputables o provenientes de dolo, o culpa del cargador, de sus agentes o de sus subordinados.

Art. 30. — *Incumplimiento del deber de información.* El cargador debe garantizar al empresario de Transporte Multimodal la exactitud de los datos suministrados para la confección del documento de Transporte Multimodal, y debe indemnizarlo de todos los daños y perjuicios que sufra con motivo de algún dato inexacto que haya suministrado. El derecho a esta indemnización no modifica en forma alguna la responsabilidad y obligaciones del transportador frente a toda persona que no sea el cargador.

Art. 31. — *Mercadería peligrosa.* El cargador debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas, y debe informar al empresario de Transporte Multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deben adoptarse.

De no hacerlo así, es responsable ante el empresario de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería la que, en cualquier momento, puede ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, sin lugar a indemnización alguna.

El empresario de Transporte Multimodal tiene similares obligaciones frente a los transportistas unimodales.

Art. 32. — *Conocimiento del carácter peligroso.* Si al tiempo de recibir la mercadería, el empresario de Transporte Multimodal conoce su carácter de peligroso, se aplicarán las mismas medidas cuando lleguen a constituir un peligro para el medio transportador o para el lugar donde se encuentre la mercadería, sin perjuicio de la responsabilidad del empresario de Transporte Multimodal, según lo previsto en esta ley (artículo 17 a 20).

Art. 33. — *Límites de responsabilidad.* El cargador, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad en las que se benefician el Operador de Transporte Multimodal (OTM), el transportista o el depositario efectivos, sea que la acción se funde tanto en responsabilidad contractual como extracontractual.

El transportista o el depositario efectivos perderán el derecho de acogerse en tales límites en las mismas situaciones previstas para el Operador de Transporte Multimodal (OTM).

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

CAPÍTULO V

Aviso y constatación de daños

Art. 34. — *Del aviso y su omisión.* El consignatario, dentro de los cinco (5) días de recibida la mercadería,

debe dar aviso al empresario de Transporte Multimodal sobre la pérdida, daño o retraso en la entrega.

La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada como se encuentra descrita en el documento de Transporte Multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

Art. 35. — *Destinatario del aviso.* El consignatario de las mercaderías, en caso de transportes internacionales, podrá dar aviso en forma directa al Transportador Multimodal (transportador contractual), o notificarle la acción judicial en la persona de su representante; el que deberá estar inscrito como agente del transporte en la Aduana, si se tratase de un transportador extranjero o internacional.

Art. 36. — *Inspección conjunta y determinación de daños.* El empresario 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.

Art. 37. — *Reserva de cargas.* Salvo lo dispuesto o estipulado en tratados internacionales, a los transportes efectivos realizados en ejecución de un contrato de Transporte Multimodal, no se aplicarán las normas relativas al Régimen de Reservas de Cargas, propias del modo respectivo.

CAPÍTULO VI

Del ejercicio de las pretensiones

Art. 38. — *Prórroga de jurisdicción.* En los contratos de Transporte Multimodal internos o internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en la República, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o a árbitros extranjeros, si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

Art. 39. — *Prescripción. Plazos y cómputos.* Las acciones derivadas del contrato de Transporte Multimodal prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha de entrega de las mercaderías en destino o, si no llegan a destino, desde la fecha en que debieron haber llegado.

Las acciones de repetición entre el Operador de Transporte Multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercidas aun después de la expiración del plazo establecido precedentemente aplicándose el que corresponde a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben en el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha de la notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

Art. 40. — *Citación de terceros.* El Operador de Transporte Multimodal podrá pedir la citación de los

transportistas efectivos y/o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, juntamente con la contestación de la demanda respectiva.

CAPÍTULO VII

Disposiciones complementarias

Art. 41. — *Averías gruesas.* Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.

Art. 42. — *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-constructivas, 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 i) 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. 43. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Juan R. Aguirre Lanari. — José M. de la Sota.

Sr. Presidente. — En consideración en general.

Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: como coautor del proyecto junto al senador De la Sota y por pedido de él en su carácter de presidente de la Comisión de Transportes, voy a brindar el informe respectivo sobre este asunto que ya es conocido por la Cámara porque venimos a reiterar un proyecto que ya ha pasado por su seno en dos ocasiones. Primero, a través de un proyecto que presenté el 28 de febrero de 1990 el cual, por razones diversas, no llegó a ser tratado en esta Cámara. Posteriormente, lo reproduje en 1993 y en ese entonces fui acompañado por nuestro recordado colega el senador Guillermo Snopek, quien puso todo el esfuerzo necesario para conseguir el tratamiento en la Cámara de ese proyecto, que llenaba y llena una sentida necesidad que viene siendo reclamada por las partes interesadas según les consta a muchos de los señores senadores. Por eso no quiero dejar pasar este recuerdo sin rendir al senador Snopek mi emocionado homenaje, más allá del que oportunamente se le tributara en esta Cámara.

El esfuerzo que entonces realizamos culminó exitosamente aquella vez con la aprobación el 30 de noviembre de 1994 en el Senado del proyecto sobre transporte multimodal. Transcurrieron los plazos reglamentarios en el seno de la Cámara de Diputados y, lamentablemente, caducó. Ello ocurrió no obstante que muchos integrantes de dicha Cámara algo tenían que ver con el tema. Pero, como dije, lamentablemente, el proyecto caducó.

Es por esa razón que el 5 de marzo del corriente año he vuelto a presentarlo, esta vez acompañado por el señor senador de la Sota, quien ha reiterado el papel importante que en su momento cumplió el senador Snopek, recogiendo algunas observaciones que referiré más adelante.

Entonces, así es como esta vez nuevamente solicito el apoyo de todos ustedes. Espero que en esta oportunidad el tratamiento, que no dudo tendrá consagración esta noche, sea definitivo a fin de otorgar seguridad jurídica a una metodología de transporte que ha surgido y se desarrolla correctamente en todo el mundo.

En cuanto al análisis en general del proyecto en consideración debo decir que, no obstante el desarrollo que esta modalidad ha adquirido en todo el mundo —y que en buena parte se apoya en el uso de los contenedores— en nuestro país aún no ha sido motivo de una ley específica en la materia. Las situaciones que se fueron origi-

nando se han arreglado apelando a principios generales de nuestro derecho privado como el Código Aeronáutico, el Código de Comercio o la ley de Navegación.

El transporte multimodal empieza a desarrollarse muy especialmente a partir de la década del 60 con una espina dorsal que es el uso de los contenedores. Utilizando una frase que sin duda es un poco exagerada, quiero recordar que se ha llegado a decir que desde la época de los fenicios hasta hoy el único cambio importante dentro del derecho marítimo es el uso de los "containers", como se dice habitualmente. Esto, a no dudarlo, puede resultar exagerado como afirmación, pero de algún modo indica que el contenedor ha revolucionado el transporte marítimo de las últimas décadas. Por lo tanto, como dije, existe una necesidad de una regulación legal en la materia. Además, esto tiene una incidencia directa en lo que hace a nuestro comercio exterior, tan vital para nuestros intereses y, por ende, para nuestra situación económica y para la evolución de la República Argentina.

Una adecuada legislación reducirá los costos y asegurará la competitividad de nuestro comercio así como contribuirá al alcance de una precisa organización de la cadena de distribución.

Voy a intentar definir qué significa el transporte multimodal, que se ha caracterizado por ser un servicio que conforma una unidad de transporte aunque con la participación de diversos modos de traslación —acuático, aéreo y terrestre—, bajo la centralizada responsabilidad de un operador que se relaciona contractualmente con el cargador mediante la emisión de un documento único que consigna las condiciones en que se efectuará la tarea.

Como puede observarse, la operación del transporte multimodal se concentra en un único responsable que se ocupa de la carga en el mismo momento en que es despachada por el cargador, hasta el instante en que ella llega al lugar de destino. Esta metodología obliga al operador a transformarse en un empresario con una amplia experiencia y que trate habitualmente un gran volumen de carga a fin de que, de esa manera, tenga la capacidad suficiente como para hacerse responsable frente al usuario de las distintas etapas que debe superar la mercadería transportada.

En efecto, debe tenerse en cuenta que quien materializa el transporte no es el operador multimodal —que es quien asume la responsabilidad, como dije anteriormente— sino un tercero, que es subcontratado por aquél.

Sin embargo, esta concepción de unidad de carga no significa, de ninguna manera, excluir al tradicional transporte de cargas, que sigue funcionando y que, sin duda alguna, constituye un elemento concurrente en el régimen económico del transporte.

Lo importante en este nuevo instituto que tratamos de legislar es que, sin duda alguna, el transporte multimodal provoca la unitarización de este complejo negocio.

¿Qué ventajas tiene la posible legislación en un instituto legal de este elemento económico que significa el transporte multimodal? En primer lugar, permite remitir la mercadería con un solo y único documento de transporte multimodal, a pesar de que ella es trasladada por más de un medio de transporte, creando de esta manera las circunstancias propicias para el establecimiento de puertos secos, hecho que constituye una aspiración de las provincias argentinas, abrigada con el objetivo de potenciar sus posibilidades de intercambio en el comercio internacional.

En segundo lugar, en virtud de este instituto, el cargador, es decir el dueño de la mercadería, asumiendo el rol de vendedor o de exportador, puede cobrar el crédito documentario en forma inmediata y tan pronto como ella hubiera sido despachada, sin necesidad de aguardar su embarque en naves de ultramar.

Por estas circunstancias se considera a la futura ley de transportes como un elemento que colaborará a determinar el marco jurídico en que dicho servicio debe prestarse, estableciendo los derechos y obligaciones de las partes y delineando al mismo tiempo un sistema jurídico de responsabilidades, con el cual vamos a contribuir a crear la certeza necesaria que este tipo de contrato requiere.

Quiero decir, además, que el proyecto que sometemos a la consideración del cuerpo ha buscado criteriosamente evitar un excesivo reglamentarismo que, sin duda alguna, no sería de buena técnica legislativa puesto que se obvia todo requisito de inscripción en registros para operadores de transporte multimodal así como tampoco se los obliga a contar con seguros de responsabilidad. En este sentido, me voy a permitir leer a ustedes los argumentos utilizados en el tratamiento de un proyecto similar presentado en la Cámara de Diputados por los diputados Dámaso Larraburu y Edgardo Breser en 1994: "Hoy, contrariamente, el progreso legislativo, jurisprudencia y doctrinario reseñado, más que permite, exige el dictado de normas de conte-

nido general y de escaso reglamentarismo. Los problemas que presenta el transporte multimodal deben ser resueltos en el ámbito del derecho privado de carácter general para asegurar de tal manera la efectividad de las soluciones. Las soluciones de naturaleza reglamentaria son fácilmente violentadas al quedar su cumplimiento efectivo bajo la órbita de la estructura administrativa del Estado."

Antes de analizar otros aspectos de importancia, creo justo recordar que el proyecto que estamos presentando a vuestra consideración recibe un conjunto de ideas y propuestas de modificación propiciadas por la Cámara de Exportadores de la República Argentina, juntamente con otros sectores interesados, y recibe también ideas que fueron delineadas en algunos de los proyectos presentados en la Cámara de Diputados, por lo que considero que esta iniciativa cuenta con un verdadero consenso, que se ha intentado realizar en el seno de la Comisión de Transportes, de todos los elementos que se han evidenciado en la materia de unos años a esta parte.

Quiero dejar constancia, en tren de hacer justicia, se que la colaboración que hemos obtenido de la Cámara de Exportadores de la República Argentina ha sido notable, no solamente como una institución que fue generadora, en mi caso, de la idea del proyecto, sino que también propició una serie de elementos derivados de la experiencia que tienen en la materia que vamos a legislar. También debo recordar otro aporte intelectual que para mí ha sido de fundamental importancia, del que me alegra, complace y gratifica dejar constancia ante ustedes. Se trata del asesoramiento que he recibido de un querido amigo y compañero de estudios, hoy presidente de la Academia Nacional de Derecho, titular de la cátedra de Derecho Marítimo en la Universidad de Buenos Aires desde hace muchos años, hombre consultado no solamente en el país sino también en el exterior, donde ha participado y participa habitualmente en congresos y reuniones de jerarquía internacional. Me refiero al profesor José Domingo Ray, a quien rindo en este momento mi sincero reconocimiento.

En este sentido, precisamente hablando del doctor Ray, voy a leer lo que dice —porque no solamente expresa su pensamiento sino que también está traducido en aquello para lo que luego vamos a solicitar aprobación— en un artículo publicado en el diario "La Ley" el 9 de febrero de 1994, referente a la necesidad de definir en la norma pautas claras y concretas que favorezcan un criterio desregulatorio en esta actividad. Ex-

presa el doctor Ray: "Frente a las corrientes desregulatorias hay quienes disienten con el requisito de inscripción para el operador internacional. Entre nosotros, los empresarios de transporte multimodal que ejecuten servicios internacionales, o sus agentes o representantes en la República, deben registrarse ante la Administración Nacional de Aduanas como agentes de transporte aduanero, de conformidad con lo establecido por la legislación y reglamentación respectiva. No sería necesaria, entonces —dice Ray—, como figura en algunos proyectos, la creación de un registro especial porque importa trámites, gastos y burocracia; más aún si se tiene en cuenta la exigencia de una inscripción en la Aduana".

Como puede verse, esta opinión que acabo de leer coincide plenamente con lo que expresé antes respecto al espíritu desregulador y antirreglamentarista que hemos procurado campear en el proyecto. Ello coincide no solamente con estas ideas doctrinarias que acabo de citar, sino también con ideas que, por otra parte, no sólo existen en la órbita de nuestro país sino que también son materia internacional. Y también coincide con políticas tanto nacionales como internacionales de claro tinte desregulatorio que buscan la libre iniciativa individual, sin que ello signifique que el Estado quedará inerte o sin la cuidadosa vigilancia que corresponde y que, indirecta y hasta directamente, podrá llevar a cabo en caso de transgresión a las normas jurídicas que vamos a dictar.

Aunque no quiero hacer un análisis demasiado pormenorizado, sí quiero referirme a algunos aspectos centrales que forman el proyecto que estamos considerando.

Hay dos temas que quiero destacar. En primer lugar, el que se refiere a la responsabilidad del operador de transporte multimodal, que está legislado en los artículos 17 a 28 del capítulo III del proyecto. La responsabilidad del operador de transporte multimodal, según el artículo 17, abarca el período comprendido desde el momento en que recibe las mercaderías, tomándolas bajo su custodia, hasta que las entrega conforme a las normas que rigen el transporte.

En este punto, refiriéndome siempre a la responsabilidad del operador de transporte multimodal, cabe destacar el artículo siguiente, el 18, que especifica que el empresario de transporte multimodal es responsable de las acciones u omisiones de cualquier persona, física o jurídica, a la que recurra para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de al-

gunas de las prestaciones, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Otro aspecto que quiero destacar es el que se refiere a supuestos de eximición o exoneración de responsabilidad, que están legislados en el artículo 20, respecto de la responsabilidad del empresario de transporte multimodal. Estos casos son los siguientes: el caso de vicio propio de la mercadería, los defectos o deficiencias de empaque que no sean aparentes, los casos en que exista culpa del cargador, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes, y finalmente, cuando se verifique un supuesto de caso fortuito o de fuerza mayor. Ahora bien, para que pueda alegarse esta última causal de exoneración, el transportador debe probar que ha adoptado todas las medidas razonables para evitar la producción del daño.

En definitiva, ¿cuáles son los fundamentos o los aspectos centrales de este régimen que se propone? Se refieren a la seguridad que para el eficaz cumplimiento de sus obligaciones habrá de significar la figura del operador de transporte multimodal, que radicará principalmente en su experiencia, idoneidad y capacidad para llevar a cabo una tarea compleja, ya que deben conciliarse bajo un solo contrato diversos medios de transporte con el objetivo de llevar a "buen puerto" —como dice el refrán— una carga.

A mi juicio, ése es uno de los puntos fundamentales de esta iniciativa, como también lo son los contenidos del capítulo V —artículos 34 y 35—, denominado "Aviso y constatación de daños", y del artículo 39, que se refiere a la prescripción. Precisamente, el último artículo que acabo de citar especifica que las acciones derivadas del contrato del transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año a contar desde la fecha de la entrega de las mercaderías en destino o, si no llegan a destino, desde la fecha en que debieron haber llegado.

Señor presidente: soy consciente de la necesidad de concisión, razón por la cual no voy a repetir algunas otras consideraciones que conoce esta Cámara en virtud de que ya las formulé en las anteriores ocasiones en que este tema fue materia de análisis en este recinto.

Si bien en el orden del día figura un dictamen con un solo despacho sin disidencia alguna, cabe destacar que en el caso de la comisión se hizo un gran esfuerzo a fin de conciliar las distintas sugerencias que nos fueron llegando. Entre ellas, cabe señalar las realizadas por la propia Cámara de Diputados, por la Cámara de Exportadores de la República Argentina y por los demás sectores

interesados. Entonces, en el afán de buscar el mayor consenso acerca de la decisión que debe adoptar esta Cámara respecto del Orden del Día N° 363 —que los señores senadores tienen en sus bancas—, conforme lo pedido por el presidente de la Comisión de Transportes, en nombre de dicha comisión y prestando mi conformidad como coautor de la iniciativa, en el momento del tratamiento en particular solicitaré modificaciones al inciso j) del artículo 6°, al artículo 17, al artículo 19, al artículo 27 y al artículo 33.

Para finalizar, considero que este proyecto va a favorecer de manera fundamental el desarrollo del transporte multimodal y también el comercio internacional de la Argentina, simplificando las tramitaciones y otorgando seguridad jurídica a quienes deseen desempeñarse como operadores de transporte multimodal y, también, a los cargadores.

Por estas razones, y sin perjuicio de las modificaciones que oportunamente voy a solicitar cuando nos aboquemos al tratamiento en particular, solicito la aprobación en general del proyecto que estamos considerando.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador por el Neuquén, Partido Justicialista.

Sr. Baum. — Señor presidente: cuando hoy sancionemos este proyecto de ley de transporte multimodal, estaremos dotando al país de un moderno instrumento legal de verdadera avanzada en toda la región latinoamericana.

Las profundas transformaciones acontecidas en nuestra nación en estos últimos años nos están indicando que el fenómeno de la globalización de la economía mundial constituyó para la República Argentina, más que un fatal condicionamiento apocalíptico, un gran desafío hacia el progreso.

Seguramente, una buena manera de comprobar hasta qué punto los argentinos tomamos a la globalización como un verdadero desafío de creatividad y esfuerzo es valorar en su justa dimensión con qué velocidad fuimos reaccionando ante distintas situaciones límite que tuvimos que vivir, a partir de la recuperación de nuestra democracia.

Pero esta tremenda transformación no hubiera podido proyectarse y perfeccionarse en el tiempo sin un marco de seguridad jurídica que el Parlamento de la Nación, con capacidad innovadora y efectividad sin precedentes, fue construyendo paralela y concomitantemente.

Un nuevo testimonio en orden a demostrar la existencia de esta tarea de producir cambios modernizadores lo constituye el proyecto de ley de

transporte multimodal que ahora estamos tratando en el Honorable Senado de la Nación.

El transporte multimodal, que abarca la utilización como mínimo —tal como lo expresara el miembro informante— de dos modos distintos para trasladar insumos o mercaderías, bajo la responsabilidad de un único empresario-operador y con un solo flete, requerirá conformar corredores de transporte multimodal que, generando nuevos empleos e importantes inversiones en infraestructura, serán un factor de desarrollo para las economías regionales dentro y fuera del país en esta era de la integración.

La integración de espacios territoriales en función de obtener un progreso económico común no debe ser, como hasta ahora, un recurso que está reservado preferentemente a los poderes económicos concentrados en las grandes urbes, sino que deben crearse condiciones y mecanismos que permitan también el crecimiento de las zonas o regiones que se encuentran más alejadas y aisladas.

Este proyecto de ley de transporte multimodal provee con proyección de futuro nuevas disposiciones que facilitarán un servicio de transporte más eficiente y abarcativo de toda la geografía nacional. La aseveración antedicha adquiere visos de realismo porque se crea en el mercado una nueva modalidad del servicio de transporte, que combinando el medio automotor con el ferroviario, con el acuático o con el aéreo, o todos juntos entre sí, permitirá trasladar cargas, contemplado hasta aquellos lugares que se encuentran en los territorios más alejados.

Focalizar toda la responsabilidad del servicio en un solo empresario operador, tal como propone el proyecto de ley que estamos considerando, con la obligatoriedad de consignarlo específicamente en cada contrato de transporte multimodal, redundará en mejores precios y más calidad para el transporte de cargas de largas distancias.

Será un servicio de transporte más eficiente, señor presidente, porque se conocerá el plazo que demandará llevar o traer la carga hasta su entrega final; porque se sabrá con precisión el costo del flete total y del seguro; porque se manejará con exactitud el tipo de transporte en cada uno de los modos de traslación a utilizar; porque se dispondrá de depósitos y de una manipulación adecuados a cada carga. Y finalmente porque al cuantificarse previamente los riesgos de cada transporte existirán parámetros claros para establecer el cálculo de las indemnizaciones que correspondieren por demoras, pérdidas o daños que pudieren acontecer.

Precio, calidad y acceso para todos son objetivos del transporte multimodal, con lo que se abren nuevas posibilidades para el intercambio y la integración de economías imposibilitadas en la actualidad de insertarse y participar en el mercado globalizado de las regiones y del mundo.

En la tercera reunión de la Comisión de Servicios Públicos del Parlamento Latinoamericano realizada recientemente en San Pablo, Brasil, uno de los puntos de la agenda a considerar fue el tema de las hidroviás como medio de transporte y de comunicación. Apenas iniciado el debate sobre la materia en cuestión, la mayoría de los participantes en la mencionada comisión manifestaron la relativa utilidad que tenía para sus respectivos países el análisis de las hidroviás, habida cuenta de que las mismas sólo existían en muy pocos lugares del continente.

Se consignaba además, en esta misma línea de pensamiento, que hablar de hidroviás implicaba necesariamente hablar de considerables inversiones para concretarlas, preguntándose entonces qué sentido tenía para países con graves desfinanciamientos públicos incorporar una temática que debía recaer fundamentalmente en el sector privado de aquellos países en donde existen las hidroviás.

Justamente cuando todo indicaba que el tema se caía, se modificó el enfoque y se concluyó que era válido su estudio si se integraba a las hidroviás en el análisis de los corredores del transporte multimodal del continente.

Surgió así con nitidez el interés del estudio de las hidroviás para los pequeños países y para los territorios más alejados de los grandes mercados a partir de visualizar sus posibilidades de participación en los procesos de desarrollo globalizados, si se crean corredores del transporte multimodal.

La incorporación de éste nuevo tipo de mecanismos de integración como el transporte multimodal facilitará la comunicación de pequeños mercados entre sí, y su desarrollo considerando que las distancias hacen hoy impensable el intercambio comercial con los tradicionales sistemas del transporte internacional vigentes en la actualidad.

La regionalización interna en la Argentina, que faculta la Constitución reformada de 1994, procurando lograr el fortalecimiento del federalismo y el desarrollo armónico e integrado en todo el territorio del país, implica asumir en el campo del servicio del transporte de carga la necesidad de diseñar y promover la conformación de corredores de transporte multimodal.

De nada serviría tener una moderna ley si no avanzamos en la integración de las redes viales con las líneas ferroviarias, con las marítimas y con las aéreas, construyendo corredores equipados con suficientes y adecuadas infraestructuras, que generen realmente el interés de la inversión privada.

Una ley de transporte multimodal requiere, por lo tanto, contar con grandes corredores; de lo contrario, sería como tener un automóvil espectacular en el medio de un campo sin caminos.

Los corredores del transporte multimodal serán el vehículo concreto de muchas economías de pequeñas localidades para colocar su producción, como también de recepcionar insumos que hagan competitivas sus actividades económicas, al habilitarse con ellos sus posibilidades de exportar e importar directamente dentro de los más diversos mercados del mundo.

La inversión privada resulta imprescindible en el negocio del transporte multimodal, especialmente a la hora de financiar la construcción de la infraestructura de los posibles corredores.

Un claro ejemplo es la terminación del Ferrocarril Trasandino del Sur Buenos Aires - Bahía Blanca - Zapala - Talcahuano —en la República de Chile—, que conformaría un posible corredor multimodal, que no sólo uniría puertos del Atlántico con puertos del Pacífico, sino que unirá también la hidrovíá "San Pablo - Buenos Aires" con los puertos del Pacífico integrando además tres regiones económicamente muy poderosas (Santiago de Chile, Buenos Aires, San Pablo), sin que por ello se deje de apreciar el inmenso valor que tendrá para muchas de las localidades y zonas intermedias.

En orden a este último aspecto, señor presidente, podríamos citar dentro del corredor del Ferrocarril Trasandino del Sur, al solo efecto de su constatación, sin por ello descartar a las localidades que no nombré, a Algorrobo o Médanos, en la provincia de Buenos Aires, a Río Colorado, Chimpay, Mainque o Fernández Oro, en la provincia de Río Negro, y —diría— desde Senillosa hasta Las Lajas en mi provincia, Neuquén, potenciándose los sueños de apuntalar el desarrollo de actividades productivas, cuyos frutos podrán exportarse hasta los lugares más alejados.

La ley de transporte multimodal impulsará la creación de corredores multimodales que viabilizarán el intercambio regional. Tendrá sentido para muchas pequeñas y medianas empresas encender la computadora y comprobar que Internet puede constituir una herramienta útil para su crecimiento económico.

Termino estas breves consideraciones expresando que puede sonar utópico creer que los futuros corredores multimodales serán una herramienta apta para la integración y el desarrollo de pequeñas zonas y localidades marginadas del interior del país, pero es preferible sostener estos sueños antes que resignarnos a aceptar que la globalización sólo beneficiará a los centros del poder mundial.

Sr. de la Sota. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Antes de concederle la palabra, señor senador de la Sota, esta Presidencia solicita la colaboración de los señores auxiliares de bloque, a efectos de lograr el quórum necesario para votar la iniciativa que estamos considerando. Faltan trece señores senadores en el recinto para formar quórum.

Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. de la Sota. — Señor presidente: muy brevemente quiero hacer uso de la palabra, tan sólo como presidente de la Comisión de Transportes, a fin de hacer propias las expresiones vertidas por el señor senador por Corrientes, autor del proyecto que está a consideración de nuestra Cámara e, igualmente, para adherir a las manifestaciones recientemente formuladas por el señor senador por el Neuquén, vicepresidente de la Comisión de Transportes.

Solamente deseo hacer presente a los restantes integrantes del cuerpo que esta excelente iniciativa ha recibido el apoyo de la Unión Argentina de Entidades de Servicios, de la Unión Industrial Argentina, de la Cámara de Exportadores de la República Argentina y de la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas. Reitero el apoyo de la Unión Industrial y debo asimismo señalar que esta norma ha sido consultada con prácticamente la totalidad de los operadores del mercado, como fruto de una larga y paciente tarea que hoy da como resultado un muy buen proyecto de ley.

No obstante, existen algunas modificaciones que propondrá el señor senador por Corrientes en oportunidad del tratamiento en particular. La Comisión de Transportes —que presido— aceptará tales propuestas de modificación, porque las hemos consultado previamente y consideramos que contribuyen a mejorar aún más la normativa que sancionaremos el día de hoy.

Por último, como esta norma ha tenido tratamiento en esta Cámara anteriormente, hace ya un par de años, y no habiendo sido considerada luego en la Cámara de Diputados, esperamos que esta vez los miembros de ese cuerpo la re-

cepten con mayor proclividad a un tratamiento rápido. Digo esto porque realmente la actividad del transporte, la actividad industrial, la actividad comercial, la actividad de servicios y, en definitiva, el país todo, se merecen un instrumento legal como éste.

Sr. Presidente. — Esta Presidencia insiste en ver la posibilidad de que los distintos colaboradores de los bloques nos ayuden a formar quórum para votar.

—Se llama para formar quórum.

—Luego de unos instantes:

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente. — En consideración en particular.

—Se enuncian y aprueban los artículos 1º a 5º.

—Se enuncia el artículo 6º.

Sr. Secretario (PiuZZi). — La Secretaría informa que en el artículo 6º el señor miembro informante propone modificaciones.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: propongo una modificación al inciso j) del artículo 6º. Al respecto, solicito que se suprima la parte final, de manera que quede redactado de la siguiente manera: "Flete convenido, forma y lugar de pago".

Sr. Presidente. — Se va a votar el artículo 6º con la modificación propuesta por el señor miembro informante:

—La votación resulta afirmativa.

—Se enuncian y aprueban los artículos 7º al 16.

—Se enuncia el artículo 17.

Sr. Secretario (PiuZZi). — La Secretaría informa que el señor miembro informante propondrá modificaciones a este artículo.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Aguirre Lanari. — Solicito que se reemplace el texto por el siguiente: "Artículo 17. — Ambito de aplicación temporal de la ley. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería, por sí o por la persona destinada al efecto, y finaliza una vez verificada la entrega, de con-

formidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega”.

— Ocupa la Presidencia el señor presidente provisional del Honorable Senado, senador Eduardo Menem.

Sr. Presidente (Menem). — Se va a votar el artículo 17 con la modificación propuesta por el señor senador por Corrientes:

- La votación resulta afirmativa.
- Se enuncia y aprueba el artículo 18.
- Se enuncia el artículo 19.

Sr. Secretario (Piuzzi). — La Secretaría informa que el señor miembro informante propondrá modificaciones.

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

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: solicito que el artículo 19 quede redactado de la siguiente forma: “Artículo 19: Pérdida, daño o demora. El operador o empresario de transporte multimodal, será responsable de la pérdida o el daño de las mercaderías así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercaderías estaban bajo su custodia”.

Sr. Presidente (Menem). — Se va a votar el artículo 19 con la modificación propuesta por el señor senador por Corrientes:

- La votación resulta afirmativa.
- Se enuncian y aprueban los artículos 20 a 26.
- Se enuncia el artículo 27.

Sr. Secretario (Piuzzi). — La Secretaría informa que en este artículo el señor miembro informante va a solicitar modificaciones.

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

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: aquí solicito el cambio de título, que sería el siguiente: “Artículo 27: Pérdida del derecho a la limitación”.

Sr. Presidente (Menem). — Se va a votar el artículo 27 con la modificación propuesta por el señor senador por Corrientes.

- La votación resulta afirmativa.
- Se enuncian y aprueban los artículos 28 a 32.
- Se enuncia el artículo 33.

Sr. Secretario (Piuzzi). — La Secretaría informa que en este artículo el señor miembro informante va a proponer modificaciones.

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

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: la modificación que propongo se refiere al segundo párrafo del artículo 33, que quedaría redactado así: “Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse en tales límites en las mismas situaciones previstas para el Operador de Transporte Multimodal (artículo 27)”.

Sr. Presidente (Menem). — Se va a votar el artículo 33 con la modificación propuesta por el señor senador por Corrientes.

- La votación resulta afirmativa.
- Se enuncian y aprueban los artículos 34 a 42.
- El artículo 43 es de forma.

Sr. Presidente (Menem). — Queda sancionado el proyecto de ley.¹ Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados.

10

DESIGNACION DEL SALON DE LECTURA DEL HONORABLE SENADO CON EL NOMBRE DE ARTURO UMBERTO ILLIA

Sr. Genoud. — Pido la palabra.

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

Sr. Genoud. — Señor presidente: solicito la benevolencia del cuerpo para tratar sobre tablas un tema respecto del cual desde hace dos meses el señor senador Moreau está procurando su aprobación.

Se trata de un homenaje al doctor Arturo Illia al cumplirse 30 años de su derrocamiento. A través de esta iniciativa se instituye el nombre del ex presidente de los argentinos al Salón de Lectura.

En reunión de presidentes de bloque esto se había acordado hace aproximadamente 45 días, pero como siempre estuvo en el lugar correspondiente a los tratamientos sobre tablas y nos quedábamos sin quórum, el tratamiento del tema se fue postergando.

Veo que hoy estamos con quórum muy ajustado y, si la consideración de esta iniciativa fracasara en esta oportunidad, quedaríamos fuera de

¹ Ver el Apéndice.