

LAS NUEVAS NORMAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Carmen Gloria Pérez Villar
Universidad Católica de Valparaíso

I. INTRODUCCIÓN

Bien conocido es el proceso de apertura económica y comercial en que se ha empeñado nuestro país desde hace algún tiempo, el cual se ha visto reflejado principalmente en sendos convenios internacionales celebrados por Chile, sea bajo la forma de Tratados de Libre Comercio (TLC), en los que destacan, por su amplitud, el celebrado con Canadá¹, o Acuerdos de Complementación Económica (ACE), dentro de los que destacamos el suscrito con Mercosur², sin perjuicio de los que se están actualmente negociando.

Ahora bien, para alcanzar con éxito los objetivos propuestos, es decir, el libre intercambio de bienes y servicios, un elemento esencial que debe estar presente en este proceso de apertura es un sistema operativo de transporte moderno y eficiente.

Es así como en el presente trabajo pretendemos hacer una revisión general, en relación al grado de desarrollo que actualmente presentan una forma particular de operar los medios de transporte en nuestro continente; nos referimos al multimodalismo. Para esto nos atenderemos principalmente a las últimas normativas internacionales surgidas a este respecto. En este sentido tendremos presente, en primer lugar, la Resolución N° 23, de fecha 8 de noviembre de 1996, aprobada por la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, en adelante la Conferencia de Ministros de América del Sur, que contiene el "Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal".

Debemos aclarar que en nuestro país existen distintos cuerpos legales que se refieren a esta materia y que, además, no existe la debida armonía entre ellos, lo que crea, sin lugar a dudas, un considerable problema de seguridad jurídica. También hay que señalar que ninguno de los cuerpos legales existentes es actualmente operativo por no existir, entre otras cosas,

la normativa complementaria que en los mismos se establece, lo que también ocurre con otros instrumentos de esta índole en el resto del continente, según tendremos oportunidad de ver.

Al comenzar este trabajo, trataremos de llegar a un concepto de lo que se entiende por transporte multimodal; luego revisaremos las distintas normas que, tanto a nivel nacional como internacional, regulan la materia, para después señalar las ventajas que de una operación eficiente se pueden obtener para todos los actores que intervienen en el cada vez más competitivo ámbito del comercio exterior.

Finalmente comentaremos el proyecto de reglamento que hemos elaborado teniendo en vista el Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal contenido en la Resolución N° 23, instrumento este último donde se encomendó precisamente "a la Corresponsalía de Chile continuar las tareas del Grupo de Trabajo, a fin de analizar la factibilidad de elaborar y eventualmente implementar un reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal de la Región".

Es así como, acogiendo este llamado y apoyados por la Dirección General de Investigación y Postgrado (DGIPG) de la Universidad Católica de Valparaíso, nos hemos abocado a la elaboración de este proyecto de reglamento³, que esperamos constituya un aporte para la discusión de la materia por todos aquellos entes interesados en el tema, tanto del sector público como privado. De esta forma esperamos que en un futuro no muy lejano podamos cumplir con los objetivos planteados por la Conferencia de Ministros de América del Sur en la Resolución N° 23, en orden a hacer operativo el sistema en nuestro continente.

II. CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

En este acápite nos referiremos brevemente al concepto de Transporte Multimodal y lo definiremos, en términos muy simples, como aquel sistema que consiste en el traslado de bienes donde intervienen, por lo

¹ Tratado de Libre Comercio entre Chile y Canadá, aprobado por Decreto Supremo N° 1.020, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en Diario Oficial de 5 de julio de 1997.

² Acuerdo de Complementación Económica Chile-MERCOSUR, aprobado por Decreto Supremo N° 1.411, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en Diario Oficial de 10 de octubre de 1996.

³ Encabezó este proyecto, como jefe de investigación el profesor de la Escuela de Transporte, de la U. Católica de Valparaíso, don Fernando Guzmán Loezar. DGIPG. Proyecto de investigación, código 208.723/98.

menos, dos modos distintos de transporte. De esta forma, la multimodalidad "se concreta cuando el porteo de mercancías se realiza empleando dos o más medios diferentes de transporte, constituyendo una sola operación comercial, comprendiendo, además del porteo en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga en destino, almacenaje, manipulación y entrega al destinatario"⁴.

No se debe confundir este concepto con otros que presentan algunas características afines, como es el caso del transporte combinado que básicamente se entiende como aquella "operación que consiste en juntar elementos de conducción de modos distintos para el transporte de una misma partida; un ejemplo común lo da el transporte de remolques de camión en plataformas ferroviarias"⁵. El transporte intermodal por su parte "es el que se efectúa mediante el uso de varios modos de envío en el marco de una misma operación; en este caso cada porteador emite un documento y responde individualmente ante el dueño de la carga por el servicio que presta. La diferencia con el transporte multimodal radica en los aspectos documentales y legales; así, en este último caso, la carga viaja bajo la responsabilidad de un solo operador que emite un solo documento, actuando con un solo contrato que de hecho se superpone a los subcontratos que celebra con cada modo separadamente"⁶.

En este sentido, un artículo en Internet⁷ denominado "*Multimodal Transport*", al tratar de dar respuesta a la pregunta *What is multimodal transport?*, señala lo siguiente: "*The concept of international multimodal transport covers the door-to-door movement of goods under the responsibility of a single transport operator. Although the concept might not be new, it developed with the container revolution initiated in the late 50's...*".

Lo que destaca en el sistema de transporte que llamamos multimodal, es el hecho de que este proceso se realiza mediante una sola operación que permite llevar las mercancías desde el lugar de origen hasta la bodega del destinatario, con un solo documento, lo que traería considerables ventajas para los usuarios.

III. NORMAS QUE REGULAN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

En primer lugar, señalaremos las normas que existen en nuestro país sobre la materia, respecto de las cuales entregaremos solo una visión general, sin en-

trar al análisis específico de los distintos aspectos que en ellas se regulan y que dan para un estudio bastante más profundo. En este sentido debemos destacar principalmente la coexistencia de distintos cuerpos legales y la falta de armonía que se da entre ellos, especialmente en temas tan importante como el de la responsabilidad, por ejemplo.

Nuestro Código de Comercio, en lo que es el nuevo Libro III, que data del año 1988, denominado "De la navegación y del comercio marítimo", regula esta materia. Son los artículos 1041 a 1043 los que concretamente se refieren al tema. Allí se dan algunos conceptos básicos y se hace referencia al régimen de responsabilidad que corresponde al operador de transporte multimodal (OTM) en virtud del respectivo contrato, tema que es de vital importancia y respecto del cual no todas las normas vigentes adoptan la misma postura.

Así el artículo 1043, inciso 1º, establece una responsabilidad solidaria entre el operador del transporte multimodal, con cada una de las personas que tengan a su cargo los diversos medios de transporte realmente empleados, esto en relación a las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercancías en su destino final.

Por su parte el artículo 1041, inciso 2º, del mismo cuerpo legal, señala que para desempeñarse como OTM en Chile será necesario estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales, de acuerdo al reglamento que al efecto se dicte. Entendemos que, dada esta redacción, el reglamento aludido y que aún, por cierto, no se dicta, debe regular solamente el registro en cuestión y ningún otro aspecto y así lo ha entendido también la doctrina⁸. Hacemos esta advertencia por cuanto la forma de operar el sistema no puede quedar entregada a la autoridad, pues ello corresponde en un sistema de libre mercado como el nuestro a los agentes económicos privados, considerando criterios de eficiencia, conforme lo exigen precisamente las reglas del mercado.

En segundo lugar se encuentra aprobado en nuestro país el "Convenio sobre Transporte Multimodal de Mercancías", elaborado en el ámbito de Naciones Unidas. Este convenio fue promulgado por Decreto Supremo N° 380, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de 4 de agosto de 1982, "habiendo sido Chile el segundo país en ratificarlo, un día después de México"⁹. Este tratado, de gran extensión y bastante completo, actualmente no tiene vigencia internacional por cuanto necesita que al menos 30 países lo ratifiquen, según lo dispone el artículo 36 del mismo, lo que hasta el momento no ha ocurrido debido justamente a la considerable complejidad del tema.

⁴ BENDOMIR, Jorge Pablo. "La responsabilidad en el Transporte Multimodal de Mercaderías en los Acuerdos del Mercosur y América del Sur", en revista ATACI, Argentina, p. 31.

⁵ CEPAL. Conferencia: Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur. (Lima, Perú, noviembre de 1991).

⁶ Ver nota 4.

⁷ Multimodal Transport. Dirección Internet <http://www.unicc.org/unctad/en/pressref/mt2brf0.htm>

⁸ CARVALLO SOTO, Jaime. *Derecho Marítimo en Chile*. Ed. Jurídica "La Ley" (Santiago, Chile, 1994), p. 102.

⁹ GUZMÁN LOEZAR, Fernando. "Transporte Multimodal, en compendio del Primer encuentro sobre comercio exterior vía marítima". CEPAL y Liga Marítima de Chile. (Santiago, Chile 1993), p. 91.

De esta forma, este convenio internacional tampoco tiene aún aplicación práctica. Sin embargo, en su reemplazo se han elaborado otras normas conocidas como "Reglas UNCTAD/CCI" (París, 11 de junio de 1991), emanadas, como su nombre lo indica, de la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo y la Cámara de Comercio Internacional, que han pretendido llenar este vacío, simplificando el contenido de las anteriores. Estas normas son aplicadas en forma voluntaria, y se están imponiendo paulatinamente por la vía consuetudinaria. "Se pronostica que estas reglas se incorporarán a los documentos de transporte multimodal de las grandes empresas operadoras internacionales de esta modalidad de transporte"¹⁰.

Desde la perspectiva internacional a nivel de nuestro continente podemos señalar la siguiente situación:

Nuevamente debemos citar el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías, aprobado por muy pocos países, y que pretendió entregar normas uniformes sobre la materia. La idea de este convenio era hacer aplicable el sistema a la mayor cantidad posible de países, lo que, sin embargo, no ha ocurrido debido, precisamente, al exiguo número que lo ha ratificado, lo que ha impedido su entrada en vigencia internacional con las salvedades que anotábamos anteriormente.

Por otra parte, y a nivel netamente regional, por el norte, debemos citar la Decisión N° 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, por la que se rigen los países del Grupo Andino, actualmente constituido por Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela.

En este caso, el citado instrumento rige solamente para los miembros del bloque. Sin embargo, tampoco allí se encuentra operativo el sistema, debido a motivos similares a los de nuestro país, es decir a la falta de la reglamentación complementaria que en el mismo acuerdo se establece.

Por otra parte, en el ámbito del conocido bloque Mercosur¹¹, en relación al tema que nos interesa, debemos destacar la Decisión N° 15/94, que contiene el "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Partes del Mercosur".

Finalmente, y el Acuerdo, que para el caso más nos interesa, pues abarca a toda nuestra América del Sur, siempre en el ámbito de la ALADI¹², es la Resolución N° 23, aprobada por la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que

contiene, como anexo el "Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal", donde se reafirma "la necesidad de contar con un cuerpo jurídico regional en materia de transporte multimodal que articule y armonice las legislaciones subregionales vigentes, a fin de que puedan realizarse operaciones multimodales entre países de distintos esquemas subregionales y desde estos hacia terceros países"¹³.

Así este instrumento pretendió uniformar, a nivel de nuestro continente, las normas actualmente existentes sobre la materia. La idea fue compatibilizar las normativas de los dos bloques, tanto norte, representado por el Grupo Andino, como sur, representado por Mercosur, según lo hemos visto, para hacer operativo el sistema a nivel de toda la macrorregión.

IV. VENTAJAS DEL SISTEMA

La propia Resolución N° 23 señala que "el transporte multimodal es una herramienta eficaz para optimizar los costos asociados a la cadena de distribución física internacional de mercancías y, por lo tanto, constituye un elemento catalizador del comercio exterior entre los países de la región y con terceros países"¹⁴.

Este sistema de transporte que hemos venido comentando es hoy en día la forma más usual que se da a nivel internacional entre los países desarrollados. "Las grandes empresas transnacionales operadoras de transporte en esos países están ofreciendo servicios de transporte multimodal muy sofisticados, como acceso día y noche a sus computadoras, técnicas de gestión "día a día" de inventarios y de producción "justo a tiempo", de modo tal, que la relación entre el porteador y su cliente, tradicionalmente antagónica, se está convirtiendo en una relación de mutua conveniencia y comunidad de intereses"¹⁵.

Según el documento de ONU que recién citábamos, la complejidad de la integración de los distintos modos, interfaces y servicios en este tipo de transporte, bajo la exclusiva responsabilidad del operador, ha sido resuelta mediante la incorporación de instrumentos y métodos nuevos.

Son fundamentalmente tres los factores que se pueden citar que han contribuido al acelerado desarrollo del transporte multimodal en el mundo y son los siguientes:

- i) Los avances en la tecnología del transporte y la unitarización de las cargas, en especial la contenedorización de los envíos;
- ii) La exigencia de una mayor integración de las funciones de producción y de distribución, entre las que se encuentra el transporte;

¹⁰ Documento Naciones Unidas. Visión general del Transporte Multimodal. p. 8

¹¹ El Mercado Común del Sur, creado por el Tratado de Asociación, en el año 1991, está integrado actualmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Chile, por su parte, se ha asociado a este bloque bajo la fórmula de un Acuerdo de Complementación Económica, en el año 1995.

¹² La Asociación Latinoamericana de Integración, creada por el Tratado de Montevideo de 1980, actualmente se encuentra integrada por 15 países latinoamericanos.

¹³ Resolución N° 23, de 8 de noviembre de 1996, Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, párrafo tercero de la parte considerativa.

¹⁴ Resolución N° 23, párrafo segundo de la parte considerativa.

¹⁵ Documento Naciones Unidas (n. 10) p. 1

iii) La disponibilidad de sofisticados sistemas informáticos para el seguimiento y control de las operaciones así como para el intercambio electrónico de datos entre interlocutores.

En el ámbito de los países desarrollados el transporte multimodal está a su vez evolucionando rápidamente hacia lo que se llama *distribución total*. Para usar una analogía sencilla, la distribución total sería para el transporte multimodal lo que el courier es para el correo: una forma más flexible, más puntual y más a medida para atender las necesidades de la demanda.

Así, a grandes rasgos, y dadas las características particulares de este modo de transporte, las ventajas básicas que podemos destacar son la rapidez en la entrega de las mercancías, la disminución de trámites y contratos que deben celebrarse para una operación de transporte compleja. Esto a su vez hace disminuir la burocracia necesaria para controlar estos múltiples contratos, todo lo cual, en definitiva, permite bajar los costos de la operación del transporte, cuestión fundamental para mejorar la competitividad en el intercambio de bienes.

V. REGLAMENTO PARA EL REGISTRO DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La Resolución N° 23, que hemos venido comentando, encarga a la corresponsalía de Chile continuar las tareas, a fin de analizar la factibilidad de elaborar y eventualmente implementar un reglamento para el Registro de OTM.

Es así, como quien suscribe, en un proyecto conjunto con la Escuela de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso¹⁶, y en colaboración con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Comité Multimodal de la Cámara Nacional de Comercio¹⁷, hemos acogido la invitación para estudiar el tema y proponer un modelo en este sentido y que en este documento presentamos para el conocimiento y discusión por todos los interesados en el tema.

La necesidad de contar con un Reglamento para el Registro de los OTM está contemplada en la propia Resolución N° 23, según lo veíamos, en el número 3 de su parte resolutive. Por otra parte, el Registro que se quiere reglamentar está contemplado en el Capítulo Tercero del Acuerdo, que se refiere, precisamente, al Operador de Transporte Multimodal. En este sentido podemos afirmar que la existencia de este registro constituye la base de funcionamiento del sistema a nivel internacional, según lo veremos a continuación.

En efecto, el artículo 31 del Acuerdo dispone que "para ejercer la actividad de OTM 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". De esta forma, sin este requisito de inscripción no se puede ejercer la actividad de OTM, con las prerrogativas que otorga el Acuerdo, en ninguno de los Estados Partes del mismo, según lo prescribe la norma.

Luego, el registro que se establece requiere de una normativa básica que señale su forma de funcionamiento y la manera de acceder a él, por parte de quienes se interesan en el ejercicio de esta actividad, es aquí donde se inserta nuestro proyecto, que pretende, justamente regular los aspectos formales que hemos señalado y que, sin embargo, son indispensables para hacer operativo el sistema.

Este Registro estará a cargo de un Organismo Nacional Competente (ONC), quien una vez acogida la solicitud de inscripción y habiéndose esta realizado, debe otorgar un certificado que dé cuenta de este hecho. Ahora bien, la importancia del Certificado de Registro se encuentra señalada en el artículo 32 del Acuerdo, que dispone que este certificado "autorizará al OTM para operar en los demás países signatarios, cuyos ONC convalidarán formalmente esa autorización", ventaja que no tiene, por cierto, el OTM extrarregional, quien debe inscribirse en cada uno de los Estados Partes en que desee operar (art. 33 del Acuerdo y 10 inciso final, del Reglamento).

En cuanto a los requisitos para la obtención y emisión del certificado de registro, estos se encuentran contemplados en los artículos 37 y siguientes del Acuerdo y más detalladamente en el Reglamento que estamos comentando y que, para su mayor conocimiento, acompañamos como anexo.

En general, estos requisitos se refieren, básicamente, a la nacionalidad, domicilio y cumplimiento de la normativa interna de cada país signatario, para los efectos de la constitución de las personas jurídicas y de la capacidad de las personas naturales. También se contemplan algunos requisitos que dicen relación con el patrimonio, los seguros de responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, etc.

No diremos más, por el momento, sobre el Reglamento en cuestión, pues como ya lo señalábamos, este se acompaña como anexo de este trabajo, para un examen más detallado.

Por último, solo queremos agregar que la existencia de este Reglamento es indispensable, para darle vida al Registro de OTM, el que ya se encontraba contemplado, desde hace mucho tiempo, en nuestro Código de Comercio, en su artículo 1043, pero que hasta el momento no se ha implementado, debido, justamente, a la falta de un reglamento que regulara sus funciones básicas, como el que aquí proponemos. Por esta razón y con el fin de armonizar nuestra legislación, hemos establecido al final del texto algunas "Normas especiales para cada país", donde en el caso de Chile se señala quién será el ONC (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) y donde, además, se señala que

¹⁶ Jefe de Proyecto es don Fernando Guzmán Loezar, ingeniero de transporte y Jefe de Investigación, de la Escuela de Transporte, de la Universidad Católica de Valparaíso.

¹⁷ Boletín ACHIAC, julio 1998, p. 2.

“para todos los efectos legales, en Chile, cada vez que un cuerpo normativo nacional o internacional aluda a un Reglamento para Operadores de Transporte Multimodal, deberá entenderse que se refiere al presente instrumento”.

VI. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

Según hemos visto a lo largo del presente trabajo, el transporte multimodal puede influir considerablemente en los costos de operación del comercio exterior. Se trata de un mecanismo que pretende optimizar los recursos, disminuir los tiempos de entrega, simplificar los trámites, etc. Todo esto es posible gracias a la tecnología actual del transporte, basada principalmente en el contenedor, que permite una fácil manipulación de la carga y su traspaso inmediato de un medio de transporte a otro sin que esta toque tierra. Así, se señala por algunos autores, que la adecuada implementación del sistema podría causar una revolución solo semejante a la producida, justamente, por el contenedor.

Estimamos que el Acuerdo Regional, aprobado por la Conferencia de Ministros de América del Sur, puede constituirse en un interesante instrumento que permita poner en práctica esta forma especial de operar el sistema de transporte, al menos en nuestro continente. Este Acuerdo producido en el ámbito de la ALADI, teóricamente y en principio, no requiere,

para su entrada en vigor, de la intervención del órgano legislativo, pues según lo dispone el inciso segundo, del artículo 50, de nuestra Constitución: “Las medidas que el Presidente de la República adopte o los acuerdos que celebre para el cumplimiento de un tratado en vigor no requerirán nueva aprobación del Congreso, a menos que se trate de materias propias de ley”. Así, como se trata de poner en ejecución un tratado marco como es, en este caso, precisamente, el Tratado de Montevideo, creador de la ALADI, no sería necesario el trámite legislativo.

De esta forma, al elaborar este modelo de reglamento, que presentamos para su discusión y eventual aprobación, hemos querido contribuir en este proceso, tendiente a poner en práctica este mecanismo. Esperamos que este instrumento pueda complementar, tanto las normas que contempla el Código de Comercio sobre la materia, en lo que es el Libro Tercero, y que se refieren al registro de OTM, como el Acuerdo Regional que hemos venido comentando, de manera que exista, en nuestro país, un solo Registro de OTM, regulado por un solo reglamento.

Creemos que el esquema exportador y la economía abierta, por la que ha optado nuestro país, necesitan de nuevos mecanismos que le permitan una mayor competitividad en este proceso, a semejanza de lo que han hecho países más desarrollados, como Estados Unidos y la Comunidad Europea y como ya se está haciendo a nivel portuario, por ejemplo, en nuestro país.

ANEXO

Reglamento para el registro de operadores de transporte multimodal internacional en Sudamérica

(Proyecto de investigación de la DGIPG de la Universidad Católica de Valparaíso, código: 208.723, 98).

GENERALIDADES

Artículo 1. El presente instrumento tiene por objeto establecer las condiciones a que estarán sujetos los Registros de Operadores de Transporte Multimodal que se creen en virtud de lo establecido en el Capítulo Tercero del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional de los Países de América del Sur (Resolución N° 23), de ahora en adelante denominado “Acuerdo”.

Artículo 2. Los Operadores de Transporte Multimodal (OTM) podrán ser personas naturales o jurídicas.

a) Las personas naturales deberán cumplir con las normas legales exigidas para el ejercicio de la actividad comercial en el país signatario del Registro donde se inscriban y tener domicilio en dicho país.

b) Las personas jurídicas deben reunir los siguientes requisitos :

- Estar constituidas conforme a la legislación vigente del país signatario del Registro donde se inscriban y tener domicilio en dicho país.
- Su capital social debe pertenecer en más de un cincuenta por ciento a personas naturales o jurídicas del país signatario del Registro donde se inscriban.
- En su objeto social deberá constar, entre sus actividades, la prestación de servicios como Operador de Transporte Multimodal Internacional.

El OTM de un país no signatario podrá solicitar su inscripción en el Registro de cualquiera de los países signatarios siempre que acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 13 de este Reglamento.

Artículo 3. Para ejercer la actividad de OTM será necesario estar inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional que aquí se

reglamenta, de ahora en adelante denominado "Registro", del país signatario del domicilio.

La vigencia de la inscripción se acreditará con un certificado que al efecto emita el Organismo Nacional Competente encargado de llevar este registro.

Artículo 4. En cada país signatario del Acuerdo existirá un registro para OTM donde se inscribirán las personas naturales y jurídicas que deseen ejercer esta actividad y que cumplan con los requisitos que se señalan.

El Registro estará a cargo de un Organismo Nacional Competente (ONC) designado por cada país signatario al efecto, el que será responsable de su organización, mantención y correcto funcionamiento.

Artículo 5. Para obtener la inscripción en el Registro, el interesado deberá presentar una solicitud ante el ONC acompañando los antecedentes necesarios para acreditar el cumplimiento de los requisitos de domicilio, representación legal, patrimonio, garantías y seguros, que más adelante se especifican. El ONC deberá resolver sobre la admisibilidad de la solicitud en el más breve plazo, sin que este exceda de 20 días calendarios, contados a partir de la fecha de la recepción oficial de los antecedentes.

De encontrar inadmisibles la solicitud o incompletos o deficientes los antecedentes, dentro de dicho plazo lo comunicará por escrito al solicitante, para que los complete o corrija, según sea el caso.

Una vez recibidos los nuevos antecedentes el ONC tendrá un plazo de 20 días calendarios para pronunciarse, en definitiva, sobre si admite o rechaza la solicitud.

Si esta es aprobada emitirá una resolución en la cual se dispondrá la inscripción del solicitante en el Registro y el otorgamiento del correspondiente certificado que así lo acredite.

Si transcurrido cualquiera de los plazos anteriores sin pronunciamiento por escrito del ONC, se entenderá aprobada la solicitud y se procederá de inmediato, con el mero requerimiento, a la inscripción del solicitante en el Registro respectivo.

La resolución que rechace la solicitud deberá ser fundada y de ella se podrá recurrir ante los tribunales en los plazos que la legislación interna de cada país determine.

Del Certificado de Registro

Artículo 6. El Certificado de Registro emitido por el ONC tendrá una vigencia indefinida.

El número de identificación del Certificado de Registro será asignado por el ONC que lo expida y estará conformado por la sigla de identificación del país signatario correspondiente, para lo que se utilizará el Código de países ISO, de la siguiente manera: Argentina (AR), Bolivia (BO), Brasil (BR), Chile (CL), Colombia (CO), Ecuador (EC), Paraguay (PY), Perú

(PE), Uruguay (UY) y Venezuela (VE); luego una numeración ascendente que empieza con 001 y, finalmente, los dos últimos dígitos del año de ingreso al Registro.

Artículo 7. Cada vez que se practique la inscripción de un OTM en el Registro de un país signatario, el ONC comunicará por escrito este hecho a los ONC de los demás países signatarios y a la Secretaría General de la ALADI. De la misma forma se procederá en el caso de las cancelaciones y suspensiones acontecidas.

Artículo 8. La inscripción en el Registro mantendrá su vigencia mientras no medie comunicación oficial, por escrito, del ONC que la practicó, a los ONC de los demás países signatarios y a la Secretaría General de la ALADI, en relación con la suspensión o cancelación de la misma, por haberse dejado de cumplir los requisitos para operar, establecidos en la legislación nacional, en el Acuerdo o en el presente Reglamento.

De los requisitos

Artículo 9. Cuando el OTM sea una persona jurídica, su constitución se acreditará de conformidad con las normas legales vigentes de cada país signatario. De la misma forma se acreditará la facultad para el ejercicio de la actividad comercial, en el caso de personas naturales.

Artículo 10. Los OTM deberán tener representación legal suficiente y domicilio en el país signatario donde se encuentren inscritos, lo que se acreditará conforme a las normas de cada país.

En los países signatarios distintos al de origen del OTM, siempre que se trate de otro país signatario, será suficiente la designación de representante legal permanente mediante poder otorgado por escritura pública, incluyéndose en este la facultad de comparecer en juicio en forma activa y pasiva.

El OTM constituido y establecido en un país no signatario deberá inscribirse en cada uno de los países signatarios en los que desee operar.

Artículo 11. Para garantizar la responsabilidad derivada del contrato de transporte multimodal, el OTM deberá mantener vigente una o más pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampare los riesgos por la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías.

Tales riesgos podrán ser cubiertos mediante el ingreso del OTM a un Club de Protección e Indemnización, cuyas reglas contemplen dichas coberturas, o a través de alternativas de carácter financiero que amparen tales riesgos, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país signatario, que cumplan con estos mismos objetivos.

Artículo 12. El OTM deberá comunicar al ONC del país signatario de su Registro, dentro de los siete días hábiles siguientes de ocurrido el hecho, cualquier modificación, renovación o contratación de nuevas pólizas de seguro u otras modificaciones de cobertura. De la misma forma deberá comunicar cualquier modificación que diga relación con la designación de nuevo representante legal, renuncia o caducidad de su nombramiento, tanto en el país de registro como dentro de los otros países en que opere.

Artículo 13. El OTM de un país no signatario, al solicitar su inscripción en el Registro de cualquier país signatario, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a). Acreditar que está legalmente constituido como OTM en el país de origen.

b). Contar con representación permanente y suficiente, incluyendo la facultad de actuar activa y pasivamente en juicio, además deberá tener domicilio en el país en que está requiriendo su registro.

c). Contar con coberturas de riesgo suficientes, tales como las establecidas en el artículo 11 del presente Reglamento, para la eventual pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los Contratos de Transporte Multimodal.

d). Acreditar un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, libre de gravamen o de disponibilidad u otorgar una garantía equivalente.

e). Recíprocamente, cualquier otro requisito que se exija en su país de origen al OTM nacional del país en que está solicitando el registro.

De las infracciones y sanciones

Artículo 14. Toda infracción al Convenio o a este Reglamento, sea por acción u omisión, será sancionada conforme a las siguientes reglas:

- Las sanciones serán impuestas por el ONC del país en que se haya registrado inicialmente el OTM, mediante Resolución motivada.
- De estas sanciones administrativas se podrá recurrir a los tribunales del país del ONC que aplicó la sanción, de conformidad con la legislación de ese Estado.
- Cuando la infracción se cometa fuera del territorio de dicho Estado, el ONC correspondiente o que reciba la denuncia la remitirá, junto con los antecedentes que la justifiquen, al ONC que deba aplicar la sanción.
- En el caso de los OTM extrarregionales, las sanciones las aplicará el ONC del país donde se cometió la infracción.

Artículo 15. Las sanciones que podrá aplicar el ONC, son las que se señalan a continuación, para lo que tendrá en cuenta la gravedad de la infracción y la eventual reincidencia del inculpado:

- a). Amonestación por escrito.
- b). Suspensión de la inscripción en el Registro por un plazo no inferior a 30 (treinta) ni superior a 90 (noventa) días corridos, y

c). Cancelación de la inscripción en el Registro.

En todo caso las sanciones de suspensión o cancelación de la inscripción del OTM, no afectará la ejecución de los contratos de transporte multimodal pactados o cuyo cumplimiento se haya iniciado, ni la validez de los documentos emitidos por el OTM, hasta la fecha en que se le notifique que la sanción impuesta ha sido ejecutoriada. Sin perjuicio de los plazos que se establezcan para la interposición de otros recursos por la legislación del Estado del ONC que aplique la sanción, procederá el recurso de reposición ante la misma autoridad, el que deberá interponerse dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación de la sanción.

- Durante el período que dure la suspensión o desde la fecha en que se aplique la cancelación de la inscripción, el OTM deberá mantener sus coberturas de seguro para todos los reclamos o demandas que se hayan iniciado o que se inicien en su contra hasta los nueve meses siguientes a la ejecución del último contrato de transporte multimodal por él convenido.
- Deberá además el OTM mantener vigente el mandato otorgado a sus representantes en todos los países en que haya hecho efectivo su registro para ser representado judicial o extrajudicialmente, por un plazo no inferior a un año calendario con posterioridad a la cancelación de su registro. Durante este plazo se deberá mantener las garantías dispuestas en el artículo 13 y no podrá liquidar su patrimonio sin rendir caución equivalente a 80.000 DEG a satisfacción del ONC.
- La infracción de esta última exigencia hará presumir su mala fe en relación con la imputabilidad de los eventuales perjuicios que se demanden en su contra.

NORMAS ESPECIALES PARA CADA PAIS SIGNATARIO

1. En el caso de Chile, el Organismo Nacional Competente (ONC) será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
2. Para todos los efectos legales, en Chile, cada vez que un cuerpo normativo nacional o internacional aluda a un Reglamento para Operadores de Transporte Multimodal, deberá entenderse que se refiere al presente instrumento.

Fernando Guzmán Loezar

Ingeniero de Transporte, Investigador responsable
Escuela de Ingeniería de Transporte U. C. V.

Carmen Gloria Pérez Villar

Abogada
Investigadora ayudante, Escuela de Derecho U. C. V.