



Uruguay
Hub Logístico

Instituto Nacional
de Logística

Análisis del Transporte Multimodal en Uruguay

24 | 11 | 2014

CONTENIDO

1. Antecedentes

1. El Transporte Multimodal

2.1. Marco introductorio al Transporte Multimodal

2.2. Sujetos Intervinientes en la Cadena de Transporte Multimodal

2.3. Derecho Comparado

2. Situación en Uruguay

3.1. Aspectos Legales

3.2. Dimensión Económica

3.3. Opiniones del Sector Relevadas

3. Conclusiones

1. Antecedentes

El Instituto Nacional de Logística (“INALOG”) es una Persona Jurídica de Derecho Público No Estatal, creada como una herramienta para la participación de actores públicos y privados del sector con la finalidad de impulsar el desarrollo del Hub Logístico.

Durante el año 2014, el INALOG solicitó la realización de una consultoría jurídica y sectorial sobre el transporte multimodal, a fin de esclarecer algunos aspectos, entre ellos:

- (1) si la correcta regulación de la multimodalidad podría generar un valor agregado a Uruguay como país de tránsito; y, como consecuencia de ello
- (2) aclarar la incertidumbre sobre la necesidad de regulación.

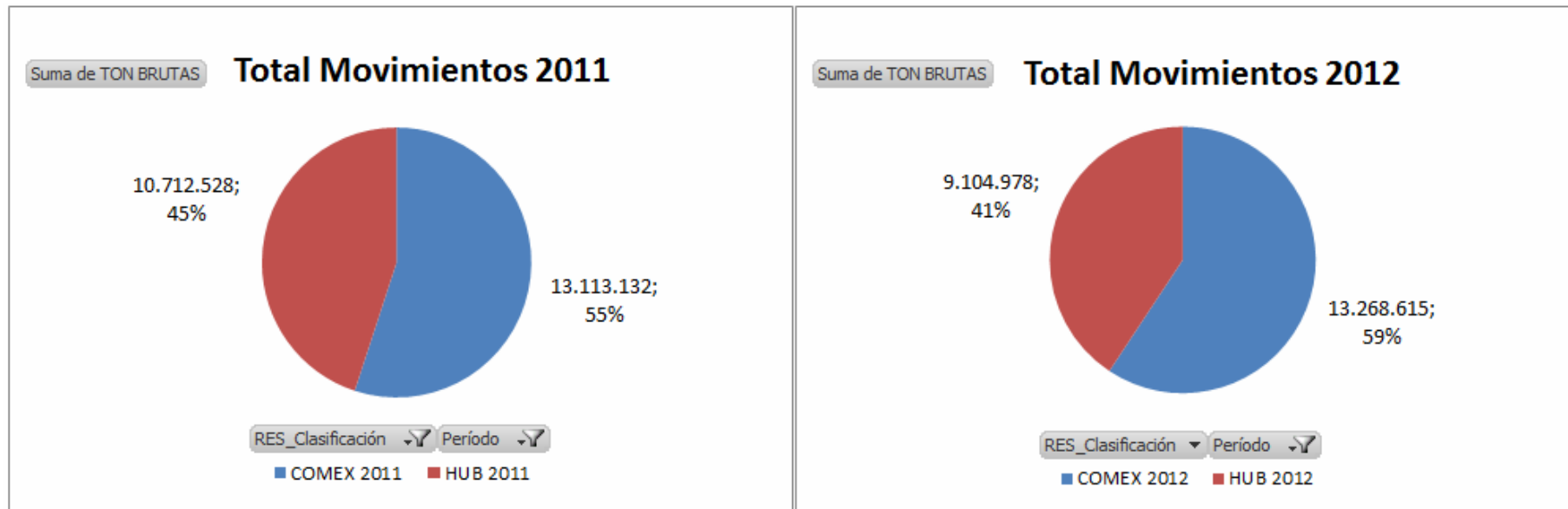
El objetivo de dicho trabajo consistió en relevar:

- (1) aspectos sectoriales y económicos del transporte multimodal en Uruguay
- (2) el estado de situación jurídica, mediante el compendio de la normativa y jurisprudencia nacional y las principales disposiciones regionales e internacionales.

Rutas Internacionales de Porta Contenedores



Uruguay en la red de abastecimiento global



MULTIMODALIDAD:

Enfoque sectorial – Ámbito INALOG

Enfoque regional – HUB Logístico

2. El Transporte Multimodal

2.1. Marco introductorio al Transporte Multimodal



Si bien no existe una definición única del transporte multimodal, en el ámbito normativo puede recurrirse al a **Convención de Ginebra 1980**:

“Se efectiviza por medio de al menos dos modos de porteo disímiles, sin ruptura de la unidad de carga desde su recepción por el acarreador o consolidación, bajo la responsabilidad de una persona que asume por la totalidad del trayecto hasta la desconsolidación y entrega de los bienes al consignatario”.

2.2. Aspectos Formales y Subjetivos de la Cadena de Transporte Multimodal

Se involucran los siguientes aspectos formales y subjetivos:

- Porte de mercaderías efectivizados por medio de, al menos, dos modos de transporte diferentes.
- Un contrato de Transporte Multimodal.
- Una carta de porte única o documento de Transporte Multimodal.
- La participación del Operador de Transporte Multimodal (OTM) como responsable de toda la cadena.
- Los porteadores o transportistas efectivos.
- Destinatario final de la mercadería a quien deba ser entregada.



2.3. Derecho Comparado

A nivel de regímenes comparados, se analizaron los siguientes instrumentos:

- Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940.
- Convención de Ginebra de 1980.
- Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías del Mercosur.
- Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional de la ALADI.
- Decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina.
- Acuerdo de Transporte Multimodal de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).
- Reglas de la Cámara Internacional de Comercio (ICC).
- Normas de Argentina, Brasil, España, Holanda, Alemania e India.

Los aspectos relevados fueron los que se detallan:

- Ámbito de aplicación espacial.
 - Ámbito de aplicación material.
 - Responsabilidad.
 - Plazos de Prescripción.
 - Jurisdicción Competente.
 - Otros aspectos de relevancia.
-

2.3. Derecho Comparado

	Ambito de aplicación espacial	Ambito de aplicación material	Responsabilidades	Prescripción	Jurisdicción competente	Otros aspectos de relevancia
Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940	Contrato de transporte de mercaderías a ejecutarse en varios Estados.	Transporte mixto internacional de mercaderías (por tierra, agua o aire)	Ilimitada; podrá intentarse contra el primer porteador con quien el cargador contrató, o el que recibió en último término los efectos para ser entregados al consignatario (véanse opiniones disidentes)	No se encuentra prevista	Diferentes opciones a elección del demandante	N/A
Convención de Ginebra de 1980	Lugar donde el OTM tome las mercaderías bajo custodia o deba entregarlas debe ser un Estado Parte	Transporte Multimodal entre lugares situados en diferentes Estados	Responsabilidad ilimitada del OTM, salvo que demuestre haber adoptado las medidas para evitar el hecho y sus consecuencias	6 meses o 2 años dependiendo del caso	Diferentes opciones a elección del demandante	N/A
Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías (Mercosur)	Lugar de carga o entrega se encuentre en un Estado Parte	Porte de mercaderías por al menos dos medios de transporte diferentes entre Estados Parte.	Limitada al valor de las mercaderías al momento de entrega; responsabilidad directa del OTM durante el período de custodia. Podrá ser solidaria con el Transportista si se identificare el tramo donde se produjo el ilícito	1 año de recibida la mercadería por el consignatario o 90 días desde la entrega de la mercadería al OTM	Negociaciones técnicas directas o aplicará sistema de solución de controversias previsto en el Tratado de Asunción	OTM deberá ser persona jurídica debidamente registrada ante el Registro Nacional de OTM de cada Estado Parte
Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional (ALADI)	Lugar de carga o entrega se encuentre en un Estado Parte	Contratos de Transporte Multimodal Internacional	Responsabilidad directa del OTM; solidaridad de Transportista si se identificare el tramo donde se produjo el daño	9 meses desde la recepción de la mercadería o desde que debió ser entregada	Diferentes opciones a elección del demandante	Dispone un Registro de OTM cuya inscripción tendrá una vigencia de 10 años
Decisiones N° 331 y 393 – Comunidad Andina	Lugar de carga o entrega se encuentre en un Estado Parte	Contratos de Transporte Multimodal Internacional	OTM único responsable ante expedidor o consignatario, limitada al valor de las mercaderías en el momento de su entrega o que debieron ser entregadas	9 meses de recibida la mercadería por el consignatario o 90 días desde la entrega de la mercadería al OTM	Diferentes opciones a elección del demandante	Obligatoriedad del Registro de los OTM ante los Estados Parte

2.3. Derecho Comparado

	Ámbito de aplicación espacial	Ámbito de aplicación material	Responsabilidades	Prescripción	Jurisdicción competente	Otros aspectos de relevancia
Ley N° 24.921 - República Argentina	Transporte multimodal nacional e internacional (cuando el destino previsto sea Argentina)	Transporte Multimodal de Mercaderías	Responsabilidad ilimitada del OTM durante período de custodia de la mercadería; limitada a su valor al momento de entrega. Solidaridad de Transportista si se identificare el tramo donde se produjo el daño	1 año desde la recepción de la mercadería por el consignatario o desde que debió serle entregada	Tribunales Rep. Argentina.	El OTM podrá ser tanto persona física o jurídica debidamente inscrita en el Registro Nacional de OTM a crearse en Argentina
Ley N° 9.611 – República Federativa del Brasil	Transporte multimodal nacional e internacional (el origen o destino de la mercadería se encuentre estipulado en Brasil)	Transporte Multimodal de Mercaderías	Responsabilidad directa del OTM; Solidaridad del Transportista si se identificare el tramo donde se produjo el daño.	1 año desde la recepción de la mercadería por el consignatario o cumplidos los 90 días desde que se considera extraviada	El demandante o el OTM podrán dirimir sus conflictos vía arbitraje	El OTM deberá ser persona jurídica debidamente registrada ante el Registro Nacional de OTM en Brasil
Ley N° 15/2009 sobre Transporte Terrestre de Mercancías - España	Servicios de Transporte Multimodal de mercaderías que se desarrollen dentro de España.	Contratos de Transporte Multimodal de Mercaderías en el cual necesariamente debe estar pactado un tramo-modo terrestre	Se regirá por la normativa del modo que corresponda según en dónde se hayan originado las pérdidas, averías o retraso	N/A	N/A	El contrato de Transporte Multimodal se regirá por la normativa que corresponda a cada modo involucrado (art. 68°).
Código Civil Holandés – Transporte combinado de cargas	Servicios de Transporte combinado de cargas nacional	Contratos de transporte “combinado” de mercaderías	El Operador del transporte combinado de cargas será responsable salvo que se logre identificar el “tramo” en el cual el incumplimiento tuvo lugar	N/A	N/A	N/A
Ley General de Transporte – Alemania	Servicios de Transporte Multimodal	Transporte Multimodal de Mercaderías	Responsabilidad directa del OTM durante período de custodia de la mercadería.	1 año desde la fecha de entrega o de la cual debió ser entregada la mercadería. El	N/A	N/A

2.3. Derecho Comparado

	Ámbito de aplicación espacial	Ámbito de aplicación material	Responsabilidades	Prescripción	Jurisdicción competente	Otros aspectos de relevancia
	nacional			plazo se extenderá a 3 años si el motivo de incumplimiento se debe a pérdida o daño de la mercadería.		
Ley de Transporte Multimodal de Mercaderías N° 28 – República de la India	Transporte multimodal nacional e internacional con origen en India.	Transporte Multimodal de Mercaderías	Responsabilidad ilimitada del OTM durante su custodia de la mercadería, salvo que demuestre haber adoptado las medidas para evitar el incumplimiento y sus consecuencias	9 meses desde la recepción de la mercadería por el consignatario, desde que debió serle entregada o desde que se considera extraviada	Diferentes opciones a elección del demandante	N/A
Acuerdo sobre Transporte Multimodal (ASEAN)	Contratos en los que el lugar de carga o entrega se encuentre en un Estado Parte	A todos los OTM debidamente registrados, y a los contratos de Transporte Multimodal	Responsabilidad ilimitada del OTM, salvo que demuestre haber adoptado las medidas para evitar el hecho y sus consecuencias. Se prevén algunas causales de exoneración de la responsabilidad del OTM	9 meses desde la recepción de la mercadería por el consignatario o desde que debió serle entregada	Diferentes opciones a elección del demandante	N/A
Reglas ICC	Aplicable en caso de acuerdo de partes	Transporte multimodal internacional de mercaderías	Responsabilidad directa de OTM, durante el periodo de custodia de la mercadería. Se podrá limitar la responsabilidad, salvo que se pruebe la negligencia del OTM.	9 meses desde la recepción de la mercadería por el consignatario o desde que debió serle entregada	N/A	N/A

Aspectos Principales de los Regímenes Comparados

Responsabilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidad ilimitada - Responsabilidad limitada en relación al valor de las mercaderías
Ámbito espacial de aplicación	<ul style="list-style-type: none"> - El lugar de carga y/o de entrega debe encontrarse en un Estado Parte - Lugar donde el OTM tome la mercaderías bajo su custodia - Transporte Multimodal nacional e internacional
Jurisdicción competente	<ul style="list-style-type: none"> - Diferentes opciones a elección del demandante - En las leyes de carácter nacional, los conflictos se dirimen ante la jurisdicción de origen de la ley (Ej. Argentina, Brasil, etc.)
Vigencia de los tratados internacionales	<ul style="list-style-type: none"> - La mayoría de los tratados internacionales que regulan el tema no se encuentran vigentes por no haber alcanzado el mínimo de ratificaciones (ej. Convención de Ginebra, Acuerdo de Alcance Parcial del Mercosur, etc.)
Prescripción	<ul style="list-style-type: none"> - 90 días, 6 meses, 9 meses, 1 año, 2 años desde que se entregó la mercadería o debió ser entregada

3. Situación en Uruguay

3.1. Aspectos Legales

NORMATIVA VIGENTE	NORMATIVA NO VIGENTE
<ul style="list-style-type: none">- Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940- Convención de Varsovia para el Tráfico Aéreo de 1929- Código Civil- Código de Comercio	<ul style="list-style-type: none">- Convención de Ginebra de 1980 – Organización de Naciones Unidas- Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías – Mercosur- Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - ALADI

Fortalezas y Debilidades del Derecho Nacional



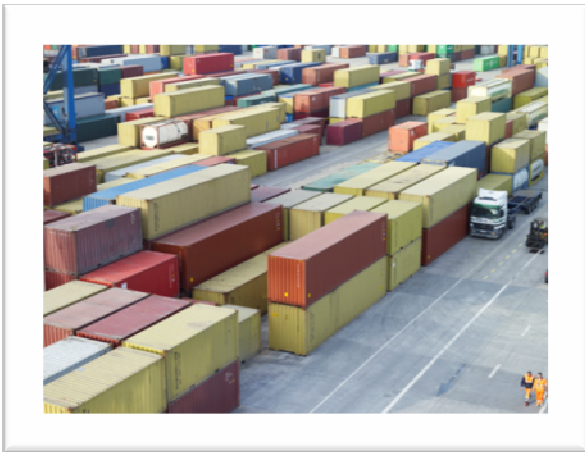
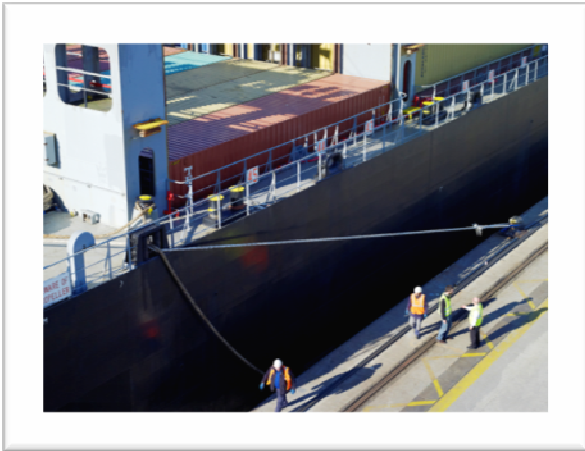
- Nuestro Ordenamiento no ha creado la figura del OTM, sin perjuicio de lo cual encontramos la presencia del “Freight Forwarder.”
- No hay una figura independiente que sea responsable por toda la cadena, sino por cada tramo correspondiente.
- La jurisprudencia integra cada vacío, en virtud de la inexistencia de normativa relativa al Transporte Multimodal.

3.2. Dimensión Económica: Movimientos del Año 2012

	Exportaciones	Importaciones	Tránsito (Llegada)	Intraportuario
Sólo terrestre	4.152.343	2.034.029		
Sólo Aéreo				570
Aéreo- Terrestre	9.126	9.416	4.690	
Fluvial- Marítimo				6.531.188
Fluvial- Marítimo o Sólo Marítimo	70.593	543.111		4.134.382
Marítimo- Terrestre	7.566.516	2.407.001	54.909	
Marítimo- Terrestre- Fluvial	154.426	112.193	62	
Marítimo- Tuberías		716.220		
Tuberías		37.988		
Dependiendo de salida- destino			238.367	
Total General	28.777.130 (toneladas brutas)			

Nota: Se consideran los tránsitos de llegada, no de salida.

3.3. Opiniones del Sector



- Se detecta la existencia de un vacío legal a nivel nacional, regional y mundial.
- La regulación del transporte multimodal generaría un valor diferencial para el país, ya que se otorgarían mayores garantías a los usuarios.
- Dentro de las debilidades, se destaca la inexistencia de un “único documento aduanero”, debido a que en la práctica el documento aduanero cambia cuando se muda de modo de transporte.
- Como consecuencia de las debilidades normativas, muchas empresas multinacionales contratan “seguros madres” para cubrirse, lo cual implica sobrecostos.
- Se detecta que la falta de regulación no es una preocupación central, puesto que se han encontrado mecanismos para desarrollar negocios pese a la ausencia de normativa.
- Hay actores del sector que consideran que no hay plataforma logística sin transporte multimodal.

4. Conclusiones

- El Transporte Multimodal no se encuentra regulado específicamente en la legislación nacional, regional o internacional, salvo algunas excepciones. De esta manera, se encuentra que la situación normativa de nuestro país no es ajena al panorama que se presenta a nivel mundial.
 - Surgen cuestionamientos en cuanto a su estado de desarrollo: ¿Es necesaria la sanción de una norma a nivel nacional de transporte multimodal? ¿Es relevante la implementación de un Registro de Operadores Multimodales si solamente se cuenta con la figura del Freight Forwarder? ¿Es conveniente contar con una Ley de Transporte Multimodal y proceder a la ratificación de un Convenio o Tratado Internacional?
 - El hecho de contar o no con un cuerpo normativo integral debe considerar la necesidad de evitar que las soluciones a estos efectos queden supeditadas a diferentes fallos jurisprudenciales, sin un respaldo normativo unificado.
-

4. Conclusiones

- El Transporte Intermodal no es solo una tendencia, sino una necesidad práctica inevitable para efectivizar el comercio internacional de mercaderías y de gran relevancia para el país como Hub Logístico
- Se aprecia su crecimiento sostenido en la última década.
- Es importante motivar la necesidad de un instrumento normativo en la materia, tanto a nivel regional como internacional, ya sea ratificando convenios del Mercosur sobre el Transporte Multimodal o bien suscribiendo acuerdos con socios comerciales.

Enfoque GLOBAL --- REGIONAL



Uruguay
Hub Logístico

**Instituto Nacional
de Logística**

Muchas gracias

www.inalog.org.uy