

REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

40ª REUNION — CONTINUACION DE LA 13ª SESION ORDINARIA
DICIEMBRE 3 DE 1997

Presidencia de los señores diputados Eduardo López Arias
y Rafael Manuel Pascual

Secretarios: doctores Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo,
Enrique Horacio Picado y Ariel Puebla

Prosecretarios: señor Juan Estrada y señor Juan Carlos Stavaie

DIPUTADOS PRESENTES:

ABALOVICH, Eduardo Antonio
ABÁN, Gloria del Socorro
ABASTO, Ángel Leónidas
ACEVEDO, Sergio Edgardo
ADAIME, Felipe Teófilo
AGUIRRE, Orlando Raúl
ALARCIA, Martha Carmen
ALESSANDRO, Darío Pedro
ALSOGARAY, Alvaro Carlos
ALTERACH, Miguel Ángel
ÁLVAREZ, Carlos Alberto
ÁLVAREZ, Carlos Raúl
ÁLVAREZ ECHAGÜE, Raúl Angel
ÁLVAREZ GARCÍA, Normando Miguel
ARAGONES de JUÁREZ, Mercedes M.
ATANASOF, Alfredo Néstor
ÁVILA, Eduardo Carlos
AYALA, Susana Beatriz
BALESTRINI, Miguel Alberto
BALTER, Carlos Mario
BANZAS de MOREAU, María del C.
BARBERIS, Edgardo Angel
BARRIONUEVO, Eduardo Ernesto
BARRIOS ARRECHEA, Ricardo Alfredo
BAYLAC, Juan Pablo
BECERRA, Carlos Armando
BENEDETTI, Jorge Enrique
BENZÍ, María Cristina de los Angeles
BIANCULLI, Leticia
BIZZOTTO, Ileana
BONINO, Miguel Ángel
BONOMI, Silvia Mónica
BORDENAVE, Marcela Antonia
BRAVO, Alfredo Pedro
BRAVO, Leopoldo Alfredo
BRITOS, Oraldo Norvel
BRUNELLI, Naldo Raúl A.
BULACIO, Rafael Alberto
BULLRICH, Patricia
CABALLERO MARTÍN, Carlos Aurelio
CABIRÓN, Juan Carlos
CAFFERATA NORES, José Ignacio
CAFIERO, Juan Pablo
CAILLET, Carmen del Rosario
CALLABA, Anibal
CAMAÑO, Eduardo Oscar

CAMARA, Mario Miguel
CAMBARERI, Fortunato Rafael
CAMPERO, Rodolfo Martín
CARCA, Elisa Beatriz
CARDOSO, Marta Elena
CARRARA, Emilio Eduardo
CARRIÓ, Elisa María Avelina
CASARI de ALARCIA, Leonor
CASTILLO, José Luis
CASTRO, Carlos José
CLOSS, Ramón Alberto
CORCHUELO BLASCO, José Manuel
CRUCHAGA, Melchor René
CHICA, Juan José
DAS NEVES, Mario
DELÍIA, Roberto Antonio
DEL CASTILLO, Fernando R.
DEL FABRO, Lillian del Carmen
DELLEPIANE, Carlos Francisco
DÍAZ LOZANO, Julio César
DÍAZ MARTÍNEZ, Jorge Raúl
DIGÓN, Roberto*Secundino
DÓMINA, Esteban Alberto
DOMÍNGUEZ, Dolores Carmen
DOMÍNGUEZ, Lorenzo Sebastián
DOMSIC, Lidia C.
DRAGICEVIC, Carmen Nilda
DUFOU, Pedro Alfredo
DUMÓN, José Gabriel
ESCALANTE ORTIZ, Herminia Elsa
ESTÉVEZ BOERO, Guillermo Emilio
ESTRADA, Arnaldo Damián
FADEL, Mario Nalib
FABRISSIN, Carlos Alberto
FAYAD, Víctor Manuel Federico
FERNÁNDEZ, Alberto Manuel
FERNÁNDEZ de COMBES, Elsa A.
FIGUEROA, Pedro Octavio
FLORES, Rafael Horacio
FRAGOSO, Francisco Ulises
FUNES, Carlos Delcio
GABRIELLI, Rodolfo Federico
GALANTE, Pedro Jorge Roque
GALMARINI, Fernando Nicolás
GARAY, Nicolás Alfredo
GARRE, Nilda Celia
GATTI, Héctor Angel
GAZIA, Rodolfo Mauricio

GIANNI, Gloria María Cristina
GIMÉNEZ, Ramón Francisco
GODOY, Norma
GOLLY, Eduardo Ceferino
GONZÁLEZ, María Luisa
GORINI, Floreal Edmundo
GRANADOS, Dulce
GUDINO, Ermelinda Amalia
GUEVARA, Cristina Rosalia
GUTIÉRREZ, Diana Bárbara
GUTIÉRREZ, Gustavo Eduardo
GUZMÁN, María Cristina
HAQUIM, Carlos Guillermo
HERRERA, Alberto
ILLIA, Martín Arturo
IRRAZÁBAL, Liliana María del Carmen
ISEQUILLA, Amalia
JAUNARENA, José Horacio
JOGA, Vicente Bienvenido
KAHLER, Enrique Rolando
LAFFERRIÈRE, Ricardo Emilio
LAHOZ, José Fernando
LAMBERTO, Oscar Santiago
LENCE, Héctor
LIPONEZKY de AMAVET, Sara G.
LÓPEZ, Elsa Isabel
LÓPEZ, José Augusto
LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo
LLOPIS, Enrique Raúl
MACEDO, Horacio Antonio
MACHADO, Oscar Alfredo
MAQUEDA, Juan Carlos
MARTÍNEZ, Esteban
MARTÍNEZ, Manuel Luis
MARTÍNEZ, Silvia Virginia
MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl
MARTÍNEZ ZUCCARDI, Manuel A.
MATHOV, Enrique José
MAURETTE, Fernando Wenceslao
MELOGNO, Elsa
MENEM, Carlos Omar
MERCADO LUNA, Ricardo Gastón
MIGLIOZZI, Julio Alberto
MONDINO, Eduardo René
MONTIEL, Sergio Alberto
MOSSELLO de BENZO, María del C.
MOTHE, Félix Arturo
MÜLLER, Mabel Hilda

* Incorporado en la presente sesión en remplazo de la señora diputada Bortolozzi de Bogado (renunció el 19-12-97).

MUSA, Laura Cristina
 NATALE, Alberto Adolfo
 NEDER, Jorge Humberto
 NEGRI, Mario Raúl
 NIEVA, Alejandro Mario
 OBARRIO, Luis Manuel
 OCAMPOS, Jorge Armando
 OLIMA, Juan Carlos
 PANDO, Ana María
 PARAJÓN, José María
 PARENTELLA, Irma Fidela
 PARRA, Nélida del Carmen
 PASQUAL, Rafael Manuel
 PASQUALINI de ACOSTA, Elida E.
 PASSO, Juan Carlos
 PATTERSON, Ricardo Ancell
 PELÁEZ, Víctor
 PELLIN, Osvaldo Francisco
 REPE, Lorenzo Antonio
 PEREYRA de MONTENEGRO, María G.
 PÉREZ, Jorge Telmo
 PERNASETTI, Horacio Francisco
 PERRINI, Gioconda Eulalia
 PEZOA, Juan Carlos
 PICHETTO, Miguel Ángel
 PIERRI, Alberto Reinaldo
 PINÓN AVILA, Celia Isabel
 PIRIZ, Juan Carlos
 POLINO, Héctor Teodoro
 POLO, Luis Nicolás
 PRUYAS, Tomás Rubén
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RAMPI, Pascual Ángel
 REMEDI, Luz E.
 RIVADERA, Marta Lilliana
 ROBERTI, Raquel Griselda
 ROBLES, Miguel Ángel
 RODIL, Rodolfo
 RODRÍGUEZ, Jesús
 RODRÍGUEZ, Mabel E.
 ROGGERO, Humberto Jesús
 ROJO, Rubén Darío
 ROLLANO, Eduardo Daniel

ROY, Irma
 RUBEO, Luis
 RUBINI, Mirta Elsa
 RUIZ PALACIOS, José David A.
 SAGGESE, Néstor Mario
 SALIM, Fernando Omar
 SALINO, María Antonia
 SALTO, Julio Francisco José
 SAMPIETRO, Darci
 SÁNCHEZ, Mary
 SANTA MARÍA, José F.
 SANTANDER, Mario Armando
 SARQUIZ, José Alberto
 SAT, Oscar
 SCRIMIZZI, Gloria Elida
 SCHIARETTI, Juan
 SOBRINO, Margarita María
 SOLANAS, Fernando Exequiel
 SORIA, Carlos Ernesto
 SORIA, Edmundo del Valle
 SPERATTI, Alfredo Ramiro
 STORANI, Federico Teobaldo Manuel
 STUBBIN, Marcelo Juan Alberto
 SUÁREZ, Juan Carlos
 TAGLIAFICO, José A.
 TENEV, Carlos
 TEODOSIU, Jorge Nicolás
 TOGNI de VELY, Adriana Leonor
 TOLOMEO, Leonor Ester
 TOMA, Miguel Ángel
 TRETTEL MEYER, Raúl
 TULLIO, Rosa Ester
 VALCARCEL, Juan Manuel
 VÁZQUEZ, Silvia Beatriz
 VENSENTINI, Marcelo Eduardo
 VERAMENDI, Juan Carlos
 VIANA, Mariano Roberto
 VIGLIONE, Atilio Oscar
 VILCHE, Carlos Alberto
 VILLALBA, Alfredo Horacio
 VIQUEIRA, Horacio Gustavo
 VITAR, José Alberto
 ZUCCARDI, Cristina

AUSENTES, EN MISTON OFICIAL

AYETZ, Lilliana
 GONI, María Virginia
 MERCADER, Martha Evelina

AUSENTES, CON LICENCIA

KESSLER, Ana Raquel
 LEGUIZAMÓN, María Laura

AUSENTES, CON SOLICITUD
DE LICENCIA PENDIENTE
DE APROBACION
DE LA HONORABLE CAMARA

ALLENDE, Alfredo Estanislao
 ARAMBURU, Guillermo Raúl
 ARIAS, César
 BORDA, Osvaldo
 BRESER, Adalberto Edgardo
 GÓMEZ DIEZ, Ricardo
 GONZÁLEZ GAVIOLA, Juan Horacio
 HERRERA ARIAS, Manuel Hipólito
 JUNCOSA, Rodolfo Aldo
 MATZKIN, Jorge Rubén
 MURIEL, Néstor Jorge
 SEBASTIANI, Claudio Augusto
 VICCHI, Raúl Horacio
 ZAVALÍA, José Luis

AUSENTES, CON AVISO

BARRIOS, Luis Américo
 BORDÍN, Hugo Antonio
 CARBAJAL, Arnoldo Dante
 CASTILLO, Oscar Aníbal
 CEBALLOS DE MARÍN, Fani Azucena
 DRISALDI, María Rita
 GOLPE, Carlos Horacio
 MIRALLES de ROMERO, Norma A.
 MONDELO, Lidia Elizabeth
 MORELLO, Emilio Pedro

— La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la Sesión Preparatoria (43ª reunión, período 1995), de fecha 29 de noviembre de 1995).

SUMARIO

1. Consideración de la renuncia a su banca presentada por la señora diputada por el distrito electoral de Formosa, doña Adriana Raquel Bortolozzi de Bogado. Se acepta. (Pág. 4793.)
2. Juramento e incorporación del señor diputado electo por el distrito electoral de Formosa, don Orlando Raúl Aguirre. (Pág. 4794.)
3. Moción de orden formulada por el señor diputado Camafio de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y moción de que se traten sobre tablas los asuntos a los que se refieren los números 6 a 18 y 20 de este sumario. Se aprueban ambas proposiciones. (Página 4794.)
4. Moción de orden formulada por el señor diputado Nieva de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento a fin de solicitar el tratamiento del dictamen de las comisiones de

Transportes, de Defensa Nacional y de Presupuest y Hacienda en el proyecto de ley en revisión sobre privatización de los aeropuertos (102-S.-96). Es rechazada. (Pág. 4796.)

5. Moción de orden formulada por el señor diputado Viana de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y moción de que se trate sobre tablas el dictamen de las comisiones de Defensa Nacional y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del señor diputado Jaunarena sobre régimen de reestructuración de las fuerzas armadas (369-D.-97). Se aprueban ambas proposiciones. (Pág. 4799.)
6. Consideración del proyecto de ley del señor diputado Lamberto sobre vigencia de las modificaciones al artículo 88 de la ley de impuesto a las ganancias (6.228-D.-97). Se sanciona. (Pág. 4801.)
7. Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Economía y de Comercio en el proyecto de ley

en revisión (74-S.-96) y en los proyectos de ley de los señores diputados Gutiérrez (G.E.) y otros (4.754-D.-96) y Martínez (M.L.) y otros (1.679-D.-97), sobre régimen de transporte multimodal de mercadería. Se sanciona. (Pág. 4802.)

8. Consideración del proyecto de ley en revisión por el que se fijan los límites de la Reserva Nacional Nahuel Huapi —zona Gutiérrez—, en San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro (100-S.-97). Se sanciona definitivamente (ley 24.910). (Página 4824.)

9. Consideración del dictamen de la Comisión de Minería en el proyecto de resolución de la señora diputada Scrimizzi por el que se declara de interés parlamentario el Encuentro Sectorial de Vinculación Tecnológica "Minería a Cielo Abierto" (5.106-D.-97). Se sanciona. (Pág. 4826.)

10. Consideración del proyecto de ley en revisión por el que se transfiere a título gratuito a la provincia de Córdoba la unidad de generación Complejo Hidroeléctrico Río Grande (164-S.-97). Se sanciona definitivamente (ley 24.911). (Pág. 4827.)

11. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se amplía el presupuesto de la administración nacional para el ejercicio 1997 con destino a la Administración Nacional del Seguro de Salud (21-J.G.M.-97). Se sanciona. (Pág. 4827.)

12. Consideración del dictamen de las comisiones de Legislación General, de Comunicaciones e Informática, de Deportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda por el cual se acepta la insistencia del Honorable Senado en el proyecto de ley registrado bajo el número 24.506, observado totalmente por el Poder Ejecutivo, sobre transferencia de un inmueble a la Asociación Civil Club Teléfonos Buenos Aires, ubicada en Vicente López, provincia de Buenos Aires (136-S.-95). Se confirma la sanción definitiva (ley 24.506). (Pág. 4829.)

13. Consideración del dictamen de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se amplía el presupuesto de la administración nacional para el ejercicio 1997 con destino a la Secretaría de Turismo (42-P.E.-97). Se sanciona. (Pág. 4834.)

14. Consideración del dictamen de las comisiones de Legislación General, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Agricultura y Ganadería en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica el límite de la Reserva Nacional Lanín, zona Lácar, provincia del Neuquén (94-S.-97). Se sanciona definitivamente (ley 24.912). (Pág. 4835.)

15. Consideración del dictamen de la Comisión de Acción Social y Salud Pública en el proyecto de ley de la señora diputada Guevara y otros sobre crea-

ción del Programa de Asistencia Primaria de Salud Mental (3.615-D.-97). Se sanciona. (Pág. 4837.)

16. Consideración del dictamen de la comisión de Acción Social y Salud Pública por el cual se aceptan las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que le fuera pasado en revisión sobre modificación de la ley 15.414, de creación de la Dirección de Ayuda Social para el Personal del Congreso de la Nación (5.586-D.-97). Se sanciona definitivamente (ley 24.913). (Página 4839.)

17. Consideración del proyecto de ley en revisión sobre régimen de retiro compensatorio solidario para trabajadores de Gas del Estado y de YPF (210-S.-97). Se sanciona definitivamente (ley 24.914). (Pág. 4840.)

18. Consideración del dictamen de la Comisión Especial Investigadora de la Probable Comisión de Hechos Ilícitos Perpetrados o Producidos en la Administración Nacional de Aduanas por el cual dicha comisión se transforma en la Comisión Especial de Seguimiento de la Administración Nacional de Aduanas (4.568-D.-97). Se sanciona. (Pág. 4841.)

19. Manifestaciones relacionadas con el plan de labor de la Honorable Cámara. (Pág. 4842.)

20. Consideración del dictamen de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Justicia y de Presupuesto y Hacienda por el que se modifica el proyecto de ley en revisión sobre régimen orgánico del Ministerio Público (160-S.-96). Se pasa a cuarto intermedio. (Pág. 4843.)

21. Apéndice:

A. Sanciones de la Honorable Cámara. (Pág. 4891.)

B. Inserciones solicitadas por los señores diputados:

1. Martínez (M.L.). (Pág. 4903.)

2. Corchuco Blasco. (Pág. 4904.)

C. Asistencia de los señores diputados a las reuniones de comisiones (mes de noviembre de 1997). (Pág. 4904.)

—En Buenos Aires, a los tres días del mes de diciembre de 1997, a la hora 19 y 54.

1

RENUNCIA

Sr. Presidente (López Arias). — Continúa la sesión.

Corresponde considerar la renuncia a su banca presentada por la señora diputada por el distrito electoral de Formosa, doña Adriana Ra-

de la Ley de Impuestos a las Ganancias, regirán a partir del 1º de enero de 1998.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Oscar S. Lambert.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En consideración al veto formulado por el Poder Ejecutivo se hace necesario modificar la fecha de entrada en vigencia de la ley 24.885.

Oscar S. Lambert.

Sr. Presidente (López Arias). — En consideración.

Se va a votar el artículo único del proyecto de ley.

— Resulta afirmativa.

— El artículo 2º es de forma.

Sr. Presidente (López Arias). — Queda sancionado el proyecto de ley.

Se comunicará al Honorable Senado¹.

Sr. Camaño. — Pido la palabra para formular una indicación.

Sr. Presidente (López Arias). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño. — Señor presidente: formulo indicación de que el proyecto de ley que acabamos de sancionar sea girado inmediatamente al Honorable Senado para que en el día de la fecha sea tratado sobre tablas.

Sr. Presidente (López Arias). — Si hay asentimiento de la Honorable Cámara se procederá en la forma indicada por el señor diputado.

— Asentimiento.

7

REGIMEN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS

(Orden del Día Nº 2.396)

Dictamen de las comisiones *

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Economía y de Comercio han considerado el proyecto de ley en revisión sobre transporte multimodal

y los proyectos de ley de los señores diputados Gutiérrez (G.) y otros y Martínez (M. L.) y otros sobre régimen de transporte multimodal; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante aconsejan su sanción en la siguiente forma:

PROYECTO DE LEY

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 encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

CAPÍTULO II

Definiciones

Art. 2º — A los fines de la presente ley, se entienden 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 TM;
- e) *Transportador o porteador efectivo.* Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el OTM para el cumplimiento de un transporte multimodal;

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Página 4902.)

* Artículo 108 del Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados.

- f) *Estación de transferencia o interfaces.* Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u 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, como así 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 OTM se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el TM de las mercaderías;
- j) *Documento de transporte multimodal.* El instrumento que hace prueba de la celebración de un CTM y acredita que el OTM 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 TM de mercaderías con el OTM, 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 OTM;
- o) *Tomar bajo custodia.* El acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del OTM, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el DTM, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;
- p) *Entrega de la mercadería.* El acto por el cual el OTM pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el CTM, 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 OTM o su representante, deberá emitir un DTM dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisionales 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 TM, pero tales documentos no reemplazan al DTM.

Art. 4º — *Forma.* Cuando el DTM 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 DTM 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 DTM deberá mencionar:

- a) Nombre y domicilio del OTM;
- 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 DTM;
- f) El lugar y la fecha en que el OTM 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 DTM es original o no negociable. Las copias negociables u originales deberán ser firmadas por el OTM 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 DTM;
- o) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el DTM en su representación.

Art. 6º — *Firma.* El DTM será firmado por el OTM o por una persona autorizada a tal efecto por él, cuya firma deberá estar registrada en el registro de OTM. 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 DTM, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

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

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

Art. 9º — *Cláusula de reserva.* El OTM 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 pudiera corresponder) hecha por el expedidor, 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 OTM las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las CG que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Art. 11. — *Omisiones.* La omisión en el DTM se 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 f) 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 DTM. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el OTM 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 OTM o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra la devo-

lución del DTM negociable debidamente endosado de ser necesario.

El OTM quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el DTM 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 OTM 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 DTM, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;
- b) La persona que presente uno de los originales del DTM debidamente endosado, cuando el DTM fuera emitido en forma negociable a la orden;
- c) La persona determinada en el DTM 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 OTM 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 CTM, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

Art. 16. — *Extensión de la responsabilidad.* El OTM 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 OTM 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 OTM 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 OTM.

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 OTM diligente. El expedidor o el consignatario,

pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la explotación 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 servicios por esta ley, las causales de exoneración de responsabilidad del OTM 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 OTM será solidariamente 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 efectuado por terceros;
- f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del OTM.

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 DTM.

En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, el OTM 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 DTM en los términos del artículo 12.

Art. 24. — *Cuantía 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 acuáticos o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido 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 o 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 DTM 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 DTM 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 OTM no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

Art. 27. — *Exoneración de responsabilidad por actos del poder público.* El OTM 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 OTM, el portador 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 OTM, 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 OTM o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del CTM o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer

las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el OTM. 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 OTM 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 OTM, 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 OTM 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 OTM sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el OTM 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 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 beneficiaban el OTM, 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 OTM.* El expedidor indemnizará al OTM por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5º, 33, 34 y 35. El derecho del OTM a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del CTM 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 DTM.

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 OTM 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 DTM. Esta presunción admite prueba en contrario.

Art. 40. — *Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas.* El OTM 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 pretensiones

Art. 41. — *Prórroga de la jurisdicción.* En los CTM que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los CTM 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 OTM 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 CTM 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 OTM y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aun 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 compartimento, 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 llamado 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 aplica 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 g) 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 nacionalizar 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 CTM, 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 CTM, 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 inscripto 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 inscripto 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 de la autoridad 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 periodos 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.

Sala de las comisiones, 19 de noviembre de 1997.

Jorge T. Pérez. — José L. Castillo. — José G. Dumón. — Ricardo A. Patterson. — Alejandro N. Nieva. — Miguel A. Altérach. — Félix A. Mothe. — Héctor Lenche. — Edmundo del Valle Soria. — Esteban Martínez. — Gustavo E. Gutiérrez. — Mario A. Cámara. — Fortunato R. Cambaceri. — César Arias. — Edgardo A. Barberis. — Jorge E. Benedetti. — Silvia M. Bonomi. — Ramón A. Closs. — Francisco U. Fragoso. — Nilda C. Garré. — Ramón F. Giménez. — María V. Goñi. — Carlos G. Haquim. — Amalia Isequilla. — Ricardo E. Lafferrère. — Manuel Martínez. — María del Carmen Mossello de Benzo. — Nélida del Carmen Parra. — Lorenzo A. Pepe. — Celia I. Piñón Acila. — Juan C. Piriz. — Raquel G. Roberti. — Mirta E. Rubini. — Néstor M. Saggesse. — Raúl A. Treltel Meyer. — Marcelo E. Vensentini. — Carlos A. Vilche. — José L. Zavallia.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Economía y de Comercio al considerar el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, y habiendo incorporado las iniciativas presentadas por los señores diputados Gutiérrez (G.) y otros, y Martínez (M. L.) y otros, creen necesario introducir modificaciones, a fin de dotar de mayor alcance al dispositivo normativo propuesto, a la vez que se introducen precisiones terminológicas. Estos cambios gramaticales obedecen, fundamentalmente, a la conveniencia de usar términos cuyo significado y alcance ya han sido precisados en convenios internacionales sobre transporte multimodal.

En tal orden de ideas, y respetando puntiliosamente el espíritu y la *ratio legis* del proyecto de la Cámara alta, se proponen cambios en el orden de ciertos artículos y una reestructuración de los capítulos de la norma, en función del agregado de algunos de ellos, debiéndose resaltar el referido al registro de operadores y la norma sobre la admisión temporaria de contenedores.

Son pocas las modificaciones de orden sustancial que se intentan, cuya inclusión, sin embargo, se consideran muy importantes.

Asimismo, para llevar claridad a la construcción normativa del mencionado proyecto de ley, se ha creído conveniente incorporar al presente informe una guía comparativa de su articulado (anexo I), al solo efecto de orientar la lectura de las modificaciones introducidas por esta Honorable Cámara y teniendo en cuenta que al puntualizar:

— *Distinta redacción:* se especifica el mantenimiento del espíritu del proyecto introduciéndose cambios en su redacción.

— *Nueva redacción:* significa la incorporación de cambios sustanciales a la redacción del artículo.

Por todo lo expuesto y en virtud que las modificaciones y agregados que se proponen enriquecerían el interesante proyecto, que en revisión nos envía el Honorable Senado, es que se solicita el voto favorable de esta Honorable Cámara.

Edmundo del Valle Soria.

ANEXO I

Proyecto venido en revisión del Honorable Senado	Modificación introducida en dictamen de las comisiones de la Honorable Cámara de Diputados
Artículos 1º, 2º, 3º y 4º	Artículos 1º y 2º; nueva redacción.
Artículo 5º.	Artículo 3º: distinta redacción.
Artículo 6º.	Artículo 5º: distinta redacción. Se incorporan incisos.
Artículo 7º.	Artículo 4º: nueva redacción.
Artículo 8º.	Artículo 7º distinta redacción.
Artículo 9º.	Artículo 8º: ídem artículo 9º.
Artículo 10.	Artículo 9º: distinta redacción.
Artículo 11.	Artículo 10: distinta redacción.
Artículo 12.	Artículo 11: distinta redacción.
Artículo 13.	Artículo 12: distinta redacción.
Artículo 14.	Artículo 24: nueva redacción.
Artículo 15.	Artículo 31: distinta redacción.
Artículo 16.	Eliminado.
Artículo 17.	Artículo 15: distinta redacción.
Artículo 18.	Artículo 16: distinta redacción.
Artículo 19 agrega.	Artículo 17: distinta redacción (se agrega un párrafo).
Artículo 20.	Artículo 21: distinta redacción (se agregan causales).
Artículo 21.	Artículo 18: distinta redacción.
Artículo 22.	Artículo 20: distinta redacción.
Artículo 23.	Artículo 19: distinta redacción.
Artículo 24.	Artículo 22: nueva redacción.
Artículo 25.	Artículo 24: distinta redacción (se agrega conceptos).

Artículo 26.	Artículo 25: ídem artículo 26.
Artículo 27.	Artículo 28: nueva redacción.
Artículo 28.	Artículo 29: distinta redacción.
Artículo 29.	Artículo 32: nueva redacción.
Artículo 30.	Artículo 33: nueva redacción.
Artículo 31.	Artículo 34: distinta redacción.
Artículo 32.	Eliminado.
Artículo 33.	Artículo 36: distinta redacción.
Artículo 34.	Artículo 39: distinta redacción.
Artículo 35.	Eliminado.
Artículo 36.	Artículo 40: ídem artículo 36.
Artículo 37.	Eliminado.
Artículo 38.	Artículo 41: distinta redacción.
Artículo 39.	Artículo 43: distinta redacción.
Artículo 40.	Artículo 42: distinta redacción.
Artículo 41.	Artículo 44: ídem artículo 41.
Artículo 42.	Artículo 45: ídem artículo 42.
Artículo 43: de forma.	Eliminado.

Artículos nuevos que se agregan conteniendo normas no previstas en el del Honorable Senado.

Artículo 36.
Artículo 47.
Artículo 48.
Artículo 49.
Artículo 50.
Artículo 51.
Artículo 52.
Artículo 53.
Artículo 54: de forma.
Artículo 2º: incisos i), j), k), l), m), n), ñ), o), p), q).
Artículo 5º: incisos h), m).
Artículo 6º.
Artículo 13.
Artículo 14.
Artículo 26.
Artículo 27.
Artículo 30.
Artículo 35.

ANTECEDENTES

I

Buenos Aires, 19 de junio de 1996.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Alberto R. Pierri.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

TRANSPORTE MULTIMODAL

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º — *Ámbito 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. 2º — *Definición.* Se entiende como transporte multimodal, al transporte de mercaderías realizado 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. 3º — *Modos.* Son modos de transporte o de traslación: el acuático, el aéreo, el automotor y el ferroviario.

Art. 4º — *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 transporte, 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 trasbordo, 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;
- 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 — *Forma y 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, pagando 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. — *Ámbito 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 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.

Art. 20. — *Daños no localizados. Causales de eximición o exoneración.* El empresario de transporte multimodal es responsable por los daños, pérdida 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 él 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 cual 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 (artículo 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 hubieron 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. — *Pérdida del derecho a la limitación.* 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.

ciones 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 sufridas por el empresario 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, 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 deban 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 (artículos 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.

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).

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 reserva 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 vi-

ceversa, podrán ser ejercidas aun después de la expiración del plazo establecido precedentemente aplicándose el que corresponda 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 compartimento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías;
- b) Hay 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.

Saludo a usted muy atentamente.

CARLOS F. RUCKAUF.
Edgardo R. Piazzi.

2

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Definiciones

Artículo 1º — A los efectos de la presente ley de transporte multimodal de mercaderías, se entiende por:

- a) *Transporte multimodal:* es el porte de mercaderías por dos o más modos de transporte, desde un lugar de origen, vía uno o más puntos de interfaz, hasta un punto de destino, organizado por un operador de transporte multimodal, quien emite un solo documento revestido de carácter multimodal, por el transporte en su totalidad de origen a destino, contra el pago de un solo flete asumiendo la responsabilidad por la cadena de transporte que organiza. Pudiendo comprender además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías. El transporte multimodal puede ser de carácter nacional o internacional, el primero es cuando los puntos de origen, intermedios y de destino están situados dentro del territorio de la República Argentina. Y reviste el carácter de transporte multimodal internacional cuando el punto de origen y el de destino se encuentran situados en países diferentes;
- b) *Modo de transporte:* es un sistema de transporte utilizado para la movilización de bienes;
- c) *Interfaces:* son las terminales de transporte de carga, tales como puertos fluviales, lacustres, marítimos; depósitos, fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, etcétera;
- d) *Operador de transporte multimodal:* se entiende por tal a toda persona natural o jurídica que se obligue, por sí o por medio de otro que actúe en su nombre, a celebrar un contrato de transporte multimodal, actuando como principal y no como agente ni en interés de transportadores, que participen de las operaciones de transporte multimodal; asumiendo el operador de transporte multimodal la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;

CAPÍTULO III

Documento de transporte multimodal

Art. 3º — El operador de transporte multimodal o su representante, al tomar las mercaderías bajo su custodia, emitirá por escrito un documento de transporte multimodal que será, a criterio del expedidor, negociable o no negociable.

Art. 4º — La celebración del contrato de transporte multimodal, no impedirá que se expidan otros documentos vinculados al transporte o servicios prestados durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazarán al contrato mencionado precedentemente.

Art. 5º — 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 compone 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. 6º — En el cuerpo del documento de transporte multimodal deberán contar los siguientes datos:

- a) El nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;
- b) El nombre y domicilio del expedidor;
- c) El nombre y domicilio del consignatario;
- d) El nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;
- e) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;
- f) El lugar de entrega de las mercaderías;
- g) La fecha estimada pactada de entrega de las mercaderías;
- h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
- i) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- j) Las copias negociables deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;
- k) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido, desglosándose los tramos internos o domésticos de tramos internacionales, a los efectos del cálculo de la base imponible para el pago de aranceles y tributos;
- l) 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;

e) *Contrato de transporte multimodal*: es 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 mercaderías;

f) *Documento de transporte multimodal*: es 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;

g) *Transportador o porteador*: es la persona que en la práctica ejecuta el transporte o parte del mismo, independientemente que sea o no operador de transporte multimodal;

h) *Expedidor*: es la persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal;

i) *Consignatario*: es la persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;

j) *Destinatario*: es la persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en correspondiente contrato;

k) *Mercaderías*: son los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos.

Los contenedores en cualquiera de sus variantes, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos, también serán considerados como mercaderías, pero los mismos no serán considerados tales cuando sean suministrados por el porteador como parte de su equipo de transporte;

l) *Tomar bajo custodia*: es el acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas, según las leyes y usos del comercio;

m) *Entrega de la mercadería*: es el acto de poner las mercaderías, por parte del operador de transporte multimodal, a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal;

n) *Unitarización*: es el proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería de unidades de carga para su transporte.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

Art. 2º — La presente ley se aplica a los transportes multimodales internos o domésticos y a los transportes multimodales internacionales cuando: se encuentre estipulado en el contrato de transporte multimodal, e indicado en el respectivo documento conforme a lo prescrito en el capítulo IV, que el lugar donde se efectuará la entrega de las mercaderías está situado en jurisdicción argentina.

- m) 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;
- n) Número de bultos o piezas y el peso bruto de las mercaderías;
- o) El estado y condición aparente de las mercaderías.

Art. 7º — 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 firma en el referido documento deberá ser manuscrita.

Art. 8º — Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecerán, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal tomó bajo su custodia la mercadería tal y como está descrita en el mencionado documento.

Art. 9º — El operador del transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando considere inexacta la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren perfectas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

Art. 10. — El documento de transporte multimodal emitido por todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del operador de transporte multimodal será siempre a favor de este último.

Art. 11. — La entrega de las mercaderías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúa por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.

Art. 12. — El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercaderías 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 las mercaderías contra devolución de uno de esos originales.

CAPÍTULO IV

Responsabilidad del operador de transporte multimodal

Art. 13. — La responsabilidad del operador de transporte multimodal cubre el período emprendido entre el momento en que recibe las mercaderías bajo su custodia hasta la entrega a su destinatario.

Art. 14. — 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. 15. — 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, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;
- b) A la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;
- c) A la persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuere 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;
- d) Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

Art. 16. — El operador de transporte multimodal será responsable por las pérdidas y daños de las mercaderías, así como también por los atrasos en su entrega, si el motivo que originó tal pérdida daño o atraso se produjo cuando las mercaderías estaban bajo su custodia, en los términos de los artículos 12 y 13, siendo presumida su culpa, de la cual sólo podrá eximirse de responsabilidad por los hechos previstos en el artículo 17.

Art. 17. — El operador de transporte multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega, si el expedidor hubiere hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

Art. 18. — El operador de transporte multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercaderías transportadas sobrevinieron durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:

- a) Por acto o hecho imputable al expedidor o destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados;
- b) Por vicios propios u ocultos de la carga;
- c) Por la fuerza mayor o caso fortuito;
- d) Por dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del operador del transporte multimodal debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato;
- e) Por huelgas, motines o lock out;
- f) Por orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal;
- g) Por defecto o deficiencia del embalaje no provisto por el operador del transporte multimodal.

Art. 19. — El operador de transporte multimodal y todas las personas, físicas o jurídicas que intervengan por disposición del mismo en el movimiento de las cargas, serán responsables por el aumento de las pérdi-

das, daños o averías y atrasos en la entrega de la mercaderías a que diera causa, a pesar que no admitan tal responsabilidad.

Art. 20. — Habrá atraso en la entrega de las mercaderías cuando éstas no sean entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes, o en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda, razonablemente ser exigido al operador de transporte multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso concreto.

Art. 21. — El consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercaderías podrá considerarlas perdidas si no fueran entregadas dentro de los noventa (90) días corridos posteriores a la fecha de entrega establecida de conformidad.

Art. 22. — Cuando se acredite en qué modo de transporte o en qué interfase de transferencia se produjeron los daños, pérdidas o atrasos, el porteador efectivo de ese modo o el titular de la interfase de transferencia serán solidariamente responsables con el operador de transporte multimodal, sin perjuicio del derecho de este último a repetir del transportador efectivo o del titular de la interfase de transferencia, el importe desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

Art. 23. — Para establecer la indemnización por pérdida o daño de las mercaderías fijará la misma según el valor de aquellas en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal.

Art. 24. — El valor de las mercaderías se determinará teniendo en cuenta la cotización que tengan en una bolsa de mercaderías, o en su defecto observando el precio que tengan en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercaderías de similar naturaleza y calidad.

Art. 25. — El operador de transporte multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida, avería, daño, totales o parciales, o atraso en la entrega de las mercaderías por un valor superior al de 400 pesos argentinos oro por bulto, unidad o pieza afectada; salvo que la naturaleza y valor de las mercaderías hayan sido declarados por el expedidor antes que el operador de transporte multimodal las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento de transporte multimodal.

Cuando un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto, unidad o pieza que figure en el documento de transporte multimodal como incluido en el mismo, será considerado como un bulto, unidad o pieza a los fines establecidos en este artículo.

Art. 26. — Es nulo todo pacto que exonere al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, a los titulares de las interfases de transferencia o a todos ellos en conjunto, de las responsabilidades prescritas en este capítulo.

Art. 27. — Cuando el operador de transporte multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daño indirecto, distintos de la pérdida o el daño de las mercaderías, su responsabilidad estará limitada a una suma

que no excederá del equivalente al flete en que deba pagarse por el transporte multimodal en virtud del contrato respectivo.

Art. 28. — La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

Art. 29. — El operador de transporte multimodal no responderá, durante la ejecución del transporte por las demoras o daños sufridos por las mercaderías, como consecuencia de la actuación de la autoridad administrativa o fiscal en zonas primarias aduaneras, zonas francas o depósitos fiscales.

Art. 30. — El operador de transporte multimodal, el porteador y el depositario efectivo, no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador o al depositario efectivo, con dolo o culpa grave.

CAPÍTULO V

Responsabilidad del expedidor

Art. 31. — En el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia, el expedidor por su parte, le deberá indicar con exactitud, todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercaderías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

Art. 32. — El expedidor deberá señalar de manera adecuada las mercaderías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

Art. 33. — El expedidor, cuando entregue mercaderías peligrosas bajo custodia del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquellas, y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse.

Art. 34. — Las mercaderías peligrosas que no hayan sido declaradas por parte del expedidor conforme a los artículos 31 y 32, mientras se encuentren bajo custodia del operador de transporte multimodal, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que haya lugar a indemnización.

Art. 35. — La calificación de mercaderías peligrosas tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la IMO (International Maritime Organization).

Art. 36. — El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 29, 30, 31, 32 y 34. 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 de cualquier persona distinta del expedidor.

Art. 37. — El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

CAPÍTULO VI

De los actos, reclamaciones y acciones

Art. 38. — El consignatario o destinatario, dentro de los veinte días hábiles de recibida la mercadería, procederá por escrito a notificar al operador de transporte multimodal sobre la pérdida o daño especificando la naturaleza de los mismos. En ausencia de dicha comunicación, será inadmisibile cualquier acción contra el operador de transporte multimodal, salvo en el supuesto de fraude de éste.

Art. 39. — En caso de daño o faltante se labrará un acta de avería, asegurándose a las partes interesadas el derecho de verificación, de acuerdo con la legislación vigente y observando además, las estipulaciones del contrato de seguro cuando las hubiere.

Art. 40. — La presente ley no afecta lo dispuesto en el régimen de las averías gruesas.

CAPÍTULO VII

Prescripción

Art. 41. — Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben al año, contado desde la fecha de entrega de las mercaderías en destino o, si ello no ocurriese desde el nonagésimo día contado a partir de los plazos que surgen del artículo 20.

CAPÍTULO VIII

Prórroga de jurisdicción

Art. 42. — En los contratos de transporte multimodal internos o domésticos y en los internacionales según lo estipulado en el capítulo II, artículo 2º, 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.

CAPÍTULO IX

Régimen de contenedores

Art. 43. — Sustitúyese los artículos 486 y 487 de la ley 22.415 por los siguientes:

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 la responsabilidad de un agente de transporte aduanero.

Artículo 487: En las condiciones previstas por los artículos 23, inciso i) y artículo 24 de ley 22.415, la Administración de Aduanas reglamentará la utilización de 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.

CAPÍTULO X

Registro de operadores de transporte multimodal

Art. 44. — 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. 45. — 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 40.000 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 firma unipersonal;
- 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. 46. — Para poder desarrollar su actividad, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubran su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia.

Art. 47. — La inscripción en el registro mencionado, mantendrá su vigencia en los términos del artículo 44, siempre que no medie una comunicación oficial y por escrito de la autoridad competente en el área de transportes al operador de transporte multimodal respecto a la cancelación o suspensión de su inscripción.

Art. 48. — 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 44.

Art. 49. — La vigencia de la inscripción en el registro de operador de transporte multimodal será de cinco años, renovables por periodos iguales.

Art. 50. — Comuniqúese al Poder Ejecutivo.

Castano E. Gutiérrez. — Felipe T. Adame.
— Carlos M. Butler. — Juan P. Beynac.
— Patricia Bultrich. — Juan P. Caffero.
— Alberto M. Fernández. — Ricardo Gómez Díaz.
— Antonio E. González. — María C. Guzmán.
— Alejandro M. Nieva. — José D. A. Ruiz Palacios.
— Edmundo del Valle Soria. — Marcelo J. A. Stabrin.
— Mariano R. Viña.

3

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 1º — La presente ley rige el transporte de mercancías realizado por dos o más modos diferentes de transporte, regido por un único contrato, cuando éste sea celebrado en la República o ella sea el lugar de destino.

Modos

Art. 2º — A los efectos de esta ley son modos de transporte: el acuático, el aéreo, el automotor y el ferroviario.

Definiciones

Art. 3º — Se entiende por operador de transporte multimodal a toda persona física o jurídica 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.

Art. 4º — Por estación de transferencia se entiende a una instalación sobre la que convergen distintos modos de transporte, dotada de equipos para el manipuleo mecánico de contenedores u otras unidades de carga y realizar su transferencia de un modo a otro de transporte sin manipuleo intermedio.

Art. 5º — Terminal de carga es una estación de transferencia en la que se pueden almacenar con seguridad contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de utilización de cargas, llenado o vaciado así como también de consolidación o desconsolidación de contenedores u otras unidades de cargas; esta instalación podrá disponer de habilitación fiscal, de acuerdo a las normas aduaneras pertinentes, para constituir, parcial o totalmente una zona primaria aduanera apta para funcionar como un puerto seco en el territorio nacional, en la que se pueden ejecutar operaciones o realizar su control por las autoridades jurisdiccionales.

CAPÍTULO II

Del operador de transporte multimodal

Art. 6º — La persona o sociedad que se desempeñe como operador de transporte multimodal debe inscribirse en el registro que llevará la Secretaría de Transporte. En defecto de inscripción, no regirá la limitación de responsabilidad establecida en la presente ley.

Art. 7º — Para la inscripción del registro creado en el artículo precedente, es necesario cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Cuando el operador de transporte multimodal fuere una persona física, deberá estar dotada

de capacidad jurídica y de hecho para el ejercicio del comercio;

- b) Las personas jurídicas o sociedades extranjeras deberán observar los recaudos que establezcan las normas relativas a inversiones extranjeras y a sociedades constituidas en el extranjero.

Art. 8º — A los fines estadísticos, los operadores de transporte multimodal elaborarán un informe anual de los servicios prestados con las formalidades que la Secretaría de Transporte disponga.

CAPÍTULO III

Documento de transporte multimodal

Art. 9º — El operador de transporte multimodal o su representante, cuando tomen las mercancías bajo su custodia emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será o no negociable.

Art. 10. — Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociada:

- a) Se extenderá a la orden o al portador;
- b) Si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
- c) Si se extiende al portador será transferible sin endoso;
- d) Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
- e) Si se emite copias, cada una de ellas deberá llevar la mención de "copia no negociable".

La entrega de la mercancía 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 las mercancías 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 las mercancías contra la devolución de uno de los originales.

Art. 11. — Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general o por escrito.

Art. 12. — En el documento de transporte multimodal deberá constar los datos siguientes:

- a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;

- b) Nombre y domicilio del cargador y del consignatario si se ha comunicado;
- c) Lugar y fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;
- d) Lugar y entrega de las mercaderías;
- e) Fecha y plazo de entrega de las mercaderías, si ello se ha convenido expresamente;
- f) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
- g) Naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo, contaminante, inflamable, pirrotécnico, riesgo de colapso o contaminación radiactiva de la mercancía, el número de bultos o piezas y el peso bruto de la mercancía o su cantidad expresada de otro modo, datos que harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;
- h) El estado aparente de la mercancía;
- i) El flete global convenido y el correspondiente a cada modo de transporte;
- j) Itinerario, modo de transporte, y los puntos de trasbordo a transferencia, si se conocieren en el momento de emisión del documento;
- k) Declaración de toda estipulación que se aparte de las disposiciones de la presente ley en perjuicio del expedidor o del consignatario es nula;
- l) Número de originales entregados. Si se emiten copias, cada una de ellas llevará la mención "copia no negociable";
- m) Lugar y fecha de la emisión del documento y firma del operador de transporte multimodal o de la persona que autorice a tal efecto.

Art. 13. — La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el artículo anterior no afectará su naturaleza jurídica siempre que el operador haya tomado las mercancías bajo su custodia y asumido el compromiso de entregarlas de conformidad a las modalidades de contratación establecidas en la presente ley.

Art. 14. — La emisión de transporte multimodal no afectará su naturaleza jurídica en el caso de que se expidan otros documentos vinculados a transportes realizados o a servicio prestado durante la ejecución del contrato de que se ocupa la presente ley.

Art. 15. — Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúa por cuenta de éste sabe o tiene motivos racionales para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte una reserva en las que se especifiquen esas

inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en un buen estado aparente.

Art. 16. — Salvo en lo concerniente en los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 15 y en la medida de tal reserva:

- a) El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado en custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento;
- b) No se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento.

Art. 17. — Son válidas las cartas de garantía entre el expedidor y el operador 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 ley.

Art. 18. — El operador de transporte multimodal cuando dolosamente haga constar en el documento información falsa sobre las mercancías u omitan cualquier información que deba incluirse conforme al apartado g) o h) del artículo 12 o conforme al artículo 15, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en la presente ley de cualquier pérdida, daño o gasto que haya sufrido un tercero, incluido el consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Art. 19. — Se considerará que el cargador garantiza al operador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia.

El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. 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 de cualquier persona distinta de expedidor.

CAPÍTULO IV

Responsabilidad del operador de transporte multimodal

Art. 20. — La responsabilidad de operador de transporte multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que recibe las mercancías tomándolas bajo su custodia hasta el momento en que las entrega, conforme las normas que rijan al último modo de transporte.

Art. 21. — El operador de transporte multimodal será también responsable por las consecuencias de las acciones imputables a sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones y de las que tuviera origen en cualquier otra persona a cuyos servicios recurran cuando actúen en cumplimiento del contrato de transporte multimodal.

Art. 22. — El operador de transporte multimodal no será responsable de daños o pérdidas de las mercancías o de las demoras en su entrega, si prueba que estos eventos son consecuencia de la naturaleza de las mercancías, vicios ocultos o propios de éstas, o bien que se originaron en efectos de embalaje, caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 23. — Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado, o a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo a lo establecido en el párrafo anterior, el reclamante podrá considerarlas perdidas.

Art. 24. — Cuando la pérdida, daño o retraso de las mercancías se haya localizado en una fase o modo del transporte multimodal respecto del cual la legislación establezca un régimen de exoneración de responsabilidad distinto del que resulta del artículo 22 de esta ley, se aplicarán las causales exonerativas de responsabilidad del operador previstas en la legislación específica.

Art. 25. — El operador de transporte multimodal, los transportistas intervinientes y los titulares de estaciones de transferencia o terminales de carga, serán solidariamente responsables por los daños, pérdida o retardo de las mercancías. Cualquiera de ellos que hubiese pagado perjuicios por hechos no ocurridos durante su custodia, podrá repetir, a su elección, del transportista o titular de las mencionadas instalaciones efectivamente responsable de tales hechos o del operador de transporte multimodal.

Art. 26. — Para establecer el monto de la indemnización por daños o pérdidas, se calculará el valor de las mercancías, según el precio corriente de mercado, en el lugar y días en que, conforme al contrato, fueron o debieron ser entregadas.

Art. 27. — La limitación de la responsabilidad se regirá por las siguientes reglas: cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no

exceda las 5.500 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 17 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Cuando se utilice para agrupar mercaderías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de equipo de transporte se considerará como un bulto o unidad de carga transportada.

Si el contrato no incluye el modo acuático, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda las 136 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso de la entrega, no excederá la limitación establecida para los casos de pérdidas o daños.

Los límites de responsabilidad establecidos precedentemente no serán de aplicación en los casos en que el cargador haya declarado el valor de la mercancía mediante su inscripción en el documento de transporte multimodal. En este supuesto, la responsabilidad se limita al valor declarado, admitiéndose la prueba de que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

El operador de transporte multimodal podrá pactar límites superiores a los establecidos en este artículo.

Art. 28. — La unidad de cuenta a que se refiere el artículo anterior es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.

Las cantidades mencionadas en dicho artículo se convertirán en moneda de curso legal en la fecha de la sentencia o en la fecha acordada por las partes.

En las estaciones de transferencias y terminales de carga el régimen de limitación de responsabilidad aplicable será el que corresponda al modo de transporte vinculado con las citadas estaciones cuyo monto limitativo fuere superior.

Art. 29. — Cuando la pérdida o daño de las mercancías se haya localizado en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual la legislación establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación del artículo 27, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en esa ley específica.

Art. 30. — Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente ley, serán aplicables a toda persona acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida de las mercancías, así como el retraso de la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, o

del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, ese empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud de la presente ley.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente, la garantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal o de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de los límites de responsabilidad establecidos en la presente ley.

Art. 31. — El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en la presente ley si se prueba que la pérdida, daño al retraso en la entrega, provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con una intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

El empleado o agente del operador de transporte multimodal u otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida, daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión del empleado, agente o esa otra persona, realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

CAPÍTULO V

Responsabilidad del cargador

Art. 32. — El cargador será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Art. 33. — El cargador señalará de manera adecuada las mercaderías peligrosas mediante marcas o etiquetas e informará al operador de transporte multimodal el carácter peligroso de aquéllas y las precauciones que deberán adoptarse. En caso de incumplimiento, será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultante de la expedición de tales mercancías, las que podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

El operador de transporte multimodal tendrá similares obligaciones frente a los transportistas unimodales.

CAPÍTULO VI

Reclamaciones y acciones

Art. 34. — A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, este último hecho establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

Cuando la pérdida o daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo precedente se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes a la fecha en que las mercancías han sido puestas en poder del consignatario.

Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de la entrega, no se requerirá aviso por escrito por la pérdida o el daño que se haya comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

Art. 35. — No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega conforme a las normas del último modo de transporte.

Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño especificando la naturaleza general de la pérdida o daño, o a la fecha desde que las mercancías están bajo su custodia, si ésta es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daños causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

Art. 36. — Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los dos artículos anteriores expira en un día que no era laborable en el lugar de la entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente. A los efectos de esos artículos se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de la entrega, o a una persona que actúa por cuenta del expedidor, ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor respectivamente.

Art. 37. — Toda acción relativa al transporte multimodal prescribirá por el transcurso de dos años contados del día siguiente al que fueron o debieron ser entregadas las mercancías.

La persona contra la cual se dirija una reclamación, podrá en cualquier momento dentro del plazo de prescripción prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

Art. 38. — La acción de repetición que corresponde a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en el artículo precedente, siempre que se ejerzan dentro del plazo de 2 años contados a partir del día del pago motivo de la reclamación.

Art. 39. — Cuando conforme al contrato de transporte multimodal el lugar de entrega de las mercancías estuviere en el territorio de la República será nula toda estipulación que prorrogue la competencia de los tribunales argentinos no obstante, es válido el pacto que somete la controversia a tribunales o árbitros extranjeros siempre que se celebre con posterioridad al hecho de la causa.

CAPÍTULO VII

Disposiciones complementarias

Art. 40. — Toda cláusula en el contrato de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte de las normas de esta ley. La nulidad de esa cláusula no afectará la validez de las demás estipulaciones del contrato que la intuye. Serán nulas y sin efecto, la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o de cualquier otra estipulación análoga.

No obstante, el operador de transporte multimodal podrá, con acuerdo del cargador, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de esta ley.

Art. 41. — Ninguna disposición de esta ley impedirá la liquidación de la avería gruesa conforme a los regímenes respectivos, en la medida en que sean aplicables.

Art. 42. — Cada modo de transporte se halla sometido a su régimen de reserva de cargas específico. Para el supuesto de que el régimen legal aplicable constituyera un impedimento para la realización de la operación y prevaleciera el interés por su continuidad, el operador de transporte multimodal podrá proceder alterando la norma de que se trate, comunicando su decisión, con la debida fundamentación, a la Secretaría de Transporte.

CAPÍTULO VIII

Régimen aduanero

Art. 43. — Los operadores de transporte multimodal que ejecuten servicios internacionales deberán previamente registrarse ante la Administración Nacional de Aduanas como agentes de transporte aduanero, de conformidad con lo establecido por la legislación aduanera y sus normas reglamentarias.

Art. 44. — Se entiende por contenedor un elemento de equipo de transporte que:

- a) Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;
- b) Tenga carácter permanente y por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;
- c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más mo-

dos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;

- d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular el momento de su traslado de un medio de transporte;
- e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;
- f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera. Sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;
- g) Esté dotado de puertas o de otras aperturas, provistas de dispositivos de seguridad, que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan recibir sellos, precintos, marcas u otros elementos de seguridad aduanera;
- h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan modificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles.

Art. 45. — A efectos de especificar y racionalizar su utilización se fija en 180 días el lapso de importación temporaria de contenedores de matrícula extranjera.

Art. 46. — La autoridad de aplicación aduanera podrá extender la admisión en forma excepcional por un lapso no superior a los noventa (90) días según solitud formada presentada por el titular de la importación temporaria con un (1) mes de anticipación a la fecha de su expiración según lo establecido en el artículo precedente.

Art. 47. — En relación de lo mencionado en los artículos 45 y 46 precedentes, se tendrá en especial consideración lo prescrito en el artículo 55 de la presente ley.

Art. 48. — El lapso de exportación temporaria de contenedores de matrícula nacional será definido, debiendo garantizar el titular de la extradición temporaria de dichos elementos el regular ingreso de las divisas devengadas en contratos de arrendamiento financieros formalizados en el extranjero o su utilización en el negocio naviero por parte de buques de matrícula nacional. Lo prescrito precedentemente no es aplicable en el supuesto de que los contenedores fueran utilizados en operaciones de exportaciones de mercancías con la obligación de retorno vacío dentro de la fecha específicamente establecida y compatible con el servicio prestado a la mercancía exportada.

Art. 49. — En caso de incumplimiento de lo preceptuado en los artículos 45 y 48 de la presente ley, los titulares de la admisión temporaria de contenedores deberán proceder a nacionalizar y despachar a plaza las unidades y los titulares de la extradición temporaria de dichos elementos deberán documentar su exportación para consumo cumplimentado, en ambos casos, las normas aduaneras y fiscales aplicables a esas operaciones.

Art. 50. — Los contenedores de matrícula extranjera admitidos temporariamente en el país en los términos establecidos en la presente ley podrán ser utilizados en el tráfico de cabotaje de mercancías, en los casos en

que los mismos deban ser desplazados en condición de vacíos, a una localización de un territorio nacional para su asignación al transporte internacional de exportación, cuyo despacho aduanero se documenta en la autoridad aduanera de la localización.

El uso a que alude el párrafo precedente podrá realizarse cumplimentando las siguientes condiciones:

- a) El itinerario del trabajo de cabotaje deberá orientarse razonablemente en dirección a la localización donde se utilizará posteriormente por el tráfico de exportación;
- b) La utilización podrá realizarse para un único trayecto, vinculando localizaciones intermedias previamente definidas, con especificación del número y tipo de contenedores involucrados en la exportación;
- c) Se formalice la correspondiente solicitud de utilización de los contenedores por parte del operador de transporte multimodal, ante la autoridad aduanera jurisdiccional, la que debe expedirse dentro de los dos días hábiles. Vencido este plazo sin que mediara la respuesta por parte de la autoridad aduanera interviniente, la solicitud se considerará automáticamente concedida.

Art. 51. — Se autoriza a las sociedades que explotan o que resulten adjudicatarias dentro del régimen de concesión integral o parcial de explotación de líneas o sectores dentro de la red ferroviaria nacional, a suscribir contratos de locación o arrendamiento financiero de contenedores de matrícula extranjera ingresados al país bajo el régimen de importación temporaria para su utilización en tráfico de cabotaje.

El contrato no podrá superar el lapso de cinco (5) años a computar a partir de la promulgación de la presente ley.

La autoridad de aplicación, fundada de parte, podrá decidir la extensión del lapso precedentemente establecido.

Art. 52. — Las empresas nacionales o binacionales o donde una nacional participa, organizadas en el marco de los programas de integración económica, podrán celebrar con los concesionarios de la explotación integral o parcial de líneas o sectores de la red ferroviaria nacional, contratos de locación o arrendamiento de contenedores de su propiedad en las condiciones y lapsos que fijen libremente.

Art. 53. — El operador de transporte multimodal podrá contratar el alquiler de contenedores de matrícula extranjera ingresados al país bajo el régimen de importación temporaria para su utilización en tráficos multimodales de cabotaje.

Art. 54. — Los contratos comprendidos en los artículos 51 y 52 interrumpen, por los lapsos de sus vigencias respectivas, el tiempo de permanencia en el régimen de importación temporaria.

Art. 55. — Por la aplicación del artículo 191 de la ley 22.415 y en concordancia con el artículo 47 de la presente ley, cuando se utilicen contenedores en el transporte internacional de mercancías de importación

en la modalidad "casa a casa" o "muelle a casa", se entiende por descarga la operación por la cual tales mercancías arribadas al lugar de destino, en la jurisdicción de cualquiera de las aduanas habilitadas para operar con contenedores, son retiradas del contenedor en el que hayan sido transportadas.

Dicha operación de descarga podrá tener efecto en la oportunidad del despacho a casa de las mercancías de que se trate o cuando las mismas ingresen, desconsolidadas, a un depósito habilitado fiscal en las condiciones establecidas en los artículos 192 y 193 del Código Aduanero.

Art. 56. — Dentro de los 45 días posteriores a la fecha de documentarse la admisión temporaria en el país de un contenedor de matrícula extranjera que transporte mercancías de importación, por cualquiera de los modos mencionados en la sección III de la ley 22.415 deberá procederse a la descarga de la mercancía de los términos establecidos en el artículo 55 de la presente ley, a los fines de desafectar al contenedor y liberarlo para su posterior uso en tráfico de exportación.

Art. 57. — En relación con el artículo 141 del Código Aduanero, para el caso de arribo por vía acuática y concordantes para los casos de arribo por vía terrestre, vía aérea o arribada forzosa, al concluir la descarga del contenedor en los términos establecidos en el artículo 55, deberán justificarse las diferencias con las respectivas cartas de rectificación, o en las demás formas previstas en la ley 22.415 o en sus disposiciones reglamentarias, ante la autoridad aduanera jurisdiccional dentro de dos (2) días a contar desde la efectiva finalización de la descarga.

Art. 58. — Cuando se utilizan contenedores en el transporte internacional de mercancías de importación para el consumo en el país en cumplimiento de un contrato de transporte multimodal, en la modalidad "casa a casa" o "muelle a casa", el tránsito por el territorio aduanero nacional previa intervención de la autoridad aduanera jurisdiccional del lugar de ingreso al mismo, se realizará bajo la responsabilidad del agente de transporte aduanero que actúe como operador de transporte multimodal. La documentación del tránsito de importación se realizará en la forma prevista en los artículos 297 y 298 del Código Aduanero sin exigir la constitución de garantías cualquiera sea el modo de transporte utilizado en la prestación del servicio multimodal.

Art. 59. — Cuando se utilicen contenedores en el transporte internacional de mercancías en cumplimiento de un contrato "casa a casa" o "muelle a casa", con origen en un tercer país y destino en otro tercer país, utilizando la infraestructura del territorio aduanero nacional, el tránsito será directo desde el lugar de ingreso al lugar de salida aduaneramente habilitados por la Administración Nacional de Aduanas y ejecutado bajo la responsabilidad de la gente de transporte aduanero que actúe como operador de transporte multimodal.

La documentación de estos tránsitos será reglamentada en forma de facilitar la rápida ejecución de estas operaciones.

Las autoridades aduaneras jurisdiccionales del lugar de ingreso y de salida del territorio aduanero nacional

verificarán la inviolabilidad del precinto de origen colocado por la autoridad aduanera del lugar de ingreso así como la integridad física del contenedor.

En el caso de que las autoridades aduaneras nacionales observen razonables dudas sobre la inviolabilidad de los precintos o sobre la integridad física del contenedor y consecuentemente se generen presunciones serias sobre la falta y/o sustitución de las mercancías transportadas durante la realización del tránsito por el territorio aduanero nacional, podrá decidir al verificafin correspondiente documentando en cada caso, las razones de tal verificación y sus resultados.

En caso de comprobarse irregularidades la autoridad aduanera procederá a la interdicción del contenedor.

Art. 60. — Durante la realización de los tránsitos referidos en los artículos 58 y 59 precedentes el agente de transporte aduanero que actúe como operador de transporte multimodal dará cumplimiento a las normas vigentes en el país en materia de salubridad, contaminación ambiental y seguridad públicas.

Art. 61. — A los efectos de esta ley se derogan los artículos 435, 486 y 487 de la ley 22.415 y demás normas que se opongan al presente régimen legal.

Art. 62. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Manuel L. Martínez. — Alfredo E. Alende.

— José G. Dumón. — Jorge N. Teodosiú.

Sr. Presidente (López Arias). — En consideración en general.

Se va a votar. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 81 de la Constitución Nacional, deberá indicarse el resultado de la votación a fin de establecer si las adiciones o correcciones introducidas por la Cámara fueron realizadas por mayoría absoluta de los presentes o por las dos terceras partes de los presentes.

— Resulta afirmativa con el voto de más de las dos terceras partes de los diputados presentes.

Sr. Presidente (López Arias). — En consideración en particular.

— Sin observaciones se votan y aprueban los artículos 19 a 53, con el voto de más de las dos terceras partes de los diputados presentes.

— El artículo 54 es de forma.

Sr. Presidente (López Arias). — Habiendo sido modificado el texto sancionado por el Honorable Senado, el proyecto vuelve a la Cámara iniciadora.¹

Se comunicará al Honorable Senado.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 4896.)

Se va a votar una solicitud de inserción que el señor diputado Manuel Luis Martínez hizo llegar a la Presidencia.

— Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (López Arias). — Queda autorizada la inserción solicitada.¹

8

LIMITES DE LA RESERVA NACIONAL NAHUEL HUAPI - ZONA GUTIERREZ

Buenos Aires, 3 de septiembre de 1997.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados...

Artículo 1º — Fijanse los límites de la Reserva Nacional Nahuel Huapi - Zona Gutiérrez, de la siguiente manera:

Reserva Nacional Nahuel Huapi

— Zona Gutiérrez —

Partiendo del esquinero sureste del ejido municipal de San Carlos de Bariloche, sobre la orilla este del río Nirihuau el límite se determina por la orilla este del citado río hasta enfrentar el esquinero sur del lote pastoril ciento treinta y tres (133); de allí se trazará una línea que pase por el cerro Colorado y el paso Villegas y llegue hasta el cauce del río de este nombre. De aquí el límite sur lo constituye la orilla sur de los ríos Villegas y Manso, hasta el límite internacional con la República de Chile. Luego continúa por el límite internacional hasta la cumbre del cerro Aguirre. Desde aquí con rumbo sureste y por el divorcio de las aguas hasta encontrar la cumbre del cerro Bastión. De aquí y por el mismo divorcio de aguas hasta el cerro Santa Elena y continuando con una línea hacia el este hasta la desembocadura del río Villegas, en el río Manso, en su margen norte. De aquí por la misma margen norte del río Villegas hasta el veril oeste de la ruta nacional doscientos cincuenta y ocho (258). Desde aquí continúa por el mismo veril de la citada ruta hacia el norte hasta la cabecera sureste del lago Guillermo, continúa por la margen este del lago Guillermo, hasta encontrar la cabecera noroeste de la cabecera norte del citado lago. Desde este lugar hasta el esquinero suroeste llegar al esquinero noroeste del lote veinticinco (25) de la misma villa, y con rumbo norte por la margen este del lago Mascaradi, hasta su cabecera nordeste. De aquí por el límite oeste del lote Pastoril ciento dos

¹ Véase el texto de la inserción en el Apéndice. (Pág. 4903.)

B. INSERCIONES

I

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO MARTINEZ (M. L.)

Opinión del señor diputado acerca del proyecto de ley sobre régimen del transporte multimodal de mercaderías

Este proyecto de ley, trata acerca del marco regulatorio del transporte de mercadería de importación y exportación por distintas vías (acuática, terrestre, aérea y ferroviaria).

Los puntos más destacados de este proyecto son la unicidad operativa, la singularidad documentaria y la indivisible responsabilidad del operador del transporte multimodal.

La aprobación definitiva del proyecto de ley que estamos tratando agilizará, simplificará y transparentará el proceso de ingreso y egreso de mercaderías al país. También se eliminarán las consecuencias jurídicas, económicas y financieras que surgen actualmente del transporte de mercaderías. Además, se eliminarán

las dificultades documentales que se generan por la combinación de distintos tipos de transporte.

Para ello se establece la creación de un registro único de operadores de transporte multimodal y prevé la confección de un único documento para todo el proceso, que indicará el origen de las mercaderías, el tipo, su destino y los seguros vigentes, dejando además establecidas las responsabilidades sobre la misma. Por otra parte el presente proyecto de ley indica a los operadores la forma en que se deberán colocar las mercaderías en los contenedores para facilitar los controles aduaneros correspondientes.

Asimismo, la norma indica que los contenedores deberán ser identificados fácilmente, para lo cual se ordena el marcado con pinturas indelebles. Además, los contenedores, luego que sean descargados de la mercadería transportada, tendrán un plazo establecido

para permanecer en suelo argentino; vencido ese plazo se contempla la aplicación de sanciones que van desde una multa hasta la posibilidad de que se dicte el remate del mismo.

La presente sanción es, sin dudas, un importante aporte para transparentar todo el proceso de ingreso y egreso de mercaderías al país. Hacen falta instrumentos legales para combatir el delito y el contrabando y no hay mejor forma que hacerlo con leyes que de una manera simple pero categórica establezcan las reglas a cumplir.

Si normas como la presente hubieran estado vigentes tiempo atrás, el abultado resultado de los cientos de kilómetros lineales de contenedores de la denominada "aduanas paralela" que conmocionó a la población, hubiera podido evitarse.

Por lo expuesto, adelanto mi voto afirmativo a este proyecto de ley.

2

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO CORCHUELO BLASCO

Ampliación de la exposición del señor diputado acerca del proyecto de ley sobre régimen de retiro compensatorio solidario para trabajadores de Gas del Estado y de YPF

He mencionado en el debate que voté por la negativa respecto del artículo 4º referido al financiamiento, y que se puede registrar en el debate cuando digo:

"Señor presidente, a fin de aclarar el sentido de mi voto solicito la inserción de los fundamentos ya que no estoy de acuerdo con el 1 por ciento de aporte sobre

su salario, que deben entregar los actuales trabajadores de las empresas de explotación de gas y petróleo."

Este voto tuve que explicitarlo en la mitad de la sesión. No obstante, considero muy positiva la resolución que finalmente tuvo esta cuestión, que viene siendo preocupación y también de otros legisladores patagónicos desde el año 1991.

A fines de 1995 hice saber que había presentado proyecto de ley para atender la jubilación de los empleados de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) (expediente 836-D.-94, Trámite Parlamentario Nº 14). También ese mismo año los legisladores patagónicos Tulió, Viglione, Corchuelo Blasco, Drisaldi, Patterson Peralta presentamos el proyecto de ley contenido en expediente 3.778-D.-94 (Trámite Parlamentario Nº 98).

Sin embargo, debo destacar que hoy todavía existe una profunda angustia en los ex trabajadores patagónicos de las empresas estatales que fueran privatizadas. Muchos de ellos, más allá del beneficio puntual del retiro voluntario, actualmente no tienen ingresos suficientes en algunos casos elementales, para sostener sus respectivas familias.

Consecuentemente, para reparar estas injusticias que marginan la posibilidad de jubilarse a otros ex agentes estatales que la ley aprobada no plantea, con mis asesores me encuentro ya trabajando para presentar un proyecto de ley que comprenda a todos los excluidos provenientes de otros organismos.

De allí que nuevamente pondré mi esfuerzo para que sobre la base de las demandas de las personas damnificadas por la aplicación de las leyes 23.696 y 23.697 especialmente en las provincias patagónicas, como así mismo en el resto del país, el Congreso de la Nación proceda a reparar las consecuencias no deseadas por la aplicación de las reformas y transformaciones que nuestro país exigió en esos años.