

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

Director
Emilio Elías Romualdi

APLICACION TRIBUTARIA S.A.

APLICACION TRIBUTARIA S.A.

Viamonte 1546 Piso 2° Of. 200
(1055) CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
Telefax: 374-5418/6692/8855

E-mail: info@aplicacion.com.ar
Web: <http://www.aplicacion.com.ar>

Romualdi, Emilio Elías

Transporte Internacional de Mercaderías. - 1a ed. -
Buenos Aires : Aplicación Tributaria, 2008.

448 p. ; 21x15 cm.

ISBN 978-987-1487-12-7

1. Transporte Internacional-Derecho. I. Título

CDD 343.093 3

Fecha de catalogación: 08/04/2008

© COPYRIGHT 2008 BY **APLICACION TRIBUTARIA S.A.**

1ª Edición, Abril de 2008

I.S.B.N. 978-987-1487-12-7

**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL POR CUALQUIER
MEDIO, YA FUERE MECÁNICO, ELECTRÓNICO, ETCÉTERA, SIN
AUTORIZACIÓN ESCRITA DEL AUTOR Y DEL EDITOR**

El presente trabajado ha sido minuciosamente revisado y corregido. No obstante, ni la Editorial ni el autor se hacen responsables, bajo ningún concepto, de ningún tipo de perjuicio que cualquier error y/u omisión puedan ocasionar.

Este libro se terminó de imprimir en Abril de 2008 en

APLICACIÓN TRIBUTARIA S.A.

Viamonte 1550

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

*A mis maestros
Ángela Marina Donato
Mario O. Folchi
Norberto J. O. Pantanali*

*A Ezequiel Alberto Oliva
por su confianza.*

*A todos mi agradecimiento
y amistad.*

PRÓLOGO

Conocí al Dr. Emilio E. Romualdi hace muchos años cuando él era un aplicado estudiante de derecho y estaba cursando con nosotros la asignatura Derecho de la Navegación.

Desde entonces se destacaba del resto de sus compañeros por su personalidad inquieta, de pensamiento crítico y con una marcada percepción del adecuado encuadre jurídico que corresponde a las múltiples situaciones que plantea el sistema de transporte, tanto por agua como por el espacio aéreo.

Más tarde, como lo evidencia el trabajo que ofrece a la comunidad de estudiantes y de ejecutivos comprometidos en el negocio del transporte, ese temprano despertar de su vocación por la especialidad se fue consolidando y fructificando en una continua y persistente investigación que desbordó el campo del Derecho de la Navegación, para incursionar en los complejos problemas de las relaciones laborales, ejerciendo en este importante terreno, las excelsas funciones de magistrado.

Hombre joven, talentoso, con auténtica vocación por el derecho y por la comunicación, con el gesto generoso de quienes tienen su vida signada por la vocación de entrega, inicia su carrera académica docente que desempeña con significativa consagración a nivel universitario y publicación de artículos de su especialidad en los órganos nacionales de gran prestigio.

Esa faceta se manifiesta en la obra que prologamos, más orientada al entorno de los contratos de negocios que dependen para su materialización, precisamente del instrumento de traslación por esencia y excelencia, el transporte.

Leyendo los capítulos que vertebran la obra en la que no solo dirige y redacta la mayor parte de los mismos, abriendo la participación a otros expertos jóvenes como él, puede sostenerse que representa una importante contribución en un asunto que hasta el presente no había sido abordado en forma conjunta con una visión doctrinaria y a la vez pragmática para constituir un libro de consulta para quienes tienen que actuar en el medio local ante el abanico de circunstancias variadas por las que atraviesa la utilización del modo de transporte acuático o aéreo.

Esa visión local se ensancha necesariamente cuando se consideran aspectos regulados internacionalmente por imperio de la misma naturaleza del transporte, que trasciende las fronteras nacionales.

Un ejemplo de ello es el tratamiento de los denominados Incoterms, de la Cámara de Comercio Internacional, términos comerciales internacionales que delimitan claramente las obligaciones del comprador y las del vendedor. Otro ejemplo lo representa la invocación del Convenio sobre la Unificación de Ciertas Reglas del Transporte Aéreo Internacional de Varsovia de 1929 y su posterior reemplazo por el Convenio de Montreal de 1999 sobre la misma materia. Asimismo, la referencia a las Reglas York-Amberes de 1950 en el caso de la regulación de la avería común y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías de Ginebra de 1980, ordenamiento jurídico de fría aceptación pero cuyas soluciones jurídicas están incorporadas en más de una legislación nacional sobre esta particular modalidad de transporte.

La temática portuaria es enfocada desde el ángulo de las normas aduaneras y las propias de la legislación naviera, brindando una clara presentación del sistema imperante en la República Argentina, aludien-

do a las tres categorías de puertos de primera, segunda y tercera generación esta última con la introducción de la contenerización e intermodalismo.

La administración portuaria es presentada a la luz de los cambios operados desde una explotación por el propio estado a la ejecutada por un privado a través de la figura de concesión, siendo remarcable la consideración de la figura de los Consejos portuarios en el nivel de gestión.

El dinamismo político en cuanto a estructuras de las autoridades de aplicación torna un poco dificultosa la mención de la que corresponde para cada sector, así a título ilustrativo en el sector aeronáutico, a partir de marzo de 2007, por Decreto N° 239/2007, puesto recién en práctica en enero de 2008, la Agencia Nacional de Aviación Civil-ANAC, aglutina lo que hasta la última fecha dependía tanto del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. Lo propio cabe decir en el ámbito naviero, el anterior Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos ha sido reemplazado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, pero reteniendo las mismas competencias.

Es sumamente importante el capítulo dedicado a los sujetos del contrato de transporte y en una visión que comparto, se deslindan las figuras del transportista para ceñirlo al sujeto con vínculo contractual, del transportador, es decir el que realiza, ejecuta de hecho la traslación de la persona o la mercancía. Como se señala agudamente, es frecuente el uso promiscuo de los dos términos cuando en rigor tienen alcances diferentes.

Se hace eco de los avances operados en los negocios que en cierta medida han desplazado en muchos casos la concepción doctrinaria tradicional, y en esta línea de pensamiento acoge el expresado en tantas ocasiones por dos entrañables y grandes maritimistas argentinos, Dres.

Arturo Ravina y V. Mohorade cuando se analiza la situación del agente transitario.

Un particular desarrollo se dedica a la contenerización , ingresando a un nivel de detalles informativos de orden técnico realmente útiles para quienes no se encuentran familiarizados con esta modalidad de unitarización de la carga.

No podía faltar la consideración del contrato de seguro, en aquellos aspectos vinculados con el transporte, con las coberturas particulares y las consiguientes acciones legales que entran en juego.

Debe recordarse que hay un elenco de riesgos que no quedan cubiertos por las pólizas y que se denominan riesgos especiales que están cubiertos por pólizas particulares, las cuales se pueden contratar independientemente o bien en conexión con una póliza general. Estas pólizas son las que cubren los riesgos de destrucción o daños a la mercancía conexos con la guerra (war risks), los derivados de huelgas (strike risks) o bien de conmoción popular (civil commotion risks).

Al igual que en el sector aéreo, existen factores que incrementan el precio del seguro por ofrecer un alto contenido de riesgo, tal la peligrosidad de la zona de tránsito, destino, fragilidad extrema de la carga, mercancías peligrosas, inflamables, corrosivas, radiactivas, venenosas, animales vivos, productos perecederos, alimentos congelados, billetes de banco, metales preciosos, obras de arte, uso de un medio de transporte calificado como inseguro, duración del viaje y las mismas condiciones de transporte.

Es justamente cuando se examina el sistema de responsabilidad desde el ángulo del contrato de transporte, cuando aflora la solidez de los conocimientos del autor de la obra.

Este capítulo importante en toda actividad comercial se encuentra acertadamente desarrollado desde las primeras consideraciones justificativas del responder sea del transportador, del transportista, del expedidor, consignatario.

Luego de una apretada síntesis de la evolución experimentada en la obligación de responder, antiguamente basada en la culpa, en la represión del daño enfocado al inicio de los tiempos con el carácter de venganza caracterizada por la desproporción, se pasa a la aplicación de una compensación voluntaria y luego legal, que es la que rige en nuestros tiempos.

En efecto, se responde ante un daño porque así lo impone el ordenamiento jurídico, haya o no mediado la intención dañosa o culpa del agente productor del evento perjudicial. Estamos frente a la prevalencia de un tipo de responder objetivo o bien por el riesgo-provecho de quien usufructuando legítimamente una actividad produce daño a un tercero.

Se ingresa detenidamente en la fuente de la obligación, en el factor de imputabilidad, las relaciones causales y la extensión de la compensación del daño basadas como muy bien lo señala el autor en un presupuesto de antijuridicidad.

Lo notable es el compromiso directo que el autor hace respecto de los fundamentos para establecer un sistema de responsabilidad, pronunciándose por los valorativos. Recordamos la concepción aristotélica basada en la igualdad absoluta de la dignidad de todos los hombres por el solo hecho de ser seres racionales libres, posición seguida por Santo Tomás de Aquino, elaboración que da sólido basamento a la obligación de indemnizar.

En este orden de ideas se pregunta el autor cual es el límite de la facultad del legislador para imponer la obligación indemnizatoria, encontrándolo en la misma Constitución Nacional “*frontera de las reglas de*

todo sistema normativo”, y agrega “*no deja de ser una positivización de los valores sociales*”. Con ello enlaza los dos grandes interrogantes del fundamento del responder y de la limitación respectiva.

Concluye la obra con un interesante aporte sobre los diferentes tipos de tráfico marítimo, un capítulo de política naviera en el que se examinan las modalidades de prestación del servicio de transporte acuático.

Un tratamiento de alto interés para quienes no tienen la oportunidad de conocer en profundidad las variables contractuales y de explotación, en las que desfilan las mentadas “conferencias de flete”, cerradas y abiertas, los fletamentos, locaciones y otras formas negociales del quehacer marítimo.

Por último, quiero expresar el sentimiento de orgullo que experimento al prologar una excelente obra de quien desde estudiante demostró una condición poco común, el estudio permanente y el cuestionamiento filosófico para cada solución jurídica a los problemas del ser humano.

Angela Marina Donato

Sumario Analítico

PRÓLOGO

.....	5
-------	---

CAPÍTULO 1

Contrato de Transporte. Aspectos Generales.....	17
1. INTRODUCCIÓN.....	17
2. DEFINICIÓN Y MODOS DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	27
3. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	30
4. OBJETO DEL CONTRATO.....	31
5. NATURALEZA DEL CONTRATO.....	39
6. CARACTERES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	42
7. TRANSPORTE NACIONAL REGIONAL E INTERNACIONAL. ESQUEMA NORMATIVO.....	50

CAPÍTULO 2

Los Sujetos del Contrato de Transporte.....	59
1. INTRODUCCIÓN.....	59
2. TRANSPORTISTA Y TRANSPORTADOR.....	61
2.1. Definición y distinción entre ambos sujetos.....	61
2.2. Derechos y obligaciones.....	69
2.3. El transportista.....	69
2.3.1. Obligaciones del transportista.....	69
2.3.2. Derechos del transportista.....	73
2.4. El transportador.....	76
2.4.1. Obligaciones del transportador.....	76
2.4.2. Derechos del transportador.....	78
3. EL EXPEDIDOR.....	80
3.1. Definición.....	80
3.2. Deberes del expedidor.....	82
3.3. Derechos del expedidor.....	87
4. EL DESTINATARIO.....	88
4.1. Definición.....	88
4.2. Deberes del destinatario/consignatario.....	91
4.3. Derechos del destinatario/consignatario.....	93
5. AGENTES TRANSITARIOS.....	94
6. AGENTE MARÍTIMO.....	97
7. AGENTE DE TRANSPORTE ADUANERO.....	99
8. CORREDORES MARÍTIMOS (SHIPBROKER).....	102

CAPÍTULO 3

Documentos y Ejecución del Contrato 105

1. DOCUMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	105
1.1. Requisitos formales.....	108
1.2. Funciones de los documentos	109
1.3. Cláusulas prohibidas	110
1.4. Cláusulas entre las partes inoponibles a terceros.....	112
2. EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	115
2.1. Inicio de la ejecución del contrato de transporte	115
2.2. Finalización del contrato de transporte.....	117

CAPÍTULO 4

Transporte de Sustancias Peligrosas y Contaminantes. 129

1. INTRODUCCIÓN	129
2. DEFINICIÓN.....	138
3. CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS DE TRANSPORTE PELIGROSO (RIESGOS)Y RESIDUOS.....	141
3.1. Clasificación de las clases de riesgos	141
3.2. Clasificación de los desechos peligrosos	146
3.3. Calificación de los contaminantes marinos	150
4. SUJETOS.....	151
4.1. Transportadores.....	152
4.2. Generadores.....	155
5. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES.....	157
5.1. Obligaciones del expedidor	157
5.2. Obligaciones del transportista.....	159
5.3. Prohibiciones del transportista	163
6. OBLIGACIONES DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE.....	165
6.1. Residuos sólidos del área portuaria	167
6.2. Residuos sólidos del área aeroportuaria	167
6.3. Residuos sólidos de terminales internacionales de cargas y pasajeros y puntos de frontera.....	168
6.4. Requisitos mínimos para la gestión de residuos sólidos en las terminales y puntos de frontera.....	169
7. DOCUMENTACIÓN	169
8. EMBALAJES Y UNIDADES DE TRANSPORTE.....	170
8.1. Condiciones técnicas de los embalajes	170
8.2. Condiciones técnicas de las unidades de transporte	174
9. RESPONSABILIDAD	176
10. ANEXO I.....	177
10.1. Etiquetas.....	177
11. ANEXO II.....	178
11.1. Resolución N° 905/2006	178
11.1.1. Cisternas, contenedores cisternas e isocontenedores.....	178
11.1.2. Conjunto estructural	181
11.1.3. Periodicidad de las inspecciones	182
11.1.4. Primera verificación técnica.....	183
12. ANEXO III.....	186
12.1. Cuadros	186

CAPÍTULO 5

Contrato Internacional de Compraventa de Mercaderías.

<i>Aspectos Vinculados al Transporte</i>	189
1. INTRODUCCIÓN	189
2. OBLIGACIONES DE LAS PARTES	191
2.1. Obligaciones del vendedor	191
2.2. Obligaciones del comprador	193
3. TRANSFERENCIA DE RIESGOS	193
4. INCOTERMS	195
4.1. Anexo I	217

CAPÍTULO 6

Contrato de Transporte. Sistema de Responsabilidad

1. INTRODUCCIÓN	219
2. SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD	223
3. FUENTE DE LA OBLIGACIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE	229
3.1. El transportista	229
3.2. El transportador	232
3.3. El expedidor	234
3.4. El destinatario/consignatario	235
4. DAÑO RESARCIBLE	236
4.1. Clases o tipos de daños	237
4.2. Evaluación de los daños	244
4.3. Extensión de los daños	246
4.3.1. Limitación de los daños –Integralidad vs. limitación	246
4.3.2. Extensión reconocida en cada modalidad	249
5. FACTOR DE IMPUTABILIDAD DEL TRANSPORTISTA	255
5.1. Deber de seguridad y obligación de resultado	257
5.2. Presunción de responsabilidad y cargas probatorias	262
6. LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD	266
6.1. El transportista	266
7. EL ACTO LESIVO	276

CAPÍTULO 7

Contrato de Seguros. Aspectos Vinculados al Transporte

1. ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO	281
1.1. Definición y contenido del contrato	281
1.2. Sujetos del contrato	283
1.3. Caracteres del contrato	286
1.4. La buena fe en el contrato de seguro	287
1.5. Forma del contrato	289
1.6. Plazo y ejecución del contrato de seguros	292
1.7. Precio del seguro (prima)	293
1.8. Interpretación del contrato	297
2. SEGURO POR CUENTA AJENA	297
3. SEGUROS DE DAÑOS PATRIMONIALES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE	299
3.1. Normativa aplicable	300
3.2. Clases de seguros vinculados al transporte	300

3.3.	Riesgo e Interés Asegurable.....	301
3.4.	Tipos de póliza	304
3.5.	Plazo de vigencia del contrato	306
3.6.	Cálculo del daño.....	307
3.7.	Procedimiento de determinación y pago del daño.....	308
3.8.	Eximentes de responsabilidad del asegurador	310
4.	COBERTURAS PARTICULARES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE	312
4.1.	Lucro esperado.....	312
4.2.	Precio del flete por ganar.....	313
4.3.	Avería común	314
4.4.	Seguro de depósito a depósito	315
5.	COBERTURAS BÁSICAS EN EL MERCADO ARGENTINO.....	316
5.1.	Seguros Marítimos	317
5.1.1.	Coberturas de exportación	317
5.1.2.	Coberturas de importación.....	320
5.2.	Seguros aeronáuticos	321
5.3.	Seguros terrestres	322
6.	ACCIÓN DE ABANDONO EN EL CONTRATO DE SEGURO.....	322
7.	PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES EN EL CONTRATO DE SEGURO	326
8.	BIBLIOGRAFÍA	327

CAPÍTULO 8

El Sistema Portuario. Su Importancia en el Comercio Exterior. Marco Legal 329

1.	INTRODUCCIÓN.....	329
2.	LOS PUERTOS	332
2.1.	Definición.....	332
3.	SISTEMA SEGÚN LA LEGISLACIÓN ARGENTINA.....	334
4.	CLASIFICACIÓN	335
5.	UN SISTEMA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA PORTUARIA	336
5.1.	Las responsabilidades	343
6.	LA JURISDICCIÓN Y EL CONTROL.....	343
7.	LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN.....	344
8.	LA AUTORIDAD MARÍTIMA.....	347
9.	ORGANISMOS CON FUNCIONES EN EL ÁMBITO PORTUARIO.....	350
10.	EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS	354
10.1.	Protección marítima y puertos	354
11.	BIBLIOGRAFÍA	356

CAPÍTULO 9

Aeropuertos 359

1.	DEFINICIÓN.....	359
2.	CLASIFICACIÓN	360
3.	SISTEMA NACIONAL AEROPORTUARIO	364
4.	ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL AEROPORTUARIO (ORSNA)	366
4.1.	Estructura	366
4.2.	Objetivos	370

4.3.	Funciones	370
5.	SERVICIOS TÉCNICOS Y COMERCIALES	373
6.	POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA	376
6.1.	Áreas y personas comprendidas	379
6.2.	Misiones	383
6.3.	Funciones	384
6.4.	Facultades	385
7.	ORGANISMOS CON FUNCIONES EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO	388
8.	ANEXO I	390
8.1.	Estructura ORSNA	390
9.	ANEXO II	391
9.1.	Aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos	391

CAPÍTULO 10

Contenedores 393

1.	INTRODUCCIÓN	393
2.	DEFINICIÓN	396
3.	ASPECTOS TÉCNICOS	397
3.1.	Dimensiones	397
3.2.	Materiales	398
3.3.	Resistencia	399
3.4.	Identificación	399
3.5.	Clasificación de los contenedores	400
4.	TRANSPORTE INTEGRADO, MULTIMODAL Y COMBINADO	402
4.1.	Transporte integrado	402
4.2.	Transporte combinado o multimodal	403
5.	MOVIMIENTO DE CONTENEDORES	405
6.	COMERCIALIZACIÓN DE CONTENEDORES	407
7.	ELEMENTOS ACCESORIOS A LA OPERATIVA DE LOS CONTENEDORES	412
8.	ANEXO I. CONTENEDORES MARÍTIMOS	413
8.1.	Tipos de contenedores	413
9.	ANEXO II. CONTENEDORES AÉREOS	417
10.	ANEXO III. PALLETS	420
11.	BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA	420

CAPÍTULO 11

Tipos de Tráfico Marítimo 421

1.	INTRODUCCIÓN	421
2.	TRÁFICO TRAMPS	422
3.	TRÁFICO REGULAR	424
4.	CONFERENCIA DE FLETES	424
5.	CARACTERÍSTICAS DE LAS CONFERENCIAS DE FLETES	427
6.	TIPOS DE CHARTEOS DE BUQUES	429
6.1.	Contratos de fletamento	429
7.	RESUMEN SINÓPTICO	430
7.1.	Tipo de charter	431
7.2.	Cuadro de condiciones de fletamento	431
8.	BIBLIOGRAFÍA	433

CAPÍTULO 12

Aspectos Fundamentales del Régimen Aduanero

<i>en la Operatoria Portuaria</i>	435
1. LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS	435
1.1. Misión, funciones y facultades	436
2. TERMINOLOGÍA BÁSICA DEL CÓDIGO ADUANERO	438
2.1. Las “Exclusiones” del Territorio Aduanero General y Especial	439
3. ARRIBO DE BUQUES	443
3.1. Extensión del certificado de entrada	443
3.2. Descarga	444
3.3. Zarpada del buque	444
3.4. Unitización de las cargas	444
3.5. Depósitos fiscales	445
3.6. Mercadería a bordo sin declarar	446
4. RESPONSABILIDADES, INFRACCIONES Y PENAS	446
5. BIBLIOGRAFÍA	447

CAPÍTULO 1

Contrato de Transporte. Aspectos Generales

EMILIO E. ROMUALDI

1. INTRODUCCIÓN

La actividad de transportar está íntimamente vinculada al comercio. Cuando el hombre abandonó sus relaciones intra-tribales para suplirlas por relaciones inter-tribales comenzaron las relaciones comerciales y con ella la necesidad de transportar los bienes sujetos a intercambio. Así, la actividad del transporte, al igual que el comercio, se remonta a los inicios de la humanidad.

En la antigüedad, los imperios que subsistieron en el tiempo y trajeron prosperidad fueron los que propiciaron el intercambio de bienes –Egipto, Persia– y no los que se limitaron a la conquista y la rapiña –Asirio, Hitita. En Atenas no solo se desarrollaron el arte y la filosofía, sino que también el comercio fue muy intenso dentro y fuera de la federación helénica. Los griegos fueron grandes navegantes. Dictaron la llamada “*Lex Rhodia*” (475–479 a.C.). Ciertamente, lo que atrajo a Alejandro (356–323 a.C.) a enfrentar al imperio Persa era el acceso a sus riquezas y primordialmente al comercio con Oriente, que se efectuaba principalmente por tierra.

Las Guerras Púnicas (265–241 a.C. y 218–202 a.C.) no solo fueron una cuestión de preeminencia militar. También se dirimió la preeminencia

cia comercial del mar Mediterráneo. La “*pax romana*” instaurada por Octavio (63–14 a.C.) no fue exclusivamente una paz militar, sino que también permitió incrementar el comercio en el “*mare nostrum*” romano. El “*ius gentium*” nació por la necesidad de establecer normas de relación entre romanos y extranjeros. Estas normas de derecho privado establecían reglas de comercio dentro del imperio. Los romanos incorporaron normas de derecho marítimo en el Digesto. Constantinopla no solo fue una necesidad militar y política, sino que también fue una necesidad del imperio romano de mejorar el comercio con el Oriente. Así, el Libro III de las Basílicas dispuso normas de derecho marítimo.

El señor feudal del medioevo no solo dio abrigo en sus castillos a sus súbditos a cambio de actividades bélicas, también los necesitaba para generar bienes que luego intercambiaba. De ahí su necesidad de establecer el “*primus inter pares*”: el rey, quien en nombre de la corona establecía relaciones diplomáticas y comerciales dentro y fuera del reino. En la Edad Media, con un comercio eminentemente marítimo, se establecieron normas de derecho marítimo internacional tales como las “*Leyes Pseudo Rodias*” compiladas en los siglos VII y XI; las “*Tablas de Amalfi*” del siglo X; los “*Roles de Oleron*” del siglo XII y las reglas del “*Consulado del Mar*” de Barcelona de los siglos XIII y XIV. La Liga Hanseática (1250–1450) adquirió privilegios comerciales en el exterior y estableció normas de arbitraje para las ciudades que la integraban. Marco Polo llegó hasta la China en busca de nuevos mercados para Venecia, potencia naviera del mar Adriático del medioevo y parte de la Edad Moderna.

La necesidad de establecer rutas al Oriente por la caída de Constantinopla indujo al hombre a una de sus gestas más trascendentes e inesperadas: el descubrimiento de América. Hugo Grocio publicó en 1609 “*Mare Liberum*”¹, un vigoroso alegato en favor de la libertad de los mares, como reacción a la pretensión de Portugal de ejercer derechos exclu-

¹ Tomó ideas basadas en el Derecho Natural, que medio siglo antes habían expresado Fernando Vázquez de Menchaca y Francisco de Vitoria y le dio bases jurídicas.

sivos en el Océano Índico que afectaba intereses comerciales de los Países Bajos. John Selden escribió en 1613 –aunque se publicó en 1635– su obra “*Mare Clausum*”, donde fijó la tesis inglesa que justificaba la ordenanza del rey de prohibir a los barcos holandeses pescar en las costas inglesas. Así justificaba los derechos exclusivos de Inglaterra en ciertas extensiones marítimas (*narrow seas*), íntimamente vinculadas al comercio y el transporte marítimo. En el siglo XVII aparece en Francia el *Guindon de la Mer*, antecedente de las Ordenanzas de Colbert dictadas en 1681 y 1673, en cuyo Libro III se regulaban los contratos marítimos.

En 1807 se incorporan al Código francés las normas de derecho marítimo, pero éste también contiene normas vinculadas al contrato de transporte terrestre. Esta tendencia se mantiene en los códigos posteriores en diversos países europeos y se traslada a nuestro Código de Comercio (1859) que regula la actividad terrestre en el Libro I, Capítulo V “*De los acarreadores, porteadores o empresas de transporte*” en sus artículos 162 a 206. Las disposiciones de derecho marítimo se establecieron en su Libro III, solución criticada escuetamente por Beltrán Montiel², manifestando que ya a fines del siglo XIX la realidad superaba a la norma concebida en el molde francés de 1807.

En su desarrollo histórico, la navegación por agua constituyó el primer modo que tuvo desarrollo tecnológico destacable a diferencia del transporte terrestre, basado en la tracción a sangre, que no lo tuvo durante siglos. Es así que, desde las viejas naves de madera de espireo (variante de las acacias) calafateadas en su interior con cañas de papiro que, impulsadas por sus remos inicialmente y luego desplegando su velámenes como innovación tecnológica, surcaban el Nilo, hasta los *clippers* a vela desarrollados en los Estados Unidos de Norteamérica en la segunda mitad del siglo XIX, la navegación por agua fue el modo más utilizado para la ejecución del contrato de transporte. A partir de esa segunda mitad de siglo los buques dejan sus cascos de madera para ser reemplazados por el hierro y el acero. Las velas son progresivamente reemplazadas por el carbón, au-

2 **Beltrán Montiel, Luis**; “*Curso de Derecho de la Navegación*”, 6ª edición, Astrea, Buenos Aires, 1988, página 20.

menta la capacidad de transporte de personas y cosas y nacen las líneas regulares de navegación. No es casual que las primeras reglas sobre avería gruesa (las reglas de *York* –864– y luego de *York-Amberes* –1877) fueran promovidas por la “*National Association for the Promotion of Social Science*” en 1860, en su primera reunión en Glasgow.

Contemporáneamente, a mediados del siglo XIX comienza a desarrollarse un invento que revolucionará el transporte terrestre: el ferrocarril. Con él, las distancias se acortan, las personas pueden desplazarse con mayor seguridad y velocidad, las mercaderías son transportadas desde los centros de producción a los puertos y el transporte terrestre de gran volumen se complementa con el transporte marítimo. El ferrocarril, en países como Argentina, actúa como polo de crecimiento poblacional y desarrollo económico. Nuevas y pujantes ciudades nacen a la vera de los “*camino de hierro*”³. En 1891 se dicta la Ley N° 2.873 (Ley de Ferrocarriles Nacionales). El mundo está, gracias a la evolución tecnológica del buque y el ferrocarril, en la antesala de los grandes desplazamientos migratorios, en particular hacia América, ocurridos desde aproximadamente 1870 hasta fines de la década comenzada en 1950.

En la segunda mitad del siglo XIX se desarrolla un nuevo invento que permitirá el desarrollo del transporte terrestre: el automóvil. No obstante su utilización como modo de ejecución del contrato de transporte deberá esperar, para ser significativo, las primeras décadas del siglo XX.

El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk, el hombre logra volar con un aparato más pesado que el aire⁴. Ese día, Orville Wright hizo cua-

³ *La importancia de este medio de transporte en el desarrollo de ciudades y de su integración con el resto del territorio, se demuestra con los acontecimientos de las últimas décadas del siglo XX. Cuando el ferrocarril dejó de operar muchos ramales, gran cantidad de poblaciones del interior sufrieron sus consecuencias y languidecieron al mismo tiempo que se oxidaban los rieles que le habían dado vida.*

⁴ *Llément Ader* (francés 1841–1925) y Sir Hiram Maxim (Norteamericano radicado en Inglaterra, 1840–1916) lograron volar con aparatos más pesados que el aire pero no se ha acreditado que tuviesen gobierno de la máquina. * Se lo considera inventor de la palabra “avión”.*

tro vuelos, siendo el primero de treinta metros en doce segundos. Ciertamente es que con fines bélicos se habían utilizado globos aerostáticos en la guerra Franco–Prusiana de 1870. También lo es que en 1852 Henri Giffard construyó el primer dirigible y que Salomón Andrews construyó durante la guerra de secesión norteamericana un dirigible sin motor. Santos Dumont voló en dirigible alrededor de la torre Eiffel en 1901. La primera línea regular de transporte por aire con dirigibles (Deutsche Luftschiffahrts Aktien-Gesellschaft– DELAG) comenzó a operar en 1909, llegando a transportar treinta y cuatro mil pasajeros hasta 1914, año en que sus aeronaves fueron transferidas al estado alemán para la guerra (1914–1918). Sin embargo, y aún cuando el dirigible tuvo un desarrollo inmediato más veloz, los límites y riesgos de su operativa, sumados a la aparición del avión, hicieron que sus servicios cesaran con la tragedia del Hindenburg en 1937.

En los Estados Unidos de Norteamérica, la primera línea aérea regular la estableció Tony Jannus en la ruta St. Petersburg–Tampa en 1914. A diferencia de Europa, lo hizo con un aparato más pesado que el aire. Con posterioridad a la guerra, todos los países desarrollados comenzaron a impulsar líneas aéreas con aviones por razones comerciales⁵ o geopolíticas⁶. La necesidad de una regulación de la actividad aeronáutica lleva a que se sancione el Convenio de París de 1919.

No obstante, en el período entre las dos grandes guerras, el buque y el tren eran definitivamente los reyes del transporte. En Estados Unidos se desarrollaron compañías de ferrocarril que competían entre sí. Las grandes masas migratorias llegaban a América en barcos, en los cuales se combinaban lujo, placer y la esperanza de un porvenir alejado del hambre y la guerra. Puertos y terminales de ferrocarril eran desarrollados

5 *Se considera a Kononklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) la primera línea aérea moderna en prestar servicios regulares de transporte aéreo en 1919. Los franceses manifiestan que fueron las líneas Latécoère en diciembre de 1918 y los alemanes que fue la Deutsche Luft Reederei en 1919.*

6 *Caso típico: el Sindicato Cóndor Alemán o las líneas aéreas Latécoère de los franceses.*

para satisfacer estos requerimientos. Es así que en este período se sancionan diversos convenios internacionales. El Comité Marítimo Internacional elabora un conjunto de proyectos por los que el gobierno belga convoca a varias conferencias internacionales. En 1924 se sanciona la Convención sobre Ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque (Bruselas 1924, Ley N° 15.787). El avión y el automotor aún permanecían en estado embrionario y con volúmenes de transporte poco significativos. Aún así, en 1929 se sanciona en Varsovia el Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Ley N° 14.111).

La segunda guerra mundial (1939–1945) no solo modificó el mapa geopolítico mundial. El concepto de guerra en movimiento introducido por los alemanes con sus blindados obligó a desarrollar un ágil método de transporte de tropas. Sólo el camión podía cumplimentarlo. Los Estados Unidos de Norteamérica incluyen en la guerra moderna el concepto de logística⁷, donde el transporte terrestre juega un rol fundamental. El camión era el medio que podía cumplirlo por su flexibilidad y capacidad de penetración en los diversos escenarios bélicos. Por otro lado, las eficientes tareas de los submarinos alemanes en el Atlántico Norte obligaron a desarrollar el transporte aéreo de tropas desde América a Europa o África. Las necesidades bélicas hicieron que ambos modos de transporte (aéreo y automotor) comenzaran un desarrollo tecnológico que definitivamente modificaría el modo de ejecución del contrato de transporte.

Con posterioridad a la guerra y hasta mediados de la década de los '60, el buque siguió siendo el modo más utilizado para el transporte interoceánico de personas. Desde esa época a la fecha, el avión lo ha desplazado de manera definitiva. El transporte de pasajeros por agua se circunscribe a pequeños tramos inter-islas, estrechos o navegación fluvial, todos de corta duración. Se asemejan a los que en autotransporte se

⁷ *Si bien es cierto se atribuye a los norteamericanos este concepto, los romanos utilizaron conceptualmente la logística en sus líneas de abastecimiento. Ello les permitió sostener el dominio en territorios tan vastos y abastecer a sus distintas legiones, que fundamentalmente cuidaban los límites del imperio.*

denominan “*corta y media distancia*”. Es por ello que muchísimas normas del Código de Comercio y de la denominada Ley de la Navegación –Decreto–Ley N° 20.094– son obsoletas y superadas por la realidad. Queda por considerar una nueva forma de utilización del buque que son los cruceros de placer. Allí definitivamente deberá analizarse si el objeto del contrato es el desplazamiento de un punto a otro, o su contenido lo hace más complejo y por lo tanto, distinto del contrato de transporte de personas.

El transporte de personas, más allá de su mayor o menor masividad, se efectúa por los cuatro medios señalados. Diversas zonas de nuestro planeta, por sus características topográficas, de infraestructura, económicas e históricas tienen una distinta relación de volumen en sus modalidades de ejecución.

En Argentina, el transporte de personas por ferrocarril de larga distancia casi ha desaparecido, limitándose a contados tramos en los que aún se ejecuta. Sigue siendo relevante en la ciudad de Buenos Aires en el transporte de corta distancia. El transporte de personas por agua se efectúa en el Río de la Plata, el delta del río Paraná y en algunos espacios acuáticos del interior que lo permiten. En este último caso, más como complemento turístico que como medio de transporte en sí mismo.

El autotransporte, más flexible y con una adecuada infraestructura, desplazó al ferrocarril en el transporte de personas y compite con el aéreo, que a su vez, lo complementa en el desplazamiento de personas dentro del país y con los limítrofes. Definitivamente, el avión es el medio utilizado para las largas distancias internacionales. En el orden interno, el Código Aeronáutico (Decreto–Ley N° 1.728/67) regula esta actividad, mientras que el transporte terrestre se rige por las disposiciones del Código de Comercio (artículos 162–206) y leyes complementarias.

En el orden internacional, se ha sancionado el Convenio de Atenas (1974 ratificado por Ley N° 22.718)⁸ para el transporte marítimo de personas, los protocolos adicionales al Convenio de Varsovia–La Haya 1955, Guadalajara 1961, Guatemala 1971, Montreal 1975– y un nuevo

⁸ *Antecedentes: Conferencia de Venecia de 1907; reuniones de Bremen 1909 y París 1911; Conferencias del Comité Marítimo Internacional de Londres (1922), Gotemburgo, Génova (1925), Amsterdam (1927) y Amberes (1930); Convenio de Bruselas de 1961.*

convenio en Montreal en 1999⁹. En el caso aéreo, se regula tanto el contrato de personas como de cosas. Los sistemas computarizados de reserva han permitido integrar su comercialización. Los estados serios tienen políticas de integración de los diversos modos de transporte para coordinar y agilizar el desplazamiento de personas.

En el transporte de mercancías la evolución ha sido distinta. Todos los modos de transporte se vieron beneficiados con una evolución tecnológica que permitió su desarrollo. Grandes graneleros y petroleros e imponentes portacontenedores surcan los mares; camiones veloces y con gran tecnología –hasta se puede realizar su seguimiento satelital– se desplazan por autopistas, autovías y rutas de una infraestructura desconocida hace cuarenta (40) años. En el año 1996 se sanciona la Ley N° 24.653, que regula el régimen del transporte de carga automotor. Ese mejoramiento de la infraestructura terrestre, de las comunicaciones, el apoyo satelital a la navegación por agua y aire y fundamentalmente, la aparición del contenedor permitieron sistematizar la carga e integrarla en los distintos modos de ejecución. Así aparecieron fenómenos nuevos, tales como la consolidación de la carga, el transporte multimodal y los servicios de entrega rápidos de mercaderías –denominados *couriers*. Sujetos como los agentes transitarios en sus diversas manifestaciones, coadyuvaron al desarrollo integrado y sostenido del transporte de mercadería. El desarrollo tecnológico en las comunicaciones ha permitido un proceso de integración cultural y económico (denominado globalización), que sumado a la evolución técnica de los medios de transporte, ha coadyuvado el crecimiento de la actividad económica y en particular del transporte.

La integración de los distintos modos es una realidad que cotidianamente se expresa en el comercio nacional e internacional. Su expresión jurídica se ve en el multimodalismo regulado en nuestro país por la Ley

⁹ No están ratificados por Argentina.

Nº 24.921 y en el orden internacional, por el Convenio de Ginebra de 1980¹⁰ y los acuerdos de Transporte Multimodal del Mercosur.

Finalmente, en los últimos años, se ha desarrollado la logística como actividad necesaria en los procesos de transporte y distribución de mercaderías. La necesidad de eficiencia y velocidad en la entrega de los bienes que integran el sistema económico ha generado una verdadera evolución en la actividad de los transportistas. El transporte puerta a puerta fue una necesidad del mercado que debía ser resuelta por los actores sociales. Así, los transportistas necesitaron integrar nuevos servicios y no limitarse el desplazamiento de mercadería a fin de satisfacer estas necesidades. La logística ha sido la respuesta a este requerimiento moderno como última expresión de la constante evolución de la actividad del transporte.

Los especialistas han establecido, conforme detalla Mambrilla Rivera¹¹, dos (2) grandes periodos en la sanción de instrumentos internacionales y regionales sobre transporte:

- ◆ Los convenios de “*primera generación*” (convenciones y acuerdos internacionales hasta fines de la década de los años ’60)¹²;
- ◆ Los convenios de “*segunda generación*” a partir de los años ’70¹³. Con anterioridad, en el año 1974, la UNCTAD presentó un

10 No ratificado por Argentina.

11 **Mambrilla Rivera, Vicente**; “El transporte en la Comunidad Europea”, RDCO 2002–253.

12 *Primera Convención de Transporte por Ferrocarril (CIM) de 1890; el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, las llamadas “Reglas de La Haya” de 1924; el Convenio de Varsovia sobre Transporte Aéreo de 1929 y sus posteriores modificaciones en las ciudades de La Haya en el año 1955 y de Guadalajara en 1961; 1º Convenio CMR de 1956 regulador del transporte por carretera.*

13 *Convenios internacionales relativos al transporte de mercancías por ferrocarril –CIM– y de viajeros y equipajes –CIV–, los cuales fueron objeto de derogación a la entrada en vigor del Convenio de Berna, del año 1980, referente a los transportes internacionales por ferrocarril (Cotif) y sus respectivos Apéndices, modificado a su*

documento sobre la elaboración de un código de conducta para las conferencias marítimas. Se ha dicho que en momentos ulteriores, *“en esta segunda fase han tenido lugar otras no menos importantes aportaciones a la unificación en el campo del transporte internacional. Al margen de otras actuaciones de interés, caso de los trabajos emprendidos por la Unión Internacional de Transportes por Carretera, es de señalar la labor de la Uncitral en materia de documentación del contrato de transporte, su tratamiento informático, y la posibilidad de su celebración y transmisión (no debe olvidarse la consideración como “títulos de tradición” de gran parte de los documentos de transporte) por medios electrónicos. Este organismo, en el año 1982, presenta un Informe, por parte de su Secretaría General, sobre documentos relativos al transporte internacional (“EDI”: Electronic Data Interchange). Posteriormente, en el año 1995, a instancias del Grupo de Trabajo sobre EDI, se encomendó a dicha Secretaría, en colaboración con otras organizaciones internacionales como la CMI y la Unión Europea (U.E.), la confección de un estudio sobre transmisibilidad electrónica y negociabilidad de los documentos del transporte, en particular en lo que atañe al sector marítimo”*.

La UNCITRAL aprobó, el 12 de junio de 1996, la llamada *“Ley Modelo sobre EDI”*. En el año 1997, el mismo grupo de trabajo ha procedi-

vez por el Protocolo de 1990; Reglamento Relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID), que entró en vigor en el año 1993; Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978; Convenios Internacionales relativos a la Contaminación Marítima, el Convenio de Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de Buques y la Convención sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de Ginebra de los años '90; Protocolo Modificatorio del Convenio de Varsovia, producido en Montreal en el año 1975 y Montreal 1999; Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, del año 1980, confeccionado por la UNCTAD; Anteproyecto de UNIDROIT del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y Proyecto UNIDROIT sobre Transporte de mercancías peligrosas aprobado en Ginebra en 1989.

do al examen de cuestiones relativas al uso de firmas digitales o electrónicas en el ámbito del transporte.

Ciertamente, el avance tecnológico y de las comunicaciones hace que muchos de estos instrumentos se tornen vetustos rápidamente. No obstante, su conocimiento resulta importante como antecedente de decisiones al respecto que deberán tomarse a futuro.

2. DEFINICIÓN Y MODOS DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

La importancia de una definición está dada porque en ella se establecen las obligaciones más relevantes que asumen las partes al celebrar un contrato de transporte.

El contrato puede definirse como aquél en el cual una parte, denominada transportista, con medios propios o de terceros, se compromete a llevar bajo su custodia o tenencia, sin causar daños, a las personas y las cosas de un lugar a otro, mediante el pago de un precio.

El contrato se puede ejecutar de un sólo modo¹⁴ (unimodal) o de más de uno, de manera combinada o multimodal.

- a) Los contratos unimodales pueden definirse de manera genérica como aquellos que son prestados por un solo transportista, que puede ser sustituido por otro u otros transportistas del mismo modo, sin acuerdo expreso del expedidor. No obstante, cada modalidad puede definirse de manera autónoma de la siguiente manera:

- **Contrato de transporte marítimo.** Es el contrato o negocio jurídico caracterizado por la obligación del transportador de realizar el *opus* u obra prometida, o sea, la entrega de la cosa en

¹⁴ Ley N° 24.921, artículo 2°; *Modo de transporte. Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares.*

el puerto o lugar de destino, en el mismo estado en que la recibió en el de origen, si se trata de un contrato de transporte de mercaderías, y si es un contrato de pasaje, con las características impuestas por el objeto de transporte, la persona humana¹⁵.

- **Contrato de transporte aéreo.** Hay contrato de transporte aéreo cuando una parte se obliga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro, a personas o cosas y en este último caso, a entregarlas al destinatario, y la otra parte a pagar un precio por ese traslado¹⁶.
- **Contrato de transporte terrestre.** El contrato de transporte terrestre es aquél por el cual una empresa porteadora se obliga, mediante el pago o promesa de pago de un porte o flete, a recibir de una persona (denominada cargador) los efectos que ésta le entregare, y a transportarlos por automotor o ferrocarril, a su vez, a otra persona denominada destinatario, asumiendo profesionalmente los riesgos provenientes de ese acto, o a efectuar el traslado de una persona de un lugar a otro, por un precio cierto y en forma segura.

- b) **Contrato de transporte combinado:** es el que se realiza utilizando como mínimo dos (2) modos diferentes de porteo, a través de uno o más operadores, y en el que se emiten tantos documentos como medios se utilicen para ejecutar el transporte.
- c) **Contrato de transporte multimodal:** es 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 lo operación,

¹⁵ **Ray, José Domingo;** “El transporte marítimo y fluvial. Responsabilidad y eximentes”, *Revista Derecho de Daños, N°7 –Daños en el Transporte–*, Rubinzal Culzoni, páginas 213 y 214.

¹⁶ **Cosentino, Eduardo T.;** “Régimen jurídico del transportador aéreo”, *Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1986, página 66.*

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 desnaturalización 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 normas legales vigentes¹⁷.

No debe confundirse el contrato de transporte combinado o multimodal con el sucesivo, que es aquél en el que existe un solo modo (aéreo, terrestre o por agua), pero más de un transportista para ejecutarlo¹⁸. Como se verá más adelante al estudiar los sujetos, no debe confundirse el transporte sucesivo con el llamado transporte de hecho, en el cual se emite un solo documento por el transportista pero la acción parcial o total del traslado lo realiza otra persona (transportista de hecho o transportador).

Finalmente, es de destacar que en la definición he incluido también el transporte de personas (aún cuando este trabajo está dirigido a describir el transporte de mercaderías), por tener caracteres comunes y no ser correcto establecer una definición diferente para el transporte de cosas y

17 Ley N° 24.921, artículo 2°, inciso a). Asimismo, la definición en el artículo 1° del Convenio de Ginebra de 1980 sobre transporte multimodal dice: “El porte de mercaderías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo custodia hasta otro lugar designado para su entrega en un país diferente diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercaderías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definen en ese contrato, no se consideran un transporte multimodal internacional”. El acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte del Mercosur también define al contrato en su artículo 1° de manera similar.

18 A modo de ejemplo: se emiten tres (3) guías aéreas; una por el tramo Buenos Aires –Amsterdam, otra Amsterdam –Varsovia y otra Varsovia –Kiev, todas con distintos transportistas.

personas. No obstante, en lo sucesivo se desarrollará el objeto particular del libro y se prescindirá del análisis del transporte de personas.

3. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Comparando las distintas definiciones, los elementos esenciales comunes a todas las definiciones son:

- a) La intervención de dos (2) sujetos, el porteador o transportista y quien contrata sus servicios –expedidor o destinatario. En el capítulo respectivo se analizará la situación jurídica del consignatario de la mercadería;
- b) La obligación del porteador de transportar a la mercadería de un lugar a otro sin daños en un plazo determinado¹⁹;
- c) El pago de un precio. El expedidor –pago en origen o *prepaid*– o el destinatario de la mercadería –pago en destino o *collect*– deberán abonar al transportista el flete, que es el precio en dinero por el traslado de la mercadería. En el caso de pago en destino, el transportista suele exigir una garantía dada por el expedidor o un tercero por el precio del flete.

4. OBJETO DEL CONTRATO

Analizada la definición del contrato, se puede inducir con claridad que su objeto es el traslado de la mercadería de un punto a otro. Es decir, el transportista asume una obligación de hacer a cambio de una suma de dinero. La extensión y obligaciones complementarias de esta obligación de hacer nuclear del contrato se analizarán en el capítulo siguiente.

¹⁹ *Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala II, "Himalaya Cía de Seguros c/Transportes Aéreos Fuegoños S.A. s/sumario", S 29/08/97, LL 1997-B, página 463; Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala II, "Flasa Agency S.A. y otro c/Aswell S.A.", S 13/12/2001, JA 08/05/2002, página 55.*

De allí que en el contrato de transporte de carga, los servicios adicionales tales como los de recolección, unitarización o desnaturalización 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, realizados para cumplir con el contrato, no están incluidos normativamente y en principio son ajenos al contrato de transporte en sí. Como se verá seguidamente, estas acciones son necesarias en el caso del contrato de transporte internacional puerta a puerta y en el contrato de logística que contiene al de transporte, pero que tiene además otras obligaciones comprometidas por el operador logístico.

Dos formas modernas de contratación pueden presentar dificultades en cuanto al objeto del contrato: a) los servicios de entregas urgentes (*couriers*) y b) los contratos de logística.

- a) **Los servicios de entregas urgentes:** una forma contractual moderna son los servicios rápidos de entrega de cosas denominados *couriers*. Inicialmente, también se los denominó “*correos privados*” por la prestación del servicio de entrega en puerta del destinatario de papeles privados, y lo vinculaban con el transporte aéreo.

Así ocurría porque las legislaciones nacionales tipificaban al courier “*como servicio postal a cargo de terceros*”. La UPU (Unión Postal Universal) mantenía (y aún lo hace) su postura de recomendar el sostenimiento del monopolio estatal y recomendaba la necesidad de establecer condiciones que aseguren “*apropiadas garantías de los servicios extra postales en beneficio de los usuarios y al mismo tiempo, que cautelen los intereses del estado*”²⁰.

20 Hoy existen países como Nueva Zelanda, Finlandia o Suecia que, por el contrario, han desmonopolizado el correo. Argentina lo ha concesionado al sector privado manteniendo ciertos privilegios con relación al sector público.

La Clasificación Central de Productos de Naciones Unidas (UNCPC) clasifica estos servicios como “*Correo y Telecomunicaciones*”, que conforme lo estableciera el Consejo para el Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (WTO), refleja una tradición anticuada pero duradera de incluir los servicios postales y de telecomunicaciones como siendo ofrecidos por un monopolio estatal²¹.

En esta misma postura, la lista de clasificación de servicios de GAT (*GATS Services Sectoral Classification List*)²² clasifica estos servicios junto a los postales como subsectores de servicios de comunicación.

No obstante, en la Lista de Clasificación Sectorial subsector 2B sobre servicios couriers, está referenciada al ítem 7512 UNCPC, que contiene dos subítems: 1) servicios de courier multimodal – servicios de recolección, transporte y entrega, tanto de destinos domésticos como extranjeros, de cartas, encomiendas y bultos desarrollados por un courier y utilizando uno o más medios de transporte²³ y 2) otros servicios courier de mercaderías no clasificadas en ninguna otra parte.

“El transporte terrestre puede ser un medio significativo de entrega de encomiendas y otros ítems dentro de regiones geográficas o países contiguos; el transporte aéreo es el medio

21 OMC – Consejo para el comercio de Servicios, “*Servicios Postales y Courier*”, Nota preparatoria de la secretaria, 12/06/88.

22 MTN.GNS/W/120.

23 UNCPC especifica que esos servicios pueden ser provistos utilizando tanto medios de transporte propios como públicos, pero excluyendo servicios couriers de “correo” por aire, que están clasificados en la UNCPC bajo “transporte de correo por aire” en Servicios de Transporte Aéreo. La distinción entre esos y similares ítems de la UNCPC bajo servicios postales es que estos se presumen servicios que pueden ser proporcionados por operadores diferentes de las administraciones nacionales.

predominante para entregas a largas distancias. Sin embargo, los servicios de transporte por aire y tierra están identificados como sectores en su propio derecho en la lista de Clasificación Sectorial de Servicios (Services Sectoral Classification List). Más aún, esta lista incluye el transporte de flete entre los subsectores de estos y muchos otros subsectores del transporte. Mientras que la CPC explícitamente excluye el transporte por aire de su definición de servicios couriers, primero, no define en ninguna parte el alcance de correo y, segundo, no deja en claro si la exclusión corresponde sólo a servicios de correo basados exclusivamente en transporte aéreo, o a cualquier componente del transporte aéreo de las operaciones de los proveedores courier.

Notablemente, la UNPC no hace similar exclusión para el transporte de correo por medios terrestres, aunque dicho ítem también aparece en el CPC bajo servicios de transportes terrestres.

Estas ambigüedades en las definiciones pueden resultar en colapso entre la cobertura de obligaciones de los diferentes sectores o, al menos, apuntar a una relación importante entre los comitentes. La claridad relacionada con estas cuestiones puede ser particularmente importante para proveedores de servicios couriers altamente integrados, tales como aquellos que operan su propia flota de camiones y/o aviones. Algunos miembros han manejado estas ambigüedades introduciendo un texto en sus programas explicativo del alcance de la obligación del servicio courier con respecto a los medios de transporte. No obstante, dada la forma en que operan los proveedores de servicios courier, es probable que la exclusión de la mayoría de los servicios de transporte aéreo por el Anexo de Transporte Aéreo y exenciones MFN del GATS (GATS Annex on Air Transport and MFN Exemptions), tomadas como medidas relativas al transporte terrestre, tengan un impacto en los compromisos de servicios couriers asumidos²⁴.

24 OMC, Consejo para el Comercio de Servicios, nota preparatoria de la secretaría sobre Servicios Postales y Courier, 12/06/98.

Hoy puedo afirmar que el presupuesto de aquel análisis era erróneo. Los servicios couriers son, a mi entender, simplemente operadores de transporte que ponen como obligación primordial la urgencia en la entrega y que se han especializado en determinados tipo de mercancías.

En realidad, también el correo resulta actuar de este modo, tal como lo ha reconocido la jurisprudencia argentina²⁵. Considero adecuado avanzar sobre prejuicios propios de criterios del siglo decimonono y reconocer el carácter de transportista multimodal de los servicios rápidos de entrega de mercadería (*couriers*), excluyéndolos totalmente de las regulaciones administrativas de carácter postal.

Más aún, el *courier* también resulta un verdadero consolidador de carga que, cuando actúa por medios de transporte operados por terceros, genera un conjunto de relaciones fácticas y jurídicas propias del contrato de transporte. Es necesario comprender que son empresas que desarrollan su actividad en el ámbito exclusivamente privado. Esta postura tiene consecuencias jurídicas, tanto en el contrato y su régimen de responsabilidad, como en las disposiciones de carácter aduanero o tributario que cada estado disponga para el ingreso y egreso de mercaderías de su territorio.

En Argentina, estas empresas están reguladas dentro de la actividad postal. Así, el Decreto N° 1.187/93, en su artículo 5°, dispone: “... *Defínese como actividad del mercado postal, a las actividades que se desarrollen para la admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de la correspondencia, cartas, postales, encomiendas de hasta cincuenta (50) kilogramos, que se realicen dentro de la República Argentina y desde o hacia el exterior. Esta definición incluye la actividad desarrollada por los llamados couriers, o empresas de couriers y toda otra actividad asimilada o asimilable...*”.

25 Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala II “Aeronáutica S.A. c/Ministerio de Economía s/acción declarativa”, Causa 23034/95.

Aún cuando actúa portando correspondencia, el llamado *courier* es un transportista contractual, sujeto a las disposiciones de las leyes y convenios del modo de transporte utilizado para cumplir su contrato. Es interesante igualmente analizar cómo subyace en la legislación el concepto anacrónico de que el dueño del medio utilizado para ejecutar el contrato de transporte es el transportista contractual, depositario de la mercadería. Estas empresas están especializadas en la entrega, tanto en el orden nacional como internacional, de todo tipo de cosas puerta a puerta con gran rapidez²⁶. Es así que en este caso, el plazo resulta determinante e integra de manera decisiva el objeto del contrato.

Hoy ya no puede considerarse que esta forma contractual esté vinculada al transporte aéreo exclusivamente, ya que el objeto del contrato es el traslado de un punto a otro en un tiempo determinado con independencia del medio utilizado para hacerlo. Por otro lado, ya no se circunscribe solamente a pequeños envíos²⁷, a pesar de lo dispuesto por el artículo 5° del Decreto N° 1.187/93, que limita hasta cincuenta kilogramos (50 Kgs) los envíos que realicen estas empresas dentro del marco regulatorio postal. Gran parte de la operatoria en corta y media distancia se realiza por tierra²⁸. Conforme la normativa vigente y en el criterio de envío postal, existe doctrina que sigue sosteniendo la diferencia de lo postal y el transporte basados en el criterio de admisión, transporte y entrega²⁹. De ese modo concluyen que en materia postal, el hecho material del transporte físico se subordina al hecho cen-

26 **Olin, Jon**; “*Servicios de transporte urgente/express (courier): examen de los principales obstáculos que afectan a la industria y consecuencias derivadas*”; *Exposición y trabajo realizados en las II Jornadas Académicas del Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico, Asociación de Líneas Aéreas de Costa Rica* (www.ala.com.cr)

27 **Olin, Jon**, *ob. cit.*

28 **Olin, Jon**, *ob. cit.*

29 **Pérez, Alfredo y Berreci, María I.**; “*Actividad postal, servicio universal y prestaciones de mercado (hacia una nueva noción de lo postal)*”, *RDA-2002*, página 791.

tral de que la actividad postal es, esencialmente, actividad de “comunicación”. El transporte de la cosa es una acción “intermedia” de la prestación que, en su esencia, implica un contacto entre un “impositor” o “remitente” del envío y su “destinatario” o *usuario final del mismo*”³⁰.

Claramente, el planteo efectuado en este trabajo difiere con esta perspectiva. El transporte de cosas puede tener diversos fines, lo que no implica que se pueda condicionar su regulación jurídica. Los fines de una encomienda pueden o no ser diversos a los de una operación de carga puerta a puerta. No obstante ello, nada justifica que se modifique o condicione el marco jurídico, porque que no son parte del contrato en sí mismo. Las encomiendas están reguladas y definidas en el decreto reglamentario del transporte ferroviario³¹: “*Por encomiendas se entenderán todos los objetos o bultos que no siendo equipajes, se transporten por trenes de pasajeros, mixtos o de encomiendas y paguen la tarifa correspondiente*”³². El autotransporte, tanto de pasajeros como de carga, y el aéreo, desarrollaron durante años el transporte de encomiendas de pequeños bultos por todo el país. En los últimos años, la encomienda en todos los modos de ejecución ha evolucionado hasta la entrega en el domicilio del destinatario de la cosa transportada.

En definitiva, lo que se contrata, incluso en el correo, es el traslado de la cosa de un punto a otro. Ese es el objeto del contrato, con independencia de los fines ulteriores perseguidos por expedidor y destinatario del envío.

Un contrato que tiene características similares, con una prestación más sencilla en el aspecto operativo, son los servicios de

30 *Pérez, Alfredo y Berreci, María I.; ob. cit., página 791.*

31 *Artículos 186/197, Decreto N° 90325/36.*

32 *Artículo 186 del Decreto N° 90.325/36.*

mensajería. En definitiva, también es un servicio rápido de entrega de pequeños paquetes y papeles en puerta del destinatario. La jurisprudencia ha reconocido el carácter de contrato de transporte³³ de esta actividad, toda vez que son coincidentes el objeto principal y sus elementos son concordantes.

- b) **Los contratos de logística:** si bien es cierto que el concepto “*logística*” tiene su origen en el ámbito militar, se ha desarrollado también en el ámbito comercial. Un claro ejemplo de ellos se percibe en la economía moderna, con los procesos de desagregación de la producción y la necesidad de lograr eficiencia en caso de grandes empresas, o la imposibilidad de establecer métodos de abastecimiento con recursos propios en las de menor tamaño.

En general, el término “*logística integral*” se refiere a los procesos que facilitan el flujo de bienes y servicios desde el origen hasta el consumidor final, vinculando proveedores de materias y de insumos, a fabricantes y a la cadena de distribución, de tal forma que se satisfagan los requerimientos del cliente final en términos de beneficios contra costo, medidos en tiempo, modo y calidad. Mediante una administración integral de la logística, lo que se pretende es planificar, implementar y controlar el flujo y almacenamiento de materias primas, productos semielaborados o terminados. Esto permite manejar la información relacionada con ese proceso, desde el lugar de origen hasta el lugar de consumo, con el propósito de satisfacer en forma adecuada cada uno de los requerimientos de sus clientes.

El objeto de la logística es dar una respuesta de servicio al cliente final, pues es cuando el producto está ubicado en el lugar adecuado y en el momento oportuno en el punto de la venta, cuando el consumidor decide su compra y cuando el producto adquiere su valor.

33 *Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala B, “Giacchino, Jorge c/Machine Man”, S 23/11/95, LL 1997-D, página 859.*

Los servicios que brindan estas empresas son básicamente y a modo ilustrativo los siguientes:

- Transporte nacional e internacional terrestre, aéreo y marítimo;
- Renta de containers;
- Comercio exterior (intermediación aduanera, importaciones, exportaciones, operaciones y espacios en zonas francas);
- Recibo y entrega de mercancías;
- Almacenamiento de mercaderías;
- Administración de inventarios, pedidos, devoluciones;
- Alistamiento y empaque;
- Distribución;
- Administración de promociones, empaque promocional;
- Administración documental;
- Asesoría logística; e
- Indicadores de gestión.

Esta actividad, como los servicios que prestan estas empresas, está en constante evolución. De allí la dificultad de establecer un listado definitivo. Las empresas de transporte están evolucionando de manera acelerada para prestar servicios de logística.

La jurisprudencia ha establecido que la naturaleza de estos contratos es la de atípicos, de colaboración empresaria³⁴. Así, se ha dicho que el vínculo contractual por el que se pone a disposición de una empresa comercializadora determinado tipo de vehículos, con el objeto de distribuir mercaderías, no puede ser categorizado como contrato de transporte sino como un contrato atípico de colaboración empresaria, el cual es previo a los futuros contratos de transporte³⁵. Como se verá seguidamente, la naturaleza de los contratos de transporte es diferente a la establecida para estos contratos de colaboración empresaria.

5. NATURALEZA DEL CONTRATO

Con relación a la naturaleza del contrato, también puede realizarse una tarea de comparación doctrinaria, a fin de determinar si existen diferencias entre los diversos modos de ejecución del contrato de transporte.

La mayoría doctrinaria entiende que la naturaleza del contrato de transporte, en todas las modalidades, es el de la locación de obra³⁶. Igual naturaleza le otorga la jurisprudencia³⁷. Con relación a este aspecto, es de destacar que la locación de servicios y la de obra están reguladas juntamente en el Capítulo VIII del Título II del Código Civil, sin que se haya realizado una clara distinción entre ambas.

34 *Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala D “Olivera, Héctor M. v. ICI Argentina S.A.I.C.”*, S 16/11/2004, JA 2005–II–174.

35 *Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala D “Olivera, Héctor M. v. ICI Argentina S.A.I.C.”*, S 16/11/2004, JA 2005–II–174.

36 **Videla Escalada**; “*Derecho Aeronáutico*”, Tomo III, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1973, página; **Cosentino, Eduardo T.**; *ob. cit.*, página 62; **Cazeaux, Pedro N.** y **Trigo Represas, Félix A.**; *ob. cit.*, Tomo III, página 398; **Ray, José Domingo**; *ob. cit.*, página 612.

37 *CCSN Sala 1 “Fernández de Dinter, Juana c/ Quiroga, Pedro Silvio s/ daños y perjuicios”* RSD 258–88, S 25/08/88.

Normativamente, el contrato de transporte está contemplado en el artículo 1.624 del Código Civil (sancionado en el año 1869) como una locación de servicios o de obra. En su última parte distingue el servicio de empresarios o agentes de transportes, tanto por tierra como por agua, e indica que en el transporte de personas o cosas se juzgarán por las leyes del Código de Comercio y por el Código Civil respecto de la responsabilidad de las cosas que se le entregan.

Esta última cuestión no es menor. Sin perjuicio de las consecuencias en la naturaleza y fuente de la obligación de responder del transportista, reconoce la existencia de este depósito de las cosas transportadas. Es así que el transporte de personas solo tiene obligaciones de hacer, a diferencia del transporte de cosas, donde existe el depósito de la mercadería.

En el primer caso, la naturaleza del contrato es claramente una locación de obra, caracterizada por la obligación de llevar al pasajero sano y salvo a su destino³⁸. En el segundo caso, se produce una distinción en la regulación y naturaleza de la responsabilidad de transportista con relación a su obligación de hacer, regidas por las normas del Código de Comercio y las obligaciones como depositario que se rigen por las normas del Código Civil –artículos 2.202, 2.205, 2.210, 2.216, 2.229 y concordantes.

En este mismo sentido, Enrique Mapelli López sostuvo en el “*Curso de Contrato de Transporte Aéreo Internacional*” organizado por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico (A.L.AD.A.) y dictado en 1987 en la Universidad Argentina de la empresa (UADE), que en este contrato existe un depósito necesario de la mercadería. Es decir, sin dejar de reconocer el carácter de locación de obra de este contrato, existe en éste ese depósito necesario que es decisivo para su formalización³⁹.

38 CCMo Sala 2 “Zenteno, Isabel c/Astorga, Horacio Carlos y otra s/daños y perjuicios”, RSD 306–95, S 23/08/95; Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala B “Cerioni, Marta N. c/Ferrocarriles Argentinos s/daños y perjuicios”, S 05/11/96, JA 1997–IV, página 667; Sala K, “Concha Pardo, Juan A. c/La Primera de Martínez S.A. s/daños y perjuicios”, S 04/05/2000, LL 2000–F, página 490.

39 Ley Española sobre Navegación Aérea, artículo 102.

El depósito implica la tenencia de la mercadería y no su simple custodia, como lo considera prestigiosa doctrina nacional⁴⁰.

En este sentido, el depósito resulta relevante para configurar el contrato de transporte y distinguirlo del contrato de fletamento. Cuando se suele distinguir entre el fletamento total o parcial y el transporte, se suele poner el acento en el objeto del contrato. En un caso, es el traslado –el transporte– y en el otro, la puesta a disposición del medio del fletante al fletador –el fletamento total, parcial o a tiempo. Sin embargo, la puesta a disposición no es suficiente. El fletante debe realizar viajes, es decir, realizar un *opus*, una obra. Considero que ese obrar también debe asegurar un resultado, asumiendo una obligación de esa naturaleza. Es entonces un aspecto relevante para distinguir entre el carácter de transportista y fletante determinar quién es el depositario de la mercadería.

Concluyendo, si bien es cierto que aparece como central en el contrato de transporte de cosas la obligación de hacer con su resultado garantizado, lo que configura y resulta determinante para distinguirlo de otros contratos con obligaciones de hacer similares, es la tenencia jurídica de la mercadería, resultante del carácter de depositario de ésta que tiene el transportista.

6. CARACTERES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Establecida la naturaleza del contrato en el apartado anterior, corresponde entonces determinar si coinciden los caracteres que la doctrina reconoce en los diversos modos de ejecución del contrato de transporte. En este sentido, es de destacar que mayoritariamente la doctrina y jurisprudencia reconocen que las disposiciones sobre transporte terrestre de cosas se aplican al transporte de personas. Al igual que en los otros modos de ejecución del contrato, los diversos autores coinciden en el carácter consensual, bilateral y de tracto sucesivo. No existe coincidencia en

⁴⁰ *Cosentino, Eduardo T.; ob. cit., páginas 232 y 233.*

cuanto al carácter de formal o no formal, aunque se coinciden en cuanto a los modos de prueba del contrato. De igual modo, algunos autores no incluyen los caracteres de típico y conmutativo del contrato, que considero pueden ser conceptuados como características propias de todos los modos de ejecución del contrato de transporte.

Detallo a continuación los caracteres que considero son comunes a todos los modos de ejecución del contrato de transporte:

- a) **Consensual.** En doctrina reconocen el carácter de consensual y por tanto, perfeccionado el contrato con el consentimiento de las partes:
- En el transporte terrestre de personas o cosas, Soler Aleu⁴¹, Vítolo⁴²;
 - En el transporte por agua, González Lebrero⁴³, Simone⁴⁴;
 - En el transporte aeronáutico, Cosentino⁴⁵, Rodríguez Jurado⁴⁶;
 - En el transporte multimodal, Lorenzetti⁴⁷, Zucchi⁴⁸.

41 *Soler Aleu, Amadeo*; *ob. cit.*, página 13.

42 *Vítolo, Daniel R.*; *ob. cit.*, página 275.

43 *González Lebrero, Rodolfo*; *ob. cit.*, páginas 197 y 271.

44 *Simone, Osvaldo Blas*; *ob. cit.*, página 315.

45 *Cosentino, Eduardo*; *ob. cit.*, páginas 218 y 219.

46 *Rodríguez Jurado, Arturo*; *ob. cit.*, Tomo I, página 203.

47 *Lorenzetti, Ricardo*; “Transporte multimodal: calificación y responsabilidad”, *Revista Derecho de Daños, N° 7 –Daños en el Transporte–*, Rubinzal Culzoni, página 89.

48 *Rabina, Arturo y Zucchi, Héctor A.*; “Régimen de transporte multimodal”, *Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1999*, página 62.