



Secretaría General

|

ALADI/SEC/di 2488
13 de junio de 2012

INFORME SOBRE LAS NORMAS VIGENTES DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN
LA REGIÓN Y ACTUALES PROYECTOS PARA SU ARMONIZACIÓN Y
CONVERGENCIA

TABLA DE CONTENIDO

I. MARCO NORMATIVO VIGENTE	3
1. Normas Nacionales	3
2. Normas Internacionales	3
2.1. Contrato de Transporte Intermodal.....	3
2.2. Normativa Técnica sobre Transporte Intermodal.....	4
II. INICIATIVAS Y PROYECTOS JURÍDICOS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL	5
1. Iniciativas en las Naciones Unidas/UNCTAD.....	5
2. Iniciativas Regionales.....	5

I.

I. MARCO NORMATIVO VIGENTE

A continuación, se presentan las normas vigentes sobre Transporte Multimodal en los países miembros. Las mismas son de carácter nacional, internacional y usos y costumbres del comercio internacional (lex mercatoria).

1. Normas Nacionales

En la región son tres los países que tienen normas nacionales sobre transporte multimodal:

- Colombia: Ley 336 de 1996;
- Argentina: Ley 24.921 de 1997.
- Brasil: Ley 9.611 de 1998.

Asimismo, existen normas nacionales que facilitan el intermodalismo entre las cuales se destacan las rebajas tributarias para algunos rubros; programas para incentivar la inversión privada en redes y terminales de transporte; regulación de la competencia; medidas de facilitación aduanera y fomento para la creación de redes de operadores de transporte o usuarios y promoción de la gestión logística.

2. Normas Internacionales

La regulación vigente del multimodalismo a escala internacional se centra en dos aspectos fundamentales: a) el contrato de transporte intermodal y b) las normas técnicas para redes, terminales, servicios, vehículos, equipos e incluso facilitación aduanera y externalidades del transporte.

2.1. Contrato de Transporte Intermodal

Con relación a las tres posibilidades de contratación de un servicio intermodal se informa lo siguiente:

- En cuanto al Transporte Intermodal Segmentado¹, son válidos los convenios unimodales vigentes;
- Respecto al Transporte Intermodal Combinado², los contratos se basan en las *Reglas Uniformes para Documentos de Transporte Combinado CCI 298 de 1975 y los modelos de documentos de la BIMCO³(Combidoc/Conocimiento Transporte Combinado) y el FIATA⁴-THRU B/L*, la opción más utilizada actualmente.
- El Transporte Multimodal⁵, está regido por normas nacionales e internacionales.

¹ En este caso se acuerda un contrato de transporte por cada modo.

² En este caso se acuerda un contrato con uno de los transportistas de la cadena, el cual emite el documento de su correspondiente modo y se ocupa de subcontratar como agente los otros modos necesarios para completar el viaje. En este caso, si bien hay un solo contrato, se aplica el Principio de Solidaridad, por el cual el transportista de cada modo responde ante la pérdida o daño de la carga.

³ Baltic and International Maritime Council.

⁴ Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés" o Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados, organización no gubernamental fundada en Austria, en 1926.

⁵ Cuando una persona jurídica denominada Operador de Transporte Multimodal (OTM), subcontrata modos diferentes y entrega al usuario un contrato de transporte multimodal (DTM), donde se dispone que el mismo se hará único responsable de toda la cadena.

Comunidad Andina

DECISION 393 del 09/07/1996
Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal"

DECISION 331 del 04/03/1993
Transporte Multimodal

Son normas supranacionales, por lo que entran en vigencia automáticamente para los países miembros de la CAN: Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.

MERCOSUR

MERCOSUR/CMC/DEC N° 15/94 del 17/12/1994
Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR.

Vigente entre Argentina, Brasil y Paraguay.
Suscrito en el marco del Tratado de Montevideo 1980 como AAP/PC/8 del 30/12/94.

2.2. Normativa Técnica sobre Transporte Intermodal

La estandarización de las características técnicas de las redes, nodos, vehículos, equipos y servicios de transporte es clave para que éstos se puedan acomodar fácilmente a una movilización de carácter intermodal. Entre los aspectos a uniformizar se encuentran los siguientes:

En cuanto a las redes:

- Especificaciones para el diseño, la construcción y mantenimiento de carreteras (materiales, ancho, señalamientos), ferrovías (anchos de trocha, etc.) y obras de arte (puentes, túneles);
- Normas de tránsito y seguridad vial (señalamiento de irregularidades en la ruta; límites de velocidad; prioridades de paso, órdenes de detención, etc.);

En cuanto a los vehículos:

- Características de los vehículos de transporte, en especial los camiones (peso y dimensiones de los vehículos; equipamiento obligatorio; sistemas de frenos; de iluminación; de seguridad; placas de identificación; límites máximos de emisión de ruidos y gases vehiculares, etc.).

En cuanto a los equipos de transporte:

- Dimensiones de los equipos para embalar y unitarizar la carga (Normas ISO, Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de las Naciones Unidas de 1972, contenedores OACI, etc.);

En cuanto a los servicios de transporte:

- Procedimientos operativos en general para el transporte unimodal e intermodal;
- Procedimientos operativos especializados (Mercancías Peligrosas; Cargas Perecederas, etc.).

En cuanto a los servicios conexos al transporte y a la carga:

- Seguros a la carga y a los vehículos de transporte;
- Emisión y Tramitación de la Documentación comercial y aduanera;
- TICs.

En cuanto a las externalidades de transporte:

- Normas de protección al medio ambiente (combustión, ruidos, etc.).

II. INICIATIVAS Y PROYECTOS JURÍDICOS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

A continuación, se describen los principales proyectos de carácter jurídico para articular y armonizar las normas internacionales de transporte multimodal.

1. Iniciativas en las Naciones Unidas/UNCTAD

Aunque con la norma CCI 298 se obtuvo un poco más de uniformidad en la base jurídica del transporte intermodal, estas reglas no cambiaron el complicado panorama de las diferentes responsabilidades, razón por la cual Naciones Unidas, luego de ocho años de deliberaciones, aprobó el "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de 1980". Este Convenio no ha entrado en vigor hasta el momento, principalmente por la presión ejercida por parte de las principales empresas navieras del mundo que entienden que, al basarse en las Reglas de Hamburgo, implementa una situación desfavorable a sus intereses. No obstante, este Convenio puede ser aplicable por voluntad de las partes.

Ante esta situación, la UNCTAD promovió un estudio para evaluar el cumplimiento de las normas sobre transporte multimodal vigentes en el mundo. A tales efectos, se realizó un análisis de las leyes y reglamentaciones aplicables a este sistema de transporte, quedando en evidencia una considerable diversidad de legislación regional, subregional y nacional. El estudio se publicó en junio de 2001 en un informe acompañado de un cuadro comparativo⁶.

Posteriormente, UNCTAD convocó una reunión de expertos para examinar la situación. La mayoría de los expertos recomendó estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo instrumento internacional teniendo en cuenta las opiniones de todas las partes interesadas, tanto públicas como privadas; una minoría de expertos que representaban al sector marítimo, recomendaron alcanzar un grado de uniformización a través de una extensión del régimen de transporte internacional marítimo de mercaderías a todos los contratos de transporte intermodal en los que hubiera un tramo marítimo (propuesta de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI); y otra minoría de expertos que representaba principalmente al sector del transporte por carretera, sugirió la ampliación del régimen internacional del transporte de mercaderías por carretera a todos los contratos de transporte intermodal en que hubiera un tramo por este modo. Este tema aún sigue en discusión.

2. Iniciativas en la Región

Seguidamente, se describen las principales iniciativas y proyectos de acuerdos sobre transporte multimodal llevados a cabo en la región.

2.1. América del Sur

El avance más importante hacia la elaboración de un Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional que abarque a todos los países miembros de la ALADI, fue el realizado en el marco de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones

6 (Implementation of Multimodal Transport Rules, UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1).

y Obras Públicas de América del Sur, foro que funcionó entre el año 1991 y 1997. En este foro, se logró articular las normativas subregionales de la Comunidad Andina y el MERCOSUR, labor que cumplió un Grupo de Trabajo creado a estos efectos por dicho Foro, el cual realizó cinco reuniones bajo la coordinación de Chile y con la participación de los diez países miembros de la Conferencia (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), la ALADI y la CEPAL.

Este Grupo presentó un Proyecto de Acuerdo a la Conferencia, en su tercera reunión realizada en Montevideo, Uruguay en noviembre de 1996 (Ver Anexo 1), el cual fue aprobado como Resolución 23 (III) (Ver Anexo 2). En dicho mandato, los Ministros asumieron el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos para que dicho Acuerdo fuera suscrito al amparo del Tratado de Montevideo 1980 que instituye la ALADI, para eventualmente facilitar el ingreso de los restantes países miembros de la ALADI (en ese momento era solamente México, ya que Cuba ingresó posteriormente).

El Proyecto fue remitido en 1997 a la Secretaría General de la ALADI, la cual presentó el texto del Acuerdo de Alcance Parcial (Ver Anexo 3) a la firma de los Representantes Permanentes ante ALADI pertenecientes a los países miembros de la Conferencia, de los cuales sólo cuatro llegaron a suscribir el Acuerdo: Bolivia, Brasil, Perú y Venezuela. En el Anexo 4 se ha incluido además la opinión que dio la UNCTAD respecto al Proyecto de Acuerdo de la Conferencia.

En el año 2010 los países miembros de la ALADI acordaron continuar con el proceso de armonización y convergencia del transporte multimodal, para extenderlo a los doce países miembros de este Organismo. Incluso, teniendo en cuenta la naturaleza de red interregional y global que característica al multimodalismo, se ha planteado también la posibilidad de abrir este Acuerdo a otros países y regiones latinoamericanos, haciendo uso de la flexibilidad que caracteriza a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980.

UNASUR/IIRSA

En junio del 2003, la IIRSA, tomando como antecedentes los trabajos realizados para contribuir a la armonización de la normativa sobre Transporte Multimodal, publicó un trabajo con el objeto de dar nuevo impulso al análisis de la problemática legal/regulatoria de esta modalidad de transporte en la región⁷. En julio de ese mismo año, esta Iniciativa publicó la Herramienta de Trabajo para el diseño de una *Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana (VESA)*, la cual se apoya en 7 principios orientadores, uno de los cuales es la convergencia normativa. Estos principios permitieron reconocer la existencia de cadenas logísticas de abastecimiento y la importancia que tiene el desarrollo de redes y nodos para el transporte intermodal. En el año 2006, la IIRSA comenzó a trabajar en el diseño e implementación de cadenas intermodales modernas, proponiendo acciones para avanzar en la articulación de los marcos normativos sobre transporte con la participación de todos los actores: Gobierno, Transportistas, Dadores de Carga, etc.

En abril de 2012 la IIRSA, ya dentro del marco de UNASUR, aprobó un nuevo Plan de Acción 2012-2022 en uno de cuyos puntos se señala la necesidad de "Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países

⁷ "Transporte Multimodal en Sudamérica. Hacia una Articulación Normativa de Carácter Regional". Informe Final. IIRSA. Junio de 2003. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

miembros de la UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la región”, ya que “la incompatibilidad entre los diferentes marcos normativos impide la profundización de la integración y aleja las inversiones en el sector que demanda recursos extremadamente elevados. Asimismo, recalcó que “la región necesita un marco legal que promueva la atracción de inversiones” y que “la compatibilización de los marcos normativos existentes creará un ambiente favorable, otorgando operabilidad para las infraestructuras”. Para ello, se encomendó que el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) actuase en sinergia y en articulación con otros organismos de integración.

2.2. ALADI

En el año 2007 la Secretaría General coordinó un Foro Virtual con Expertos y Operadores en Transporte Multimodal del sector privado de los países miembros, para recabar sus puntos de vista sobre esta materia. Los mismos plantearon tres opciones para la armonización y convergencia de esta normativa:

- Globalización Normativa (plegarse directamente a la normativa utilizada actualmente en el mundo (FIATA, Convenio 1980, etc.)
- Adopción de una Ley Modelo a nivel nacional y su posterior regionalización.
- Actualización de proyecto de América del Sur y adopción del mismo por todos los países miembros.

Asimismo, estos Expertos y Operadores presentaron un Plan de Acción:

A ESCALA NACIONAL:

Aspectos Institucionales: Coordinación entre entidades locales.

A ESCALA REGIONAL:

i. Aspectos institucionales: Coordinación entre entidades nacionales.

ii. Aspectos jurídicos y documentales

Primera etapa: Se actualizarán y armonizarán las normas nacionales, subregionales y regionales de cada modo y se adaptarán para usar los documentos multimodales de la UNCTAD/CCI de 1992.

Segunda etapa: Al diseñar el convenio único, se considerarán:

- Los límites de responsabilidad
- Un documento multimodal para toda la región aprobado por la CCI y otras normas que obliguen a su digitalización y aceptación por aduanas y bancos.
- Normas técnicas que faciliten el multimodalismo.

iii. Aspectos comerciales y operativos

- Estudio de las características de los flujos de comercio para evaluar su mejor forma de movilización.
- Concientización de operadores y usuarios de la importancia del multimodalismo.

iv. Aspectos de infraestructura física Coordinaciones entre Iniciativas.

III. IDENTIFICACIÓN DE UN PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DEL INTERMODALISMO PARA LA REGIÓN.

A continuación se presenta una serie de propuestas del Foro Virtual sobre Transporte Multimodal coordinado por la Secretaría General de la ALADI en el año 2007, que podrían coadyuvar a la armonización de las normas de transporte multimodal en la región.

A escala nacional:

- a) Revisar a escala nacional los marcos legales que rigen los distintos niveles del transporte unimodal e intermodal (niveles de infraestructura, funcional y de gestión) así como de sus actividades conexas, como por ejemplo, impuestos, peajes y tarifas por uso de redes, nodos y TICs;
- b) Organización empresarial de los operadores y suministro de sus servicios;
- c) Financiación para la adquisición de equipos y la construcción de infraestructuras intermodales;
- d) Aspectos laborales, de seguridad y medioambientales;
- e) Procedimientos de control interno;
- f) Desarrollo de *clusters* de logística y transporte;
- g) Fomento de consejos nacionales de usuarios de transporte intermodal para defender los intereses de los exportadores e importadores.

A escala internacional:

- a) Continuar apoyando las iniciativas existentes a escala mundial y regional para la aprobación y aplicación de una norma sobre transporte multimodal, teniendo en cuenta que para el éxito de este emprendimiento, también habrá que considerar:
 - La armonización de los acuerdos subregionales sobre contrato de transporte, en especial del terrestre de mercancías (Decisión 399 de la CAN y Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad del Transportista -CRT), a fin de unificar los límites de responsabilidad en este modo igualándolos al acuerdo de transporte multimodal;
 - La armonización de los acuerdos sobre acceso al mercado de transporte en sus distintos modos, en especial sobre transporte terrestre (Decisión 399 y ATIT), incluyendo los aspectos aduaneros y de migración vinculados a los mismos;
- b) En cuanto a la estandarización de normas técnicas, trabajar en la convergencia regional de todas las regulaciones y reglamentaciones nacionales e internacionales que se apliquen en los diferentes eslabones de la cadena logística, analizándolas y seleccionando aquellas que favorezcan el desarrollo del transporte internacional unimodal e intermodal (estandarización de equipos, dimensiones de vehículos, topes de velocidad, señalización vial, documentación, cargos diferenciales en materia de peajes, reglamentos

operativos, etc.), las actividades de valor agregado logístico y la libre circulación de las mercaderías en tránsito en cualquier país miembro.

ANEXO 1

ACTA DE LA REUNION EXTRAORDINARIA DEL GRUPO DE TRABAJO

SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

RESOLUCION 16 (II)

CONFERENCIA DE MINISTROS DE TRANSPORTES,
COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE AMERICA DEL SUR

9 y 10 de octubre de 1996
Santiago de Chile - Chile

**PROYECTO DE ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE
AMERICA DEL SUR**

**Capítulo Primero
DEFINICIONES Y AMBITO DE APLICACION**

DEFINICIONES

Artículo 1. A los efectos del presente Acuerdo se entiende por:

Transporte Multimodal Internacional, en adelante transporte multimodal, es el porte de mercancías 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 un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Contrato de Transporte Multimodal, el acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

Operador de Transporte Multimodal, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de Transporte Multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Porteador o Transportador, la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este, sea o no el operador de transporte multimodal.

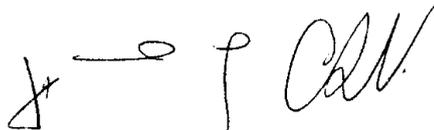
Expedidor, la persona que celebra un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

Consignatario, la persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.

Destinatario, la persona a quien se le envían las mercancías.

Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato. Puede ser sustituido, por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y será:

- a) negociable, o
- b) no negociable con expresión del nombre del consignatario.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. P. Calv.', is written over a horizontal line.

Tomar bajo custodia, el hecho de recibir efectiva y materialmente las mercancías por parte del operador de transporte multimodal, y que éste las acepte para su transporte.

Entrega, el hecho de poner las mercancías de manera efectiva y material:

- a) en poder del consignatario; o
- b) a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o,
- c) en poder de aquellas autoridades u otras personas a las cuales deben ser entregadas según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de entrega.

Derechos Especiales de Giro (DEG), la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional.

Mercancías, los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser transportados sobre o bajo cubierta.

Por escrito, la expresión que comprende el telegrama, el télex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita y transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.

Organismo Nacional Competente, el organismo designado por cada país signatario, encargado de registrar y habilitar a los operadores de transporte multimodal, emitir y cancelar los certificados de registro correspondientes.

Certificado de Registro, el documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del operador de transporte multimodal en el registro de operadores de transporte multimodal.

Ley Imperativa, toda ley o convenio Internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.



AMBITO DE APLICACION

Artículo 2. El presente Acuerdo se aplicará a todos los contratos de transporte multimodal internacional, siempre que:

- a) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, esté situado en un país signatario; o,
- b) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal entrega las mercancías, esté situado en un país signatario.

Asimismo, las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán a todos los contratos de transporte unimodal internacional que se celebren con expresa remisión a este Acuerdo.

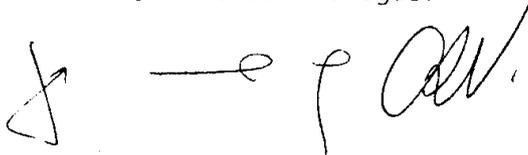
Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o a las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal o al contrato de transporte unimodal.

Capitulo Segundo CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 4. El operador de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales. El documento deberá ser fechado y firmado por el operador del transporte multimodal o por la persona autorizada al efecto por él.

Artículo 5. Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descrita, a menos que se haya incluido en dicho documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, tales como "peso, naturaleza y número declarados por el expedidor": "contenedor llenado por el expedidor" u otras expresiones análogas.



No se admitirá prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido transferido o si el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

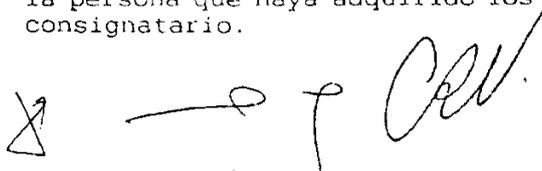
**OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD
DEL OPERADOR DE TRANSPORTE
MULTIMODAL**

Artículo 6. La responsabilidad del operador de transporte multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento de su entrega

Artículo 7. El operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 8. El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);
- d) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e) cuando no se haya emitido ningún documento de transporte multimodal, a la persona designada en las instrucciones que, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte multimodal a tal efecto, se hayan recibido del expedidor o de la persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario.

Handwritten signature and initials, possibly 'CER', with a horizontal line below.

FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 9. El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados, agentes o contratados adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo culpa o dolo de su parte que haya ocasionado la ocurrencia de tal pérdida, daño o perjuicio resultante del retraso en la entrega.

El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, sólo cuando el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y que éste haya sido aceptado por el operador de transporte multimodal.

EXONERACIONES DE RESPONSABILIDAD

Artículo 10. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el operador de transporte multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso ha sobrevenido cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, en una o más de las circunstancias siguientes:

- acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;
- insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente;
- vicio propio u oculto de las mercancías;
- huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados.

Handwritten signature and initials, possibly 'A' and 'P' followed by a stylized name.

**LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR
DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Artículo 11. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, debieron ser entregadas.

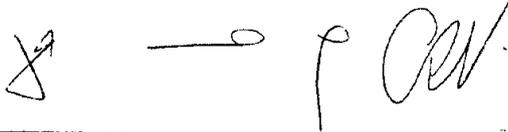
El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiese de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

Artículo 12. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el operador de transporte multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el documento de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Artículo 13. Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 14. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, cuando la pérdida o el daño de las mercancías no se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal internacional y éste no incluya, conforme al contrato el porte de mercancías, tramo por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Artículo 15. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el



límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio o ley nacional imperativa.

Artículo 16. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o daño de las mercancías, estará limitada a una suma que no exceda al equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Artículo 17. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

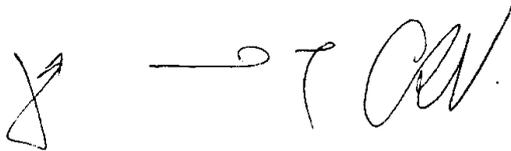
Artículo 18. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el operador de transporte multimodal, con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o en forma imprudente, dolosa o a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 19. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso, que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento o conocimiento de transporte multimodal.

Artículo 20. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior.

Artículo 21. En relación a los artículos 19 y 20, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

Handwritten signature and initials in black ink, consisting of a stylized 'X' followed by a horizontal line and the letters 'T' and 'AN'.

Artículo 22. 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.

**RETRASO EN LA ENTREGA
Y PERDIDA DEFINITIVA**

Artículo 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.

Artículo 24. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el artículo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

**AVISO DE PERDIDAS O DAÑO
DE LAS MERCANCIAS**

Artículo 25. A menos que el consignatario dé aviso por escrito al operador de transporte multimodal de la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

Artículo 26. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes se aplicará igualmente la presunción establecida en el artículo anterior, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

A los efectos de este Artículo 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 entrega de las mercancías transportadas, ha sido dado al operador de transporte multimodal.



**RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA
RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL**

Artículo 27. El presente Acuerdo se aplica a todas las reclamaciones que se dirijan contra el operador de transporte multimodal, derivadas del cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Asimismo, el presente Acuerdo se aplicará a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del operador de transporte multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal y de esos empleados, agentes u otras personas, no excederá de los límites establecidos en el presente Acuerdo.

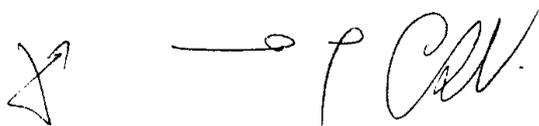
JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 28. A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el contrato de transporte multimodal de mercancías realizado en base al presente Acuerdo, los jueces y tribunales que correspondan:

- a) al domicilio principal del operador de transporte multimodal;
- b) al lugar de celebración del contrato de transporte multimodal;
- c) al lugar donde se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal; o
- d) al lugar de entrega de las mercancías.

Será nula y sin efecto toda estipulación contenida en el documento o el contrato de transporte multimodal que limite la facultad de elección del demandante.

Artículo 29. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 28, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los contratos de transporte multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

A handwritten signature consisting of a stylized 'X' followed by a horizontal line and the initials 'P. C. M.' in cursive.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

PRESCRIPCION

Artículo 30. Salvo acuerdo expreso en contrario, el operador de transporte multimodal, quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo, si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde:

- a) la entrega de las mercancías;
- b) la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas;
o,
- c) la fecha en que, de conformidad con el artículo 24, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

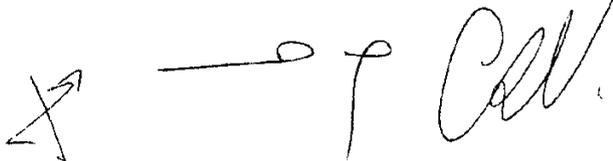
Capítulo Tercero OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

AUTORIZACION Y REGISTRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 31. Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal en cualquiera de los países signatarios, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del país signatario, previo cumplimiento de las disposiciones legales internas.

Artículo 32. El certificado de registro otorgado por el organismo nacional competente de cualquiera de los países signatarios autorizará al operador de transporte multimodal para operar en los demás países signatarios, cuyos organismos nacionales competentes convalidarán formalmente esa autorización.

Artículo 33. Los operadores de transporte multimodal constituidos y establecidos en un tercer país, deberán inscribirse o registrarse en el registro de operadores de transporte multimodal de cada uno de los países signatarios en los que deseen operar.

Handwritten signature and initials, possibly 'C. Cal', with a large 'X' mark to the left.

Artículo 34. El registro mantendrá su vigencia siempre que no medie comunicación oficial y por escrito del organismo nacional competente que lo otorgó, al operador de transporte multimodal, sobre la suspensión o cancelación del certificado de registro, por dejar de cumplir los requisitos que lo habilitan para operar establecidos en el presente Acuerdo o en la legislación nacional correspondiente.

Artículo 35. El organismo nacional competente de cada país comunicará oportunamente a los restantes países signatarios del presente Acuerdo, el otorgamiento de los certificados de registro, así como de las modificaciones que en ellos se introduzcan, sus suspensiones y cancelaciones.

Artículo 36. Cuando uno de los organismos nacionales competentes adopte medidas que afecten las disposiciones del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones, deberá ponerlas en conocimiento de los otros organismos nacionales competentes.

Cada país signatario resolverá de acuerdo a su legislación nacional los actos u omisiones en que incurra el operador de transporte multimodal en el ejercicio de su actividad conforme a las disposiciones del presente Acuerdo.

REQUISITOS PARA LA OBTENCION Y EMISION DEL CERTIFICADO DE REGISTRO

Artículo 37. Para poder inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del país ante quién se solicita la inscripción;
- b) contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país signatario ante el cual solicite su inscripción, así como en los demás países signatarios en los cuales pretenda operar;
- c) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG u otorgar una garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del organismo nacional competente; y,
- d) Para poder operar, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros contratada con una compañía instalada en uno de los países signatarios que cubra su responsabilidad civil -contractual y extracontractual- en



relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.

Artículo 38. El organismo nacional competente otorgará el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante Resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 37.

Capítulo Cuarto APLICACION Y SEGUIMIENTO

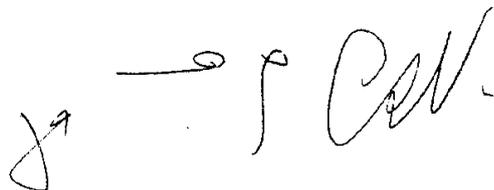
Artículo 39. Los países signatarios designarán, en un plazo máximo de 90 días, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones.

Cualquier modificación en la designación de los organismos nacionales competentes deberá ser comunicada a las demás Partes.

Artículo 40. Dichos organismos nacionales competentes constituirán una Comisión encargada de la evaluación permanente del presente Acuerdo.

La comisión tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y resolver los problemas que se presenten en su aplicación;
- b) adoptar las medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos y disposiciones del Acuerdo;
- c) asegurar la correcta interpretación y aplicación de los compromisos adoptados por los países signatarios en el marco del presente Acuerdo;
- d) aprobar y modificar los documentos armonizados que se requieran para la aplicación del Acuerdo, incluyendo las instrucciones y notas explicativas correspondientes;
- e) proponer las modificaciones y ajustes que se consideren necesarios para el perfeccionamiento del Acuerdo; y
- f) las demás que le sean encomendadas por los países signatarios.

Handwritten signature and initials in black ink, appearing to be 'J' followed by a flourish and 'C.M.'.

Artículo 41. La Comisión se reunirá anualmente para evaluar la aplicación del Acuerdo y sus decisiones se adoptarán por consenso.

La Comisión podrá reunirse en forma extraordinaria a solicitud de cualquiera de los países signatarios, cuando se presenten problemas o temas que requieran un tratamiento urgente.

Artículo 42. La Comisión podrá invitar a representantes de otros organismos de la administración pública, del sector privado, o de organizaciones internacionales, para asesorarla en el cumplimiento de sus funciones y facilitar la aplicación del Acuerdo.

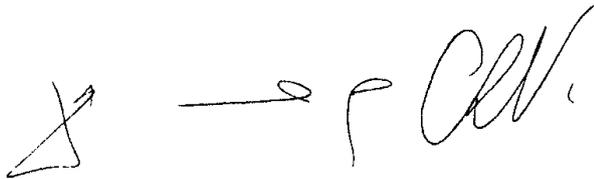
Capítulo Quinto DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 43. El presente Acuerdo no implica bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades sobre transporte o libre tránsito de mercancías que los países signatarios se hayan otorgado o se otorguen entre sí o con terceros países, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Artículo 44. Toda estipulación contenida en el documento de transporte multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Acuerdo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el operador de transporte multimodal podrá, con el consentimiento del expedidor, incrementar los límites de responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo, salvo lo dispuesto en el artículo 1 parte final y en el artículo 3.

Artículo 45. El operador de transporte multimodal no inscrito en el registro de operadores de transporte multimodal no podrá acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en el presente Acuerdo.

Handwritten signature and initials in black ink, consisting of a stylized 'X' followed by a horizontal line and the letters 'CEN'.

ANEXO 2
OPINION DE LA UNCTAD SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO

15.11.94

COMENTARIOS DE LA SECRETARIA DE LA UNCTAD
AL PROYECTO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN AMERICA DEL SUR

1. El Proyecto de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional en América del Sur, constituye un intento serio para alcanzar uniformidad legislativa en materia de transporte multimodal internacional en toda la sub-región, compatibilizando, y en su caso integrando, el proyecto de MERCOSUR con la Decisión 331 de la JUNAC, enmendada en la reunión del 15 al 17 de Junio en Bogotá.
2. Un sistema uniforme de responsabilidad para toda la sub-región no sólo resultaría benéfico desde el punto de vista económico, por cuanto permitiría otorgar reglas de juego claras y precisas para los operadores de transporte multimodal estableciendo un marco jurídico en consonancia con instrumentos legales adoptados internacionalmente, sino que, además, constituiría un avance en el proceso de integración sub-regional. Pocas áreas tan propicias para lograr una legislación armonizada en la sub-región como las que se refieren al transporte internacional, y la cercanía de estos proyectos ofrece una oportunidad inmejorable de alcanzar un consenso al respecto. Una legislación regional integrada se convertiría así en un tratado internacional con mucha fuerza y gravitación en el panorama mundial de la uniformidad de la legislación del transporte.
3. Estas premisas son sin duda las que han guiado los trabajos del Grupo, ya que la Decisión 331 fue modificada, entre otras razones, para armonizarla con el Decreto Legislativo 714 del Perú y con los proyectos de MERCOSUR y con el Proyecto de Alcance Parcial de ALADI. En la actualidad ambos proyectos y la decisión 331 de la JUNAC se encuentran muy cercanos y, a nuestro parecer, los tres instrumentos son susceptibles de ser consolidados en una sola norma si se lograra consenso en ciertos postulados básicos; sobre todo, en los que se refieren a la responsabilidad del operador de transporte multimodal (OTM) y al límite de la responsabilidad.
4. En primer lugar, los tres instrumentos centralizan la responsabilidad del transporte multimodal en el operador (OTM) por toda la operación consolidada. Este es un principio básico del sistema de responsabilidad y está en armonía con el sistema adoptado en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional (CIM). En tal virtud, difiere de otros sistemas como el de la "red" en el que cada segmento del transporte está individualizado y el titular de cada medio de transporte responde por el daño ocasionado en dicho segmento. En tales casos, el OTM actúa simplemente como agente de dichos transportistas. El sistema en los tres instrumentos bajo comentario está contenido en la definición de lo que se entiende por "Operador de Transporte Multimodal" donde queda aclarado, con ligeras variantes, que éste actúa como principal y no como agente del expedidor o de los porteadores.

5. El artículo 9 del TMI América del Sur y del MERCOSUR, que corresponden al artículo 10 de la Decisión 331 de la JUNAC es un punto de discrepancia importante, pues define la responsabilidad del operador de transporte multimodal, y de esta responsabilidad se derivan importantes consecuencias económicas y comerciales que es menester tener en cuenta al momento de adoptar una decisión al respecto. En este sentido, como lo explicaremos luego, tanto la Decisión 331 como el Proyecto de MERCOSUR, se encuentran cercanos y susceptibles de ser armonizados, pero hay una considerable distancia con lo previsto en el proyecto TMI América del Sur.
6. Tanto la Decisión 331 con el proyecto de MERCOSUR establecen una responsabilidad del OTM basada en el principio de culpa, mientras que el proyecto TMI América del Sur, establezca una "responsabilidad objetiva", con ciertas puntuales excepciones que confirman, precisamente, su carácter de responsabilidad estricta.
7. En el Proyecto TMI América del Sur el operador será responsable si "el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia". Es decir, que poco importa si medió o no culpa o dolo de su parte y no se podrá liberar de esta responsabilidad así "haya tomado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", que es la fórmula de todos los Convenios de las Naciones Unidas sobre transporte Internacional y es el recogido por el artículo 10 de la Decisión 331 de la JUNAC.
8. En cambio el proyecto de MERCOSUR, también está basado en el principio de culpa, como se desprende de la lectura del artículo 9 en forma concordada con el artículo 10, aún cuando, a nuestro parecer, la enumeración contenida en el artículo 10 deviene innecesaria. Pareciera, sin embargo, que el proyecto de MERCOSUR establece un sistema más benigno que el consignado en los Convenios de las Naciones Unidas y en la JUNAC pues mientras que en aquéllos el operador debe probar "que tomó todas las medidas que razonablemente podían exigirse" para evitar el hecho, en el de MERCOSUR se libera de su responsabilidad si prueba que no medió culpa ni dolo de su parte.
9. La responsabilidad objetiva en el Proyecto TMI América del Sur, haría que el OTM que opera en los países de América del Sur asuma una responsabilidad más onerosa que los operadores en otras partes del mundo, especialmente en aquellos países donde funciona el sistema de la "red" en lugar del sistema "consolidado" que es el elegido para América del Sur en los tres instrumentos bajo comentario.
10. El fundamento de la responsabilidad, a que nos hemos referido en los párrafos anteriores, hay que concordarlo con el artículo que establece el límite de responsabilidad, donde también hay disenso entre los tres instrumentos.

11. El artículo 14 de la Decisión 331, consigna como límite de la responsabilidad una suma máxima equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor. En igual sentido se ha manifestado Brazil, en el proyecto de MERCOSUR, pero hay una diferencia fundamental, que es la posición de la Argentina donde se consigna un "valor superior a 400 pesos argentinos oro por kg. o pieza afectada o de 10 pesos argentinos oro, si esta suma es mayor. El artículo 12 del Proyecto TMI América del Sur establece dos opciones: la contenida en la Decisión 331 y en la declaración de Brazil de MERCOSUR, y, como alternativa, la declaración de límite de responsabilidad que afectúe cada país.
12. La adopción del fundamento de la responsabilidad siguiendo las líneas matrices de los Convenios de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías y de Transporte de Mercancías por Mar pero con los límites de responsabilidad fijados en el Convenio e Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de 1968, las llamadas "Reglas de Haya-Visby", fue un compromiso, una transacción importante de los países que conforman la JUNAC y Brazil, para lograr un sistema uniforme, basado en sólidos principios de tradición jurídica civil-romanista, que es la común en todos los países de la sub-región, con los límites de responsabilidad del sistema "Haya-Visby" para no afectar el delicado equilibrio en la distribución de riesgos que debe haber en el transporte internacional de mercaderías, teniendo en consideración sobretodo que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal no ha entrado en vigor al no haber alcanzado el número suficiente de estados contratantes.
13. La transacción andina, a la que se ha sumado Brazil, resulta sumamente interesante. De un lado establece un sistema uniforme para la región permitiendo la competencia y jurisdicción de los jueces de la región para el conocimiento de las reclamaciones que se deriven de la ejecución de un contrato de transporte multimodal de mercancías y deja abierta la posibilidad del incremento de este límite, cuando los países de la región adopten el Convenio de Naciones Unidas y éste entre en vigor.
14. Una de las ventajas de un sistema regional uniforme es que cada país tendría jurisdicción y competencia para conocer de estas reclamaciones y aplicar normas y principios generales uniformes. Eso redundaría en beneficio de toda la comunidad marítima de cada país de la región; pero, si se adoptan límites de responsabilidad mayores en otro país éste beneficio se perdería, ya que el Operador sería inexorablemente demandado en dicho país, sobre todo habida cuenta de la amplia gama de jurisdicción establecida en los artículos sobre Jurisdicción y Competencia (Artículo 23 Proyecto TMI América del Sur, Artículo 25 JUNAC y Artículo 24 Proyecto MERCOSUR), de los tres instrumentos bajo análisis.