

La instrumentación del Contrato de Transporte (Acerca de tres nuevas modalidades de cumplimiento)

PABLO MOURIER

-Introducción-

Los documentos de transporte internacional, reflejados en el manifiesto de carga, forman parte de la documentación que debe llevar el medio transportador, tanto a su arribo (Código Aduanero, art. 130 inc. b) como a su salida del territorio aduanero (Código Aduanero, art. 403 inc. c).

Esa misma documentación es exigible para el depósito provisorio de la mercadería (Código Aduanero, art. 200). Otras operaciones también lo requieren (por ejemplo, Código Aduanero, art. 410).

A efecto de dar a la mercadería una destinación aduanera, cada documento de transporte internacional, sea conocimiento de embarque, carta de porte o equivalente, deberá a su vez ser presentado como documentación complementaria del despacho bajo apercibimiento de ley (Código Aduanero, art. 218). Esos documentos de transporte acreditan, a tal efecto, la "disponibilidad jurídica de la mercadería" y están dentro de los exigidos para cada una de las destinaciones aduaneras de importación (Código Aduanero, arts. 235, 254, 288 y 299).

Las modalidades en cuanto al libramiento, transmisión y tenencia de esa documentación resultan, en consecuencia, de suma relevancia para el documentante por la demora y costo que incluso significa su reemplazo por

una garantía (Código Aduanero, art. 219); ello, por cierto, es más grave en los casos de despacho "directo a plaza", que deberían verse facilitados de acuerdo con el Decreto de Desregulación nº 2284/91.

Veremos a continuación tres modalidades nuevas de contratos de transporte y los documentos que en cada caso amparan las mismas, no siempre receptadas por nuestra Legislación.

I -Transporte postal puerta a puerta-

Se trata de una modalidad cada vez más difundida de transporte internacional combinado, generalmente tierra-aire-tierra, en el cual el transportista toma el envío en la puerta del remitente y lo entrega en la puerta del consignatario.

Por su naturaleza se trata de un tráfico postal que presta el Correo por sí o por empresas autorizadas (Conf. Convenio de Kyoto, Anexo F. 4, Norma 4, Nota 2).

En nuestro país el transporte "puerta a puerta" se encuentra regulado en el artículo 4º de la ley 22.016 de Monopolio Postal y Resoluciones ENCOTEL N°s 1506, 1507/82; 2422/83; 2323/84; 1262/86; 1241 y 1242/88 -entre otras-, que establecen los requisitos de habilitación de la pyme, la forma de encaminamiento del envío, la tarifa mínima que deberán cobrar y la parte de esa tarifa

que corresponde al Correo argentino, en caso de que el servicio sea prestado por una empresa autorizada.

En este último caso la regulación aduanera (Res. 133/91, BANA 10/91), establece que dichas empresas deberán acreditar "...estar autorizadas para estas operaciones por la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCOTEL) y demostrar la intervención de la mencionada empresa a los efectos del pago de las tasas postales correspondientes..."

Todo ello lleva a concluir que el sistema "puerta a puerta" es y está regulado como servicio postal que será nacional o internacional, según el ámbito en que se preste el mismo, directo o indirecto, según el grado de participación del Correo estatal y monopólico o no monopólico, según la índole de los efectos transportados. Interesa determinar si este servicio internacional cuando es prestado indirectamente (por permisionario), constituye un envío postal en los términos del art. 550 del Código Aduanero que dice: "Constituyen envíos postales, a los fines aduaneros, los efectuados con intervención de las administraciones de correos del país remitente y del país receptor, conforme a lo previsto en las convenciones internacionales ratificadas por la Nación y a lo que dispusiere la reglamentación".

Por parte de nuestra administración de Correos, que habilita la prestación de servicios por terceros, no cabe duda de que este envío es "postal" en los términos de ley, y esto es plenamente aplicable en materia de exportación, no sólo a los fines aduaneros sino por las Garantías Constitucionales (Constitución Nacional, art. 18) y Legales (Ley 20.216, art. 6º) que amparan esos envíos.

En cuanto a la administración de correos extranjera, sea receptora o emisora, debe suponerse que también para ésta el servicio es "postal" si se trata de un país miembro de la Unión Postal Universal; ello es así, teniendo en cuenta que en este caso es un servicio monopólico que debe ser prestado, directa o indirectamente, por aquélla.

La misma Resolución n° 133/91 -y esto es relevante frente a la parte "in fine" del citado artículo 550 (Código Aduanero)- permite únicamente los envíos "puerta a puerta" de documentación monopólica (punto 1.3.1.), limitando la no monopólica a "otra documentación" y a las "muestras dentro del marco previsto en los artículos 560 y siguientes del Código Aduanero y su reglamentación". De esta manera queda definida de hecho y de derecho la naturaleza "postal" del envío "puerta a puerta" autorizado en nuestro país, de acuerdo a lo previsto por la Unión Postal Universal (Hamburgo 1984), en el sentido de mantener y respetar el monopolio postal, y por el Consejo de Cooperación Aduanera (Convenio de Kyoto), respecto de la prestación del servicio postal por empresas autorizadas.

Ello no quita que no deba reconocerse la naturaleza "sui generis" del envío "puerta a puerta" por la forma de transporte, su documentación, sujetos intervinientes y responsabilidad que asumen, razón por la cual deberá propiciarse un régimen propio que hoy por hoy no tiene.

Mientras tanto resulta importante respetar y aplicar las reglas existentes, propiciando su difusión (Kyoto, Anexo F. 4, Norma 27) de manera tal que los usuarios no se vean perjudicados, de respetar los derechos de las administraciones postales, de la generalidad de

los prestarios del servicio y de los propios transportistas y agentes de carga que deben tener reglas claras y equitativas de competencia en cuanto a los alcances de la autorización y control de la Aduana sobre el servicio postal internacional en su modalidad "puerta a puerta".

II -Transporte combinado o multimodal-

La modalidad del transporte combinado no es nueva, si bien su documentación, régimen de responsabilidad y las operatorias intermedias a las que pudiere dar lugar no están claramente definidas por las regulaciones aduaneras, tal como sí lo tiene establecido la Camara de Comercio Internacional (CCI) en las "ICC Rules for Multimodal Transport Documents (Nº 481)" donde se analiza el transporte singular, combinado y su marco de regulación internacional.

Esta modalidad de transporte reviste en la actualidad particular relevancia frente a la concreción de la Hidrovía de la Cuenca del Plata, que vinculará vastas extensiones de nuestro país y de los que integran el Mercosur entre sí y con el resto del mundo mediante el transporte internacional combinado "tierra-aguas (fluviales y marítimas)-tierra".

El documento de transporte combinado indica el lugar de recibo (1) el lugar de entrega (2), el nombre del buque que "alimenta" al buque de mar (3) y el nombre del buque de mar (4). El contrato de transporte es para un transporte combinado entre el lugar de recibo y el lugar de entrega. Por esta razón el documento de transporte combinado prueba el recibo de las mercancías (5) y no que las mercancías han sido colocadas a bordo. La responsabilidad del empresario u operador del transporte combi-

nado se inicia en el lugar del recibo y termina en el lugar de entrega (6). El documento de transporte combinado está debidamente firmado (7), indica el número de originales (8) del juego o set completo y prueba el pago de los costos del transporte (9). Está elaborado a la orden del consignatario (10), cuyo endoso será necesario. La aceptación de un documento como este se rige por el Artículo 23 de las Reglas Uniformes de Transporte Combinado (RUCD).

En cuanto al pago del costo de transporte (flete + manipuleo), cabe señalar que, en virtud de lo indicado en el artículo 309 de la ley de Navegación nº 20.094, en nuestro país el transportista no tiene derecho de retención de la mercadería transportada en garantía de sus créditos. En todo caso, éste, para obtener la satisfacción de dichos créditos o de otros derechos que pudiere reclamar, debe solicitar el embargo judicial de la mercadería. Por ende, resulta cuestionable la práctica administrativa de reclamar el "conforme del agente marítimo", habida cuenta que carece de sustento legal y se contrapone con el pronto despacho de las mercaderías, contemplado por el Decreto de Desregulación nº 2284/91. Una vez entregado este trabajo para publicar se dictó la Resolución nº 2628/91 (publicada en B. O. de fecha 30/12/91) en la que se deja sin efecto la exigencia de obtener el denominado Conforme de Agente Marítimo para obtener el libramiento aduanero de la mercadería o de, en su defecto, presentar el recibo de pago de flete y acompañar copia autenticada del mismo. Celebramos esta reforma que venimos propiciando en razón de expresas disposiciones de la Ley de Navegación y cuya cita indudablemente hubiera completado los fundamentos de la comenta-

da Resolución, y afianzado de esa manera su permanencia a la vez que seguramente se habría desalentado otra posible modalidad en el ejercicio de un derecho de retención de la mercadería transportada que la ley no sólo no autoriza sino que prohíbe expresamente.

III -Los conocimientos electrónicos, transmitidos vía télex o fax, frente a la normativa vigente (Ley de Navegación N° 20.094, art. 298)-

Este tema tampoco es nuevo para el servicio aduanero, si bien hasta hoy no se ha implementado legalmente esta modalidad de emisión de documentos de carga.

Ya en el año 1986 se pretendió hacer valer ante la Aduana de La Plata un conocimiento extendido en un "lugar" distinto al de la carga (EA 33-86-709), criterio que fue denegado (ANST N° 138/87) por no ajustarse al inciso j) del citado art. 298, que establece, entre otros requisitos, que el conocimiento debe emitirse en origen.

El Centro de Navegación Transatlántica, por su parte y respondiendo a una invitación para aportar sugerencias respecto de la modificación del Código Aduanero (AN N° 1463/89), replanteó el tema de la emisión del conocimiento en un lugar distinto al de la carga.

La importancia de esta modalidad es que permitirá al Agente Marítimo (terminología de la ley 20.094) extender en destino un conocimiento recibido vía télex o fax, en vez de hacerlo en el lugar de origen.

Sin perjuicio de la modernidad del tema y del indudable beneficio para los armadores, el mismo debe ser tratado en forma integral y dentro del marco legal pertinente, que no es el aduanero

sino la Ley de Navegación a la luz de las Reglas de Hamburgo de 1978, que si bien indica una tendencia de "Lege ferenda" a favor de lo solicitado, hoy por hoy no lo autoriza en absoluto por no estar vigentes ni en el orden nacional ni internacional: En el orden nacional, por no haber sido ratificadas por nuestro país las Reglas de Hamburgo, ni adecuado al mismo la legislación interna; y en el orden internacional, por no haber tenido las ratificaciones necesarias, ocurrido lo cual, deberá trascurrir aún un año para entrar en vigencia (Reglas..., art. 30).

Entretanto, si el conocimiento "original" se extiende en copia Fax u otro procedimiento similar, o con las firmas impresas en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada mediante otro medio mecánico o electrónico, podrá tener valor entre las partes -si éstas la aceptan-, pero no será oponible a terceros y mucho menos ante organismos oficiales como la Aduana que tienen responsabilidad frente a esos terceros, la que -eventualmente- debe ser cubierta por el Régimen de garantías (Código Aduanero, arts. 453 y sstes.). Toda la doctrina consultada distingue entre el alcance del Convenio Vigente de Bruselas de 1924, recogido por nuestra Ley 20.094, y el de las Reglas de Hamburgo de 1978. Ello más allá -repito- de las ventajas que en su oportunidad y por la vía adecuada éstas últimas puedan deparar.

En tal sentido dice González Lebrero (Manual..., pág. 368) que las Reglas tienden a regular en forma integral el contrato de transporte marítimo, a más del otorgamiento del Conocimiento de embarque; con ello se involucra la trilogía contractual Contrato de compraventa - Contrato de seguro - Contrato de transporte y, cuando se

trate de una Compraventa internacional, recién se verá involucrada la Aduana y otros organismos (Banco Central). Ello explica que las Reglas de Hamburgo de 1978 no se encuentren aún vigentes y que su aplicación legal e integral demande el esfuerzo serio y mancomunado de las partes involucradas.

Frente a una situación similar, el otorgamiento de la “carta de porte”, dice Videla Escalada (Manual..., pág. 423): “El hecho de firmar la carta de porte se vincula con la formación misma del acto, constituye también su primer efecto en el tiempo que sirve de base para el desarrollo del resto del proceso funcional de la ejecución del contrato...” y, dice antes (Manual..., pág. 417): “El Convenio de Varsovia admite, además, la sustitución de la firma del transportista por un sello y que la del expedidor sea reemplazada, de igual forma, o aún impresa, disposiciones de innegable utilidad práctica, especialmente cuando existe un volumen grande de tráfico, pero que pueden acarrear algunas dificultades en materia de prueba si existe alguna demanda planteada entre las partes, razón que sirve para explicar que nuestro Código no la haya reproducido”.

Ello no obsta a que se siga trabajando sobre el tema, con más razón ahora que los recursos de la electrónica y la comunicación han sido receptados por el Comité Marítimo Internacional (CMI) y que, además, contemplan adecuadamente las garantías de las partes intervenientes (Nuevas tendencias en el Derecho Marítimo, La Ley N° 108, Año LV).

- Síntesis:

El presente trabajo no pretende agotar

los tres temas tratados; ni éstos abarcan tampoco la totalidad de las nuevas tendencias. En todo caso el objetivo no ha sido otro que el de esbozar un panorama de las reglas y métodos nacional e internacionales, públicos y privados, que apuntan a la desregulación y agilización del comercio internacional, ello a los fines de su elaboración y recepción adecuada.

1.- En la introducción analizamos la vigencia que tiene la documentación del transporte internacional para la operatoria aduanera, más allá, claro está, de la misma prestación del contrato de transporte y de las nuevas modalidades que éste requiere.

2.- En los puntos I y II analizamos algunas nuevas modalidades impulsadas por sectores privados; en un caso, los prestatarios de servicios postales de puerta a puerta y en el otro, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) respecto del transporte combinado.

3.- Resulta necesario destacar la seriedad con que se establecen las reglas de este último (COMBIDOC), a los efectos de la celeridad del transporte, la garantía de las partes contratantes y de las administraciones aduaneras intervenientes, todo ello dentro del marco del Convenio (ONU) sobre transporte multimodal de mercaderías de 1980, aún no ratificado por nuestro país.

4.- Asimismo, se destaca la necesidad de armonizar y delimitar el marco jurídico en que debería prestarse el servicio puerta a puerta.

5.- Finalmente, en el punto III, tratamos las reglas del Comité Marítimo Internacional (CMI) en lo que respecta a los conocimientos electrónicos, propiciando la modificación de la Ley 20.094 y demás legislación complementaria y reglamentaria que se opon-

ga a su reconocimiento.

6.- En todo ello se encuentra comprometido no sólo el cumplimiento de contratos privados, sino también la posibi-

lidad del cumplimiento de los planes de desregulación de la operatoria aduanera.

DOCUMENTO DE TRANSPORTE COMBINADO

Code Name: "COMBIDOC"		CT Doc. No.
Consignor:		
 PRODUITS DE CACAO DE COTE D'IVOIRE (PROCACI) ABIDJAN Consigned to order of:  First National City Bank New York 10		
 PERMAL INTERNATIONAL 919 Third Avenue 10022 New York 1 3 Other vessel: CALVADOS ABART ATLANTIC ABIDJAN 4 Port of discharge: HARRISBURG, Penna Marks and Nos: PROCACI ABIDJAN 607 cardboard boxes LIQUOR OF CHOCOLATE 18.574 kg		
Negotiable COMBINED TRANSPORT DOCUMENT Issued by The Baltic and International Maritime Conference (BIMC) and the International Shippers' Association (ISA), Subject to the International Chamber of Commerce Uniform Conditions for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 980) July 1st, 1977 Reference No.		
2 Place of loading: BOUAKE Port of delivery: HARRISBURG, Penna Date of sub-contract for carriage by inland waterways: 10.02.1978 Quantity and description of goods: 607 cardboard boxes LIQUOR OF CHOCOLATE 18.574 kg Gross weight, kg. Measurement, m ³		
5 6 Particulars above declared by Consignor: RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above. The CTO, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this CT Document, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services which may be necessary to implement the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accept responsibility for such transport and such services. One of the CT Documents must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In WITNESS whereof, CT Document(s) has/have been signed in the number indicated below, one of which being accompanied the others to be valid.		
8 Freight payable at: BOUAKE 06.02.1978 - Number of original CT Documents: TWO (2) Signed for the Combined Transport Operator (CTO) (signed) As agent(s) to the CTO B.I.C.		
7 Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 17 of this CT Document, the liability of the CTO is, in most cases, limited to the cost of carriage damage and the delivery of the goods. The liability of the CTO in respect of loss or damage occurring during carriage by inland waterways shall be covered by the provisions of his contract with the sub-contractors mentioned above ("") and dated as likewise indicated ("").		