



UNIVERSIDAD DE BELGRANO

Las tesis de Belgrano

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
Carrera Abogacía

Transporte terrestre comercial de mercaderías:
Análisis de la norma legal vigente en la
Argentina y su aporte al mayor costo de
los bienes

N° 484

Matías Alberto Manrique

Tutor: Fernando Basualdo

Departamento de Investigaciones
2010

Universidad de Belgrano
Zabala 1837 (C1426DQ6)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
Tel.: 011-4788-5400 int. 2533
e-mail: invest@ub.edu.ar
url: <http://www.ub.edu.ar/investigaciones>

Índice General del Trabajo

Área temática	5
Título del Trabajo.....	5
Objetivos generales.....	5
Objetivos específicos.....	5
Planteo del problema.....	5
Marco teórico.....	6
El transporte bajo una óptica jurídica	7
Acerca de los diferentes tipos de transporte	7
Capítulo I: Estudio del Transporte en la Argentina a modo de relación jurídica que se genera.....	9
Introducción.....	9
Acerca de la importancia del transporte para el hombre y sus enfoques.	9
Analizando la actividad.....	9
Hacia una conceptualización del derecho del transporte.....	10
La infraestructura y la importancia de esta en el derecho del transporte.....	11
Relevancia del transporte en la vida moderna	12
Algunos números en torno al transporte y la economía.....	12
Capítulo 2: Acerca de las fuentes del derecho del transporte: Hacia un mayor conocimiento del caso argentino.	17
Introducción.....	17
Fuentes en ámbito de la República Argentina.....	17
Acerca de disposiciones presentes en la normativa argentina que hacen a las fuentes del derecho del transporte.....	18
Otras fuentes del derecho en materia del transporte: La costumbre.....	20
La jurisprudencia como fuente del derecho: Su aplicación en el caso del transporte.....	21
La doctrina y su aporte como fuente del derecho en materia del transporte.....	21
El ámbito en el que se desarrolla la actividad del transporte.....	21
El ámbito de la vía pública terrestre	21
Capítulo III: Estudio de la normativa argentina vinculada al transporte de mercaderías: ¿Aporte al comercio local o máquina de impedir?	23
Introducción.....	23
Acerca de las reglas de circulación que se deben acatar	23
Análisis de las condiciones.....	24
Desarrollo de las obligaciones que les compete a los transportistas de mercaderías.....	24
Cuestiones complementarias al transporte de mercaderías dentro del territorio nacional que afectan al comercio.....	25
El transporte del siglo XXI en la República Argentina	26
El transporte en la Argentina y las nuevas tecnologías: Evidencia empírica de los últimos tiempos.....	27
Acerca de una propuesta de mejora para agilizar el transporte de mercaderías en la República Argentina	27
Conclusión.....	29
Bibliografía.....	31
Anexo	32

Área temática

Derecho del Transporte – Transporte terrestre de mercaderías dentro del territorio nacional – impacto en los costos de los bienes.

Título del Trabajo

“Transporte terrestre comercial de mercaderías: Análisis de la norma legal vigente en la argentina y su aporte al mayor costo de los bienes”

Objetivos generales

El objetivo central del presente trabajo final de carrera será efectuar un análisis acerca del costo del transporte terrestre en la República Argentina en torno a las mercaderías comerciales. Ello se realizará en base a considerar no sólo su faceta económica e impacto en el comercio sino más aún en cuanto al costo directo que surge del cumplimiento de la norma legal vigente.

Objetivos específicos

Los mismos se detallan seguidamente:

- Analizar la situación del costo de transporte en la República Argentina desde el año 2000 hasta la fecha, observando la evolución del mismo y viendo la tendencia hacia donde este se encamina a futuro.
- Realizar un pormenorizado análisis de la norma legal hoy día vigente (Ley 24653 y sus modificatorias. Ley de Transporte de Cargas) así como otro tipo de normas complementarias que rigen la actividad bajo estudio.
- Definir y entender qué es lo que se comprende por actividad del transporte y la importancia que posee para un país contar con una normativa que se adecue a las necesidades prácticas que se precisan para contar con un comercio ágil, eficiente pero a la vez seguro y dentro de un marco legal que brinde garantías a todas las partes intervinientes.
- Realizar propuestas que sirvan para mejorar la situación que se presenta hoy en día y alcanzar un justo equilibrio entre el dinamismo que precisa desarrollarse en el marco del transporte terrestre comercial de mercaderías y la norma legal apropiada.

Planteo del problema

Desde que comenzó a observarse el mayor grado de expansión del proceso global, lo relativo al transporte fue cobrando más relevancia con el correr del tiempo. Como correlato de ello, no sólo la actividad del transporte internacional se expandió sustancialmente sino que lo mismo aconteció con el transporte de mercaderías dentro del territorio nacional de cada país.

Al mismo tiempo se han sucedido cambios en el ámbito social, político y económico, todo lo cual hace que el derecho deba ajustarse no únicamente a los efectos de dotar a una actividad económica de un marco legal que la rija, sino que a la vez debe focalizarse en las necesidades que van surgiendo tanto para el mismo Estado como los agentes económicos que actúan.

Es allí donde el derecho determina en cierto grado parte de la eficiencia en el transporte de mercaderías de un país que luego se traslada a la situación económica del mismo y por último al costo final de los bienes y servicios de una economía local.

En forma complementaria, un sistema legal ineficiente y desajustado a las necesidades reales, como ser la sobre exigencia de burocracia, impacta negativamente en el comercio internacional debida cuenta que a mayor costo interno, esto tienen consecuencia en el conocido costo argentino que hará que los productos que se elaboran a nivel local, tengan un mayor valor a consecuencia del más elevado costo lo transporte local.

Es así que el planteo del problema que se efectúa en el presente trabajo final de carrera se relaciona con el alto costo que genera la actual normativa legal que rige el derecho del transporte de mercaderías dentro del territorio nacional.

Es por ello que se plantea si es factible llegar a realizar algunas modificaciones a la ley imperante que conlleva como fin último agilizar el transporte de mercaderías dentro del territorio nacional, alcanzando los estándares de países desarrollados y a la vez sin descuidar las precauciones y cuidados que el derecho del transporte debe resguardar.

Marco teórico

Tratando el presente trabajo acerca del transporte terrestre de mercaderías dentro del territorio nacional, es lógico comenzar por comprender qué es lo que se entiende por transporte. Ello se lo analizará desde diferentes ópticas con el objetivo de comprender más cabalmente sus significados y ver con posterioridad el entendimiento dentro del marco legal que nuestra legislación contempla para él.

Bajo una visión puramente técnica, el transporte implica el hecho de trasladar una cosa o bien de un sitio a otra a lo largo de un espacio determinado.¹ Es así que en este modo de ver al transporte, ya se vislumbra una idea física tras ella fundamentado en que es esencial la presencia de un acto físico (transportar) para que esta figura cobre vida.

Se visualiza de este modo que la figura técnica del transporte es un factor que llega a condicionar al resto de las actividades como ser la económica y hasta la jurídica bajo esta forma de analizarla. Los factores que forman parte del transporte en este caso se remiten al ámbito puramente espacial o físico en donde se realiza la actividad bajo análisis mediante determinada modalidad.

Como complemento frente a esta visión del transporte, se destaca que el mismo diccionario de la Real Academia Española, añade que el elemento que más destaca en el transporte es justamente el espacio en donde se llega a configurar el desplazamiento.²

Previo a analizar al transporte desde una visión puramente jurídica, es conveniente contar con una de orden económica. En tal sentido, la actividad del transporte implica un instrumento que es vital para el desarrollo de toda actividad económica. Es que ello obedece a que gracias a la misma, un sinnúmero de mercaderías son trasladadas cotidianamente desde los centros productores hasta los mismos mercados donde serán consumidos.³

Es así que como añade Duque Domínguez, que el transporte debe ser observado desde un lado económico como una modalidad productiva del ser humano y de la sociedad en conjunto, ello fundamentado en base a que el transporte llega a movilizar un sinnúmero de otras actividades como ser el comercio y uno en particular que es de especial interés para el presente trabajo que son los precios.⁴

¹ Moiraghi de Pérez Liliana, (2010), El Transporte Multimodal: Una nueva modalidad contractual, su aplicación regional, Trabajo publicado y disponible en el sitio web siguiente: <http://www1.unne.edu.ar/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>

² Diccionario de la Real Academia Española, (2010), España.

³ Carranza Octavio, (2004), Logística: Mejores prácticas en Latino América, Editorial Thomson, España.

⁴ Duque Domínguez Justino, (2010), Comentarios a la ley de transporte terrestre, Editorial Aranzadi, España.

Es interesante ver la opinión de Barroilhet⁵ quién destaca que el transporte provoca un cambio que impacta en las transformación de los bienes en el espacio, agregando a título personal que a su vez tiene influencia más relevante aún en el conjunto de la economía de un país, a tal grado, que puede desembocar en problemas de comercio tanto a nivel local como internacional.

Regresando a la opinión de Carranza (2004), es imposible pensar en pleno siglo XXI la economía sin tener presente lo relevante de la misión que la logística del transporte representa y a la vez se debe tomar conciencia de los grandes aporte que esta actividad hizo en el avance del intercambio comercial tanto a nivel global como dentro de un país.

Basta como ejemplo lo sucedido en ámbito de la República Argentina en donde tras la privatización del sistema de trenes, gran parte de la red fue cerrada y a causa de ello han desaparecido pueblos enteros en el interior de la argentina.

En este último sentido se destaca que gran parte de la historia de nuestro país, como sucedió a fines del siglo XX basó el crecimiento y desarrollo en base a los ferrocarriles, de hecho, las firmas inglesas de esa época trazaron enormes tendidos de vías para poder tener la logística y lograr exportar eficientemente los granos y la carne que nuestro país producía.

Otra visión económica del transporte se observa el conjunto de tareas y aporte que realiza; ello se lo puede ver desde su lado positivo hacia la satisfacción de las necesidades que los individuos como empresas poseen en diferentes lugares físicas dentro de un país así como la simple movilización de las mismas personas además de los bienes físicos. Esto favoreció a industrias como ser el turismo y de hecho, países como España, Italia y Estados Unidos obtienen hoy día gran parte de sus ingresos en base a dicha actividad.

El transporte bajo una óptica jurídica

Esta es una de las visiones que más interesan para el presente trabajo aunque se destaca que con el enfoque del transporte y su relación con los costos argentinos, se debe afrontar el tema con una concepción más amplia que la jurídica.

En este caso, el transporte se observa más a modo de un vínculo jurídico que establece cierto tipo de obligaciones y derechos para las partes que intervienen en este proceso según lo deja ver Calleja Martín.⁶

Así, importa analizar en este caso, la relación jurídica que se genera desde el momento en que se efectúa un transporte en donde las partes deben obedecer un vínculo contractual que se estableció.

Es interesante ahora poder ver los diferentes tipos de transporte que existen previo a desarrollar el trabajo en su conjunto y así ver el marco teórico que rodea a la cuestión.

Acerca de los diferentes tipos de transporte

De modo tal de lograr profundizar el marco teórico del presente trabajo, es que se puede diferenciar entre el transporte de tipo sucesivo, el de orden combinado o finalmente el que se conoce actualmente como multimodal.

El tipo de transporte fue convirtiéndose al ritmo del avance de la sociedad en algo cada vez más complejo. Desde el simple traslado de las mercaderías desde un sitio a otro en el viejo mundo europeo de la edad media se llegó hasta una situación donde hoy día se pretende lograr que el transporte sea efectivo y eficiente. De hecho, instrumento de gestión empresarial como el just in time busca la mejor manera de transporte y provisión al menor valor posible y en el momento adecuado.

⁵ Barroilhet Acevedo Claudio, (2002), Derecho del transporte, Editorial Libromar, Chile.

⁶ Calleja Martín, (2010), Derecho del transporte, Editorial AD Hoc, Argentina.

El caso del transporte de un sitio a otro y con un único medio, a éste se lo suele denominar como típico. Ahora bien, si el transporte se lleva a cabo por diferentes tipos de vehículos pero de un solo modo entonces se está haciendo referencia al transporte unimodal.⁷

El transporte sucesivo se configura al momento en que se contrata un transporte con un solo vehículo (unimodal) pero además se emite un único instrumento según lo deja ver el mismo Bloch (1996).

El transporte conocido como combinado se da cuando se contratan diferentes modos de transporte (más de uno) en donde se observa una diversidad del modo de transporte y por otro lado, cada uno de éstos son diferentes entre sí en torno al instrumento jurídico.

Por último, en lo que se denomina transporte multimodal, este surge cuando se suceden diferentes modos de transporte pero se trata de un único vínculo jurídico que los perfecciona. Es así que los elementos constitutivos del transporte multimodal se comparten a continuación:⁸

- Existen dos o más modalidades de transporte.
- Se determina un solo precio convenido entre las partes.
- Se estipula y configura un solo documento de transporte para el total de la operatoria arreglada entre las partes que forman parte de la operación.
- Finalmente, es justamente un solo sujeto quien asume toda la responsabilidad en torno a la operación de la operación en particular.

No debe sorprender que la modalidad de transporte multimodal esté cobrando cada vez más relevancia en el mundo entero, ya que ello ayuda a agilizar el comercio así como lograr más eficiencia dentro de una economía.

Idea directriz del trabajo

La idea directriz que se sigue a lo largo del presente trabajo final de carrera es analizar la normativa vigente en la República Argentina vinculada con el transporte terrestre de mercaderías y como ello se vincula con los costos finales de los bienes tanto dentro de nuestro país como su relación con el comercio internacional.

Así se busca lograr descifrar la verdadera situación y sugerir recomendaciones en cuanto a cómo en base a una mejor norma se lograría agilizar el comercio sin dejar de lado el aspecto y marco jurídico que corresponde para salvaguardar los intereses, derechos y obligaciones de cada una de las partes que intervienen en dicha operatoria.

Delimitación del campo espacial y temporal.

En cuanto al campo espacial, el trabajo se focalizará a lo sucedido en el ámbito territorial de la República Argentina pero se hará referencia a lo que sucede en otros países al momento de analizar la normativa local con la de otras legislaciones en un marco comparativo jurídico.

En cuanto al ámbito temporal se trabajará en base a la normativa y lo que sucede hoy día en la República Argentina.

⁷ Bloch Roberto, (1996), Transporte multimodal, Editorial Ad Hoc, Argentina.

⁸ Chami Diego, (2005), Régimen jurídico del transporte multimodal, Editorial Lexis Nexis, Argentina.

Capítulo I: Estudio del Transporte en la Argentina a modo de relación jurídica que se genera.

Introducción

Un aspecto importante que trata el presente trabajo se vincula con observar al transporte como una materia amplia. Con ello se pretende expresar que de modo de interpretar dicha actividad de forma correcta y a su aporte a la economía el estudio no puede enfocarse bajo una visión limitada. Es así que en el presente capítulo propongo tener una primera visión desde el marco legal sobre ella.

Acerca de la importancia del transporte para el hombre y sus enfoques.

Es interesante observar que el transporte está con la humanidad casi desde el mismo comienzo en que el hombre existió. Es que al principio, cuando este era nómada, el transporte fue su modalidad de vida yendo de un sitio a otro. Cuando se instaló finalmente dando lugar al desarrollo de una población estable, el transporte fue la modalidad bajo la cual se posibilitaba intercambiar mercancías entre pueblos distantes.⁹

Es por ello que con el correr del tiempo a esta actividad, tan obvia y necesaria por estos días se le debió dar un marco legal apropiado, más aún teniendo la misma una importancia entre lo que sucede dentro de un mismo país como fuera de sus límites.

El hecho de abordar la temática del derecho de transporte y su importancia en su definición, se encuentra en que la actividad bajo estudio se ha ido transformando en una de tipo más compleja y por ende ya no se puede abarcar la misma bajo una sola y única óptica, a riesgo de cometer serios errores de orden jurídico y por ende provocar un impacto no deseado por ejemplo en la economía de un país y en el nivel de costos de los bienes a causa de ello.

Bajo el escenario descrito, es entonces que el abogado que desarrolla su actividad en la especialidad del transporte, a modo de tener una visión más amplia y poder resolver cuestiones de peso y con fundamento, no puede solo actuar en base a una única modalidad del transporte, por lo que conocer y tener una visión del transporte integrado es vital para lograr actuar profesionalmente.

Desde el mismo momento en que el transporte implica derechos y obligaciones para las partes intervinientes, es factible afirmar que se trata de una situación jurídica.¹⁰

El hecho de entender profundamente que exista dicho vínculo legal en el sector del transporte es un aspecto que será fundamental para ver las implicancias económicas que derivan del mismo, ello en base a que de la normativa vigente en cada país y nivel de Estado, surgirá un dinamismo distinto de los negocios.

Analizando la actividad

Para conocer y poder dar opinión fundada se debe entender hasta en el detalle más mínimo a una actividad, por lo tanto, ello se aplica de igual modo al ámbito del transporte. De esta forma, el transporte implica que se lleve de un sitio a otro cierta mercadería, persona o cosa. En base a ello es que se pueden compartir estas particularidades que se comparten a continuación:¹¹

- ✓ El transporte implica un cambio en el ámbito temporal debido a que esta actividad lleva un tiempo determinado. Esto implica que a nivel jurídico determina un lapso de tiempo que debe ser regulado de algún modo para las partes intervinientes.
- ✓ De forma similar sucede con el ámbito espacial, ello como consecuencia de que el transporte se contrata para llevar algo de un sitio geográfico a otro.

⁹ Nikolaus Piper, (2005), La espiral de Jenofonte, Editorial Cántaro, Argentina.

¹⁰ Cabrera Cánovas Alfonso, (2009), El contrato de transporte por carretera: Ley Nro. 15/2009, Editorial España.

¹¹ Basaldúa Romero, Luis, (1985), Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua, Argentina.

- ✓ La actividad no es factible de ser realizada empíricamente sino se cuenta con medios y una infraestructura adecuada. Es por ello que se requiere de un medio de locomoción que haga efectivo el traslado antes expuesto.
- ✓ Se necesita la determinación de responsabilidades; más en particular a aquel sujeto que asume la responsabilidad de llevar a buen puerto la tarea encomendada.

Como muy bien lo expone Calleja (2010), sin estos elementos unificadores de la actividad, no existe posibilidad de transporte alguno.

Hacia una conceptualización del derecho del transporte.

Habiendo quedado explícito que el transporte posee implicancias de orden jurídicas, se requiere así de lograr una conceptualización adecuada.

Según la visión de Simone (1996), es factible definir al derecho del transporte como el total de normas y principios que llegan a regular varios aspectos de esta actividad como ser el ámbito espacial, los sujetos que participan de la actividad y la regulación en torno a la infraestructura que se requiere. Al mismo tiempo se necesita de delimitar las responsabilidades involucradas y la relación jurídica resultante de todo ello con las especificaciones de cada caso.¹²

Si bien Simone (1996), expresa dicha definición dentro del ámbito de su especialidad (derecho del transporte marítimo), su visión deja ver los elementos que participan del vínculo jurídico que se conforma en la actividad de transporte en general.

En cuanto a que el derecho del transporte implica un conjunto de normas así como principios estipulados es posible afirmar que gracias a ello es que se habla en la actualidad de un sistema legal en torno a la actividad del transporte. Justamente el contar con un marco legal implica que existen leyes y demás normas que los sujetos que se someten a un contrato de transporte deben cumplir y a partir del cual surgen tanto derechos como obligaciones y sanciones en caso de no verificarse los supuestos del contrato en cuestión.

Si no hubiera marco legal, entonces la actividad no estaría reglada y no habría relación jurídica alguna.

De esta forma, al haber una normativa concreta y particular, se sientan las bases para un desarrollo ordenado dentro de la actividad del transporte, con reglas claras, situación que expone y determina a la vez condiciones esenciales para que una actividad económica crezca y cobre vida en las sociedades modernas. Esta postura no es menor y autores del calibre de Sevares (2010), han expuesto que el contar con reglas claras es un aspecto central para que los países crezcan y se desarrollen en el largo plazo.¹³

Por otro lado, se puede ver que en toda actividad del transporte, se encuentra el ámbito del Estado. Es que de dicha actividad participa la orden pública debida cuenta que para efectuar el traslado de una cosa o persona de un sitio a otro se requiere de una infraestructura que es pública. Incluso si se tratase de un camino en concesión, el mismo pertenece al Estado que ha tercerizado por un plazo y condiciones específicas su uso.

Es por eso que independientemente del contrato que fue firmado por las partes intervinientes en donde constan las obligaciones y derechos de cada parte, indudablemente se toca la esfera pública y ello involucra de forma indirecta un compromiso de las partes para con el fisco así como responsabilidades. A título de ejemplo, se expone la responsabilidad por el cuidado de los bienes públicos y daños que se puedan ocasionar a consecuencia de algún percance en el trayecto del transporte.

¹² Simone Osvaldo, (1996), Compendio de derecho de la navegación, Editorial Abaco, Argentina.

¹³ Sevares Julio, (2010), Por qué crecieron los países que crecieron, Editorial Edhasa, Argentina.

Otra cuestión que participa del vínculo jurídico que surge en el caso del transporte es lo relativo a la obligación de entrega de lo que se transporte. Es muy interesante lo que expresa el autor Romualdi (2008) en cuanto a que la obligación antes citada en torno a las condiciones de entrega del bien transportado es una parte fundamental en la delimitación del marco legal de dicha actividad.¹⁴

De manera complementaria a la normativa, y como sabida fuente del derecho que es, la jurisprudencia ocupa un lugar relevante dentro del marco que rodea a la actividad del transporte. Del mismo modo se debe dar lugar a lo que sucede con las costumbres. Este último aspecto es importante dado que gran cantidad de normativa en el mundo entero, relativo al derecho del transporte interno, obedece a la conformación de las costumbres que se han ido instaurando a lo largo del tiempo. Por ende, gran cantidad de leyes han respetado las costumbres delineadas.

Es tan sentido, se cree que el transporte involucra aspectos culturales de cada pueblo y por ello las costumbres son un aspecto relevante que debe ser considerado. De hecho, se puede citar el caso de los medios de transporte que son propios no sólo de la infraestructura disponible, sino de cómo se fue dando el transporte en cada época y en cada país o incluso región.

No es lo mismo el transporte que se sucede de mercaderías en el norte de nuestro país que la modalidad aplicada en el sur. Elementos como ser el factor climático y geográfico han marcado un camino específico de transporte, aunque ello no quita reconocer los avances que proporcionaron las nuevas tecnologías.

La infraestructura y la importancia de esta en el derecho del transporte.

La infraestructura es otro elemento que hace al marco del derecho del transporte. Es que sin esta no es factible por lo general lograr el traslado de un bien. Incluso, en casos como el del transporte aéreo que requiere una ínfima parte de infraestructura en comparación al caso terrestre.

La infraestructura no sólo se refiere a los caminos, el control de los mismos y la parte relativa a la iluminaria, sino que hoy día son parte relevante lo relativo a los elementos de la logística del transporte moderno. Así, aspectos como ser los pallets o los contenedores vitales en los niveles de eficiencia que alcanzó el transporte internacional de mercaderías. Sobre estos últimos también se encierra todo un vínculo jurídico complementario. Es que por ejemplo, en el caso del transporte marítimo, se contrata por un lado la embarcación y además el contenedor lo que representa dos operaciones por separado que colaboran para lograr el transporte definitivo entre el origen y destino de la mercadería.

Un dato relevante es que la simple presencia de algunos elementos de los citados como ser camino entre otros no implica que un país o región tenga necesariamente un sistema de transporte.

Para que ello suceda debe de haber una coordinación entre dichos elementos materiales y la gestión adecuada en el ámbito humano bajo la instauración de controles y supervisión sobre el funcionamiento del sistema de transporte y el cumplimiento de las normas vigentes.

Es así que no es posible afirmar que todos los países tienen en la práctica un sistema de transporte en base a que lo mencionado no se cumple efectivamente en todos los países por igual y menos aún bajo el cumplimiento lógico de las cuestiones expuestas.¹⁵ Esto último representa un aspecto negativo y que tiene su impacto en la economía de un país como se podrá ver en futuros párrafos.

Previo a desarrollar lo relativo a las fuentes del derecho, es conveniente ver la importancia que esta actividad cobró en las últimas décadas, de lo cual se podrá ver la importancia que tiene ella en la vida cotidiana tanto de las empresas como los países y por ello la relevancia de analizar y mejorar día a día su marco regulatorio legal.

¹⁴ Romualdi Emilio, (2008), Derecho del transporte, Editorial Aplicación Tributaria, Argentina.

¹⁵ López Fernandez Rodrigo, (2004), Logística comercial, Editorial Paraninfo, España.

Relevancia del transporte en la vida moderna

El presente trabajo no tendría razón de ser sino se enfocara el mismo en el impacto que deriva a partir de la industria del transporte en la economía moderna y para un país, más aún dentro del actual contexto global.

De este modo, se ha discutido en varias ocasiones el rol del transporte y sus implicancias en el desarrollo económico en todo el mundo. De hecho, en un último congreso realizado en España, se concluyó que el transporte es un aspecto vital que debe estar presente en las políticas del Estado, a riesgo de que el crecimiento parejo de las regiones y la coordinación económica entre ellas sea deficiente y dicha deficiencia se traduzca no solo en una desigualdad entre las distintas regiones, sino que la misma se traslade al ámbito nacional y sus posibilidades de mejorar el comercio internacional.¹⁶

Uno de los aspectos que el transporte involucra no es más ni menos que la integración. Este aspecto es un tema muy importante en estos días en donde el mundo, sea en lo política como en lo económico está conformado por bloques regionales de diversos países como ser la Unión Europea y el Mercosur entre otros. Es indudable que cualquier proyecto de largo plazo en la integración que desean estos pases no sería posible de no trabajar en el transporte que se da entre ellos.

Lo mencionado cobra tan relevancia que se suele requerir el trabajo conjunto entre el sector público y privado para lograr un gran avance a futuro, lo que lleva nuevamente a destacar la regulación jurídicas y fijar de un marco legal lógico para el desarrollo y crecimiento de esta actividad.

Es interesante analizar brevemente como ha evolucionado el pensamiento económico, ello junto a la visión que se tiene respecto al transporte y su vínculo con el crecimiento y desarrollo de un país región.

Por un lado se puede ver el pensamiento económico neoclásico el cual pregona la libertad en el campo de la economía. De esta forma, bajo el modelo capitalista actual, el transporte es tan vital como el hecho de que se precisa del continuo consumo para el crecimiento. Solo ver lo grave de la crisis actual en base a reducirse drásticamente el nivel de crédito y la baja en el consumo de millones de familias en el mundo entero. Se podría afirmar entonces, que para el neoliberalismo, sin transporte no podría haber economía.

Si se considera un modelo opuesto al capitalismo como lo es el socialismo, el transporte es igual de relevante. Es que aquí el hecho de poder extender los recursos con que se cuentan es muy importante, más aun en el marco de esta propuesto en donde el Estado tiene un rol mucho más activo en la economía y la regulación de los bienes productivos.

Se observa así, que sin importar el pensamiento que se tenga de la economía, siempre el transporte es un aspecto central bajo el cual se puede desarrollar la actividad cotidiana y sustentar los procesos de desarrollo y crecimiento.

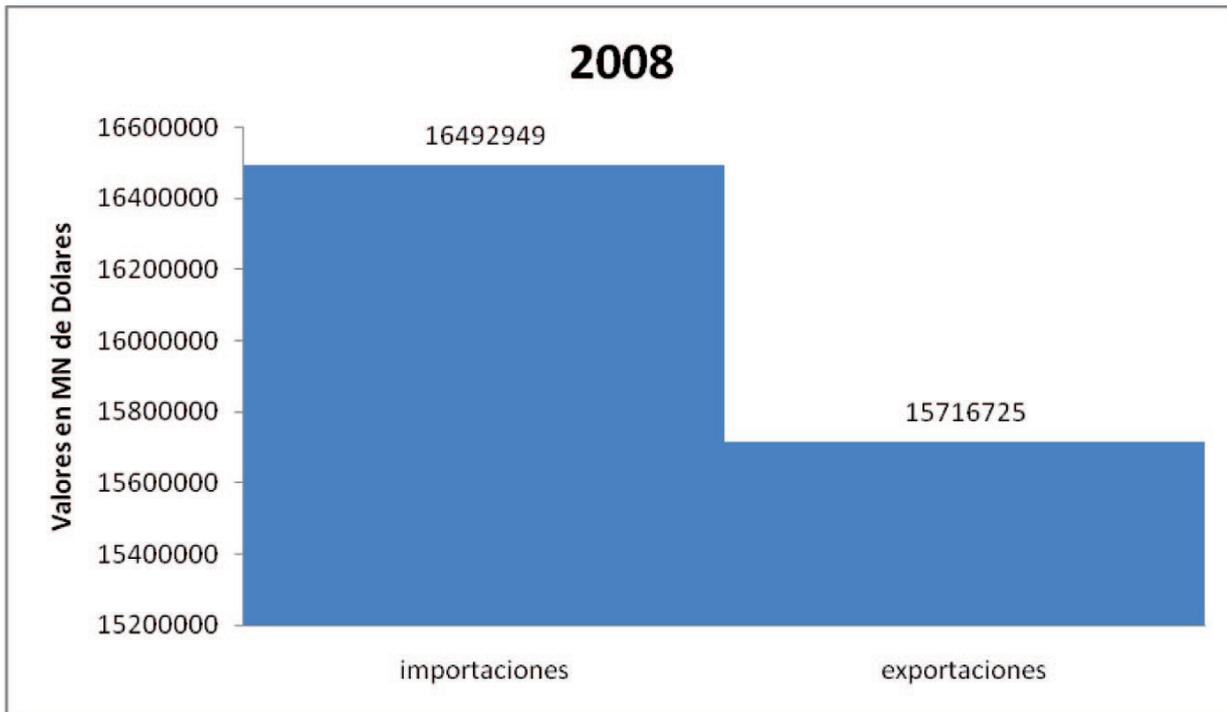
Algunos números en torno al transporte y la economía

De modo tal de corroborar y dar mayor fundamento en cuanto a la importancia que el transporte tiene para el mundo económico moderno y su desenvolvimiento, se compartirá seguidamente algunos números del comercio regional y global.

Datos internacionales

Para tener una noción del comercio internacional que se efectúa en el mundo entero, se comparten los siguientes datos.

¹⁶ Urbano Pablo, (1998), Transporte, integración y desarrollo económico: Convergencia y divergencia, Trabajo publicado y disponible en: http://www2.uca.es/escuela/emp_je/investigacion/congreso/mcp007.pdf

Gráfico I: Exportaciones e importaciones a nivel mundial. Datos del año 2008.

Fuente: Gráfico de elaboración personal realizado en base a información lograda en la Organización Mundial del Comercio, Documento publicado en: http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/world_region_export_08_s.pdf

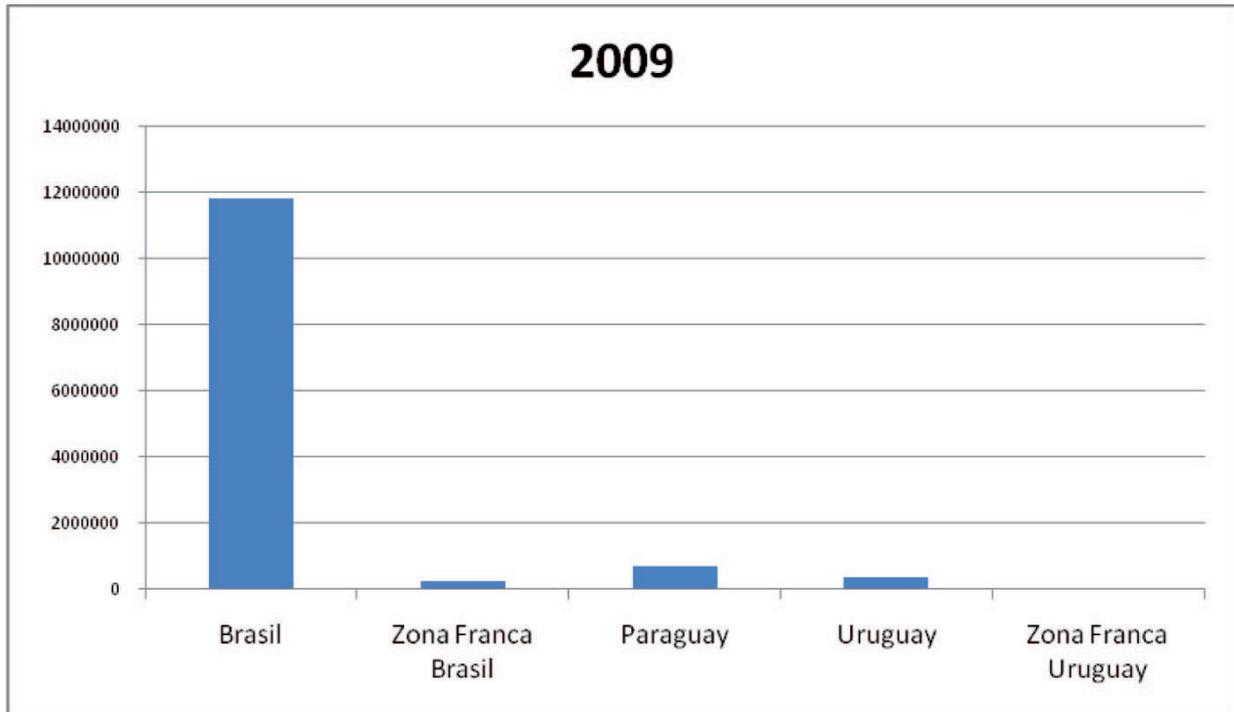
Realizando una comparación con lo sucedido en años anteriores, y de forma tal de observar el gran crecimiento que tuvo el comercio global, en el año 2007 en comercio internacional creció un 16% en comparación al año 2006, y en el año 2008 creció un 15% respecto a lo sucedido en el año 2007.

Es lógico ver que a raíz de la crisis que se desató en el año 2008 y que aún hoy continúa vigente, el crecimiento menguó, pero de todas formas, una vez pasada la misma seguramente continuará en ascenso el intercambio entre los países.

Datos locales

En cuanto a lo que se hace desde nuestro país esto es muy interesante de ser analizado de forma de ver la importancia que el transporte tiene para la República Argentina, más aún tratándose del caso en que el comercio en la región Mercosur creció sustancialmente como se observará a continuación.

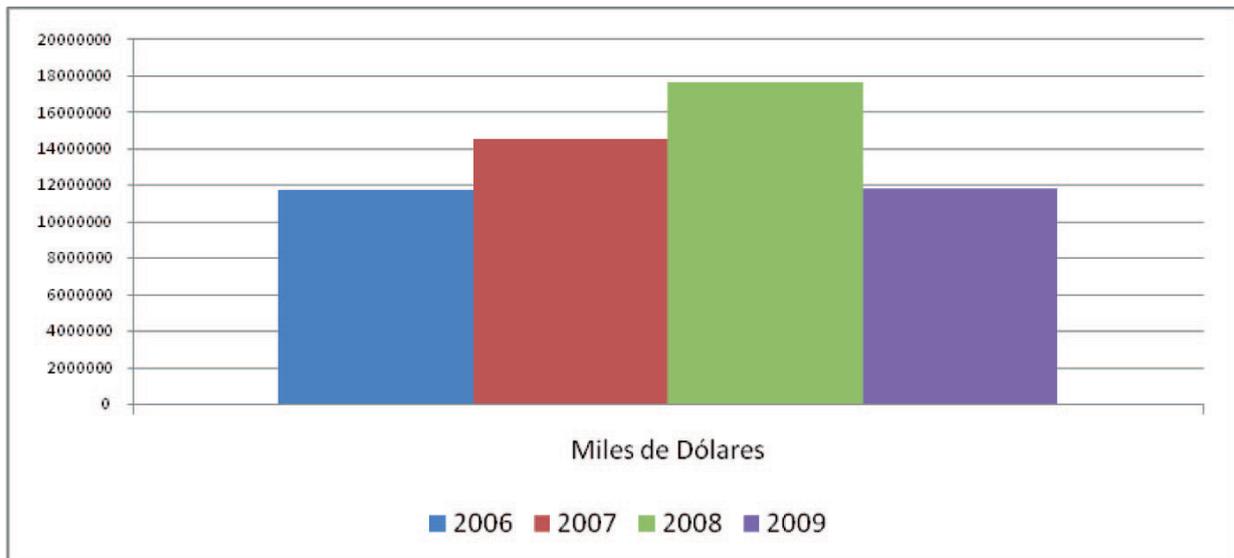
Gráfico II: Importaciones desde países del Mercosur. Cifras en miles de Dólares



Fuente: Gráfico de elaboración personal realizado en base a Indec: Estadísticas de Comercio Internacional del año 2009, Disponibles en www.indec.gov.ar

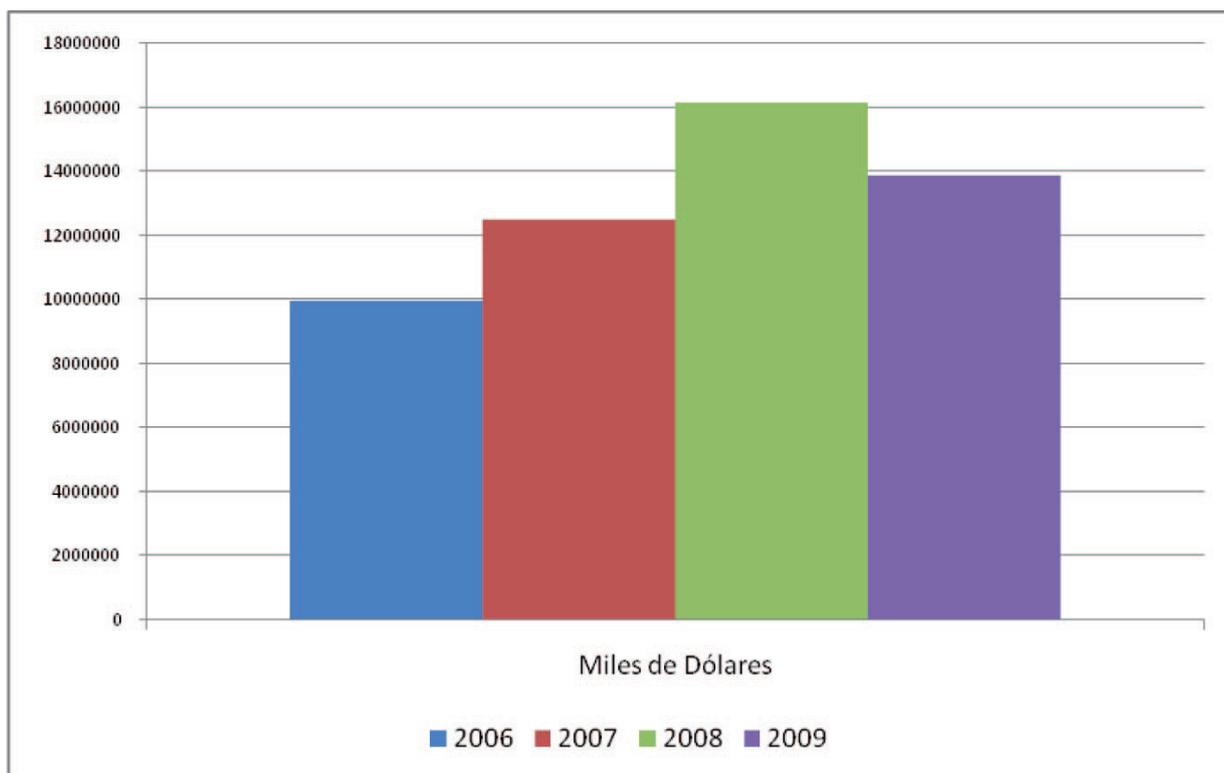
Se pueden ver que las cifras son muy elevadas, lo que muestra la importancia del transporte, en especial con Brasil, principal socio comercial de la República Argentina. SE comparte seguidamente el avance de las importaciones desde dicho país en los últimos años.

Gráfico III: Evolución en las importaciones desde Brasil. En miles de dólares.



Fuente: Gráfico de elaboración personal realizado en base a Indec: Estadísticas de Comercio Internacional del año 2009, Disponibles en www.indec.gov.ar

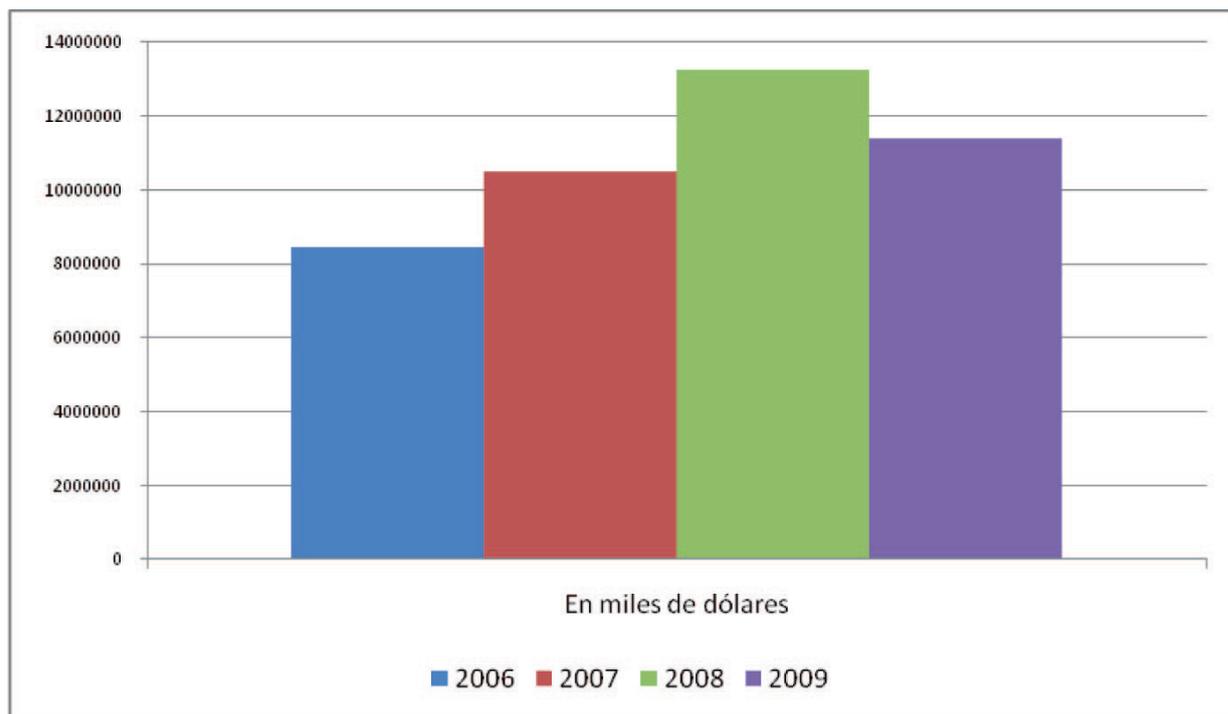
En el gráfico previo es factible ver como previo a la crisis, las importaciones desde Brasil se incrementaron. Se verá a continuación lo sucedido con las exportaciones desde nuestro país.

Gráfico IV: Exportaciones argentinas hacia el Mercosur en el año 2009. En miles de dólares.

Fuente: Gráfico de elaboración personal realizado en base a Indec: Estadísticas de Comercio Internacional del año 2009, Disponibles en www.indec.gov.ar

De forma similar que sucedía con las importaciones, se observa con las exportaciones desde nuestro país hacia el Mercosur. Ellas subieron significativamente previo a la crisis para luego bajar pero de todas formas los valores son representativos del incremento del comercio en el bloque y por ende de la relevancia que la actividad del transporte tiene para el Mercosur y la República Argentina.

Por último, se comparten las exportaciones desde nuestro país con su principal socio comercial que es Brasil.

Gráfico V: Exportaciones desde la argentina hacia Brasil. En miles de dólares.

Fuente: Gráfico de elaboración personal realizado en base a Indec: Estadísticas de Comercio Internacional del año 2009, Disponibles en www.indec.gov.ar

Tras ver la importancia del transporte para el mundo moderno y en particular para la República Argentina, en el próximo capítulo se tratará lo relativo a las fuentes del derecho en el caso del transporte, para de allí en más profundizar el marco legal específico que la legislación argentina le otorga a dicha actividad.

Capítulo 2: Acerca de las fuentes del derecho del transporte: Hacia un mayor conocimiento del caso argentino.

Introducción

El análisis de las fuentes del derecho por lo general son un pilar en cuanto al intento de dar profundidad a todo análisis legalista y en tal sentido, lo relativo a las fuentes del derecho de transporte no es una excepción.

En cuanto a las fuentes tradicionales del derecho, es interesante la visión del especialista Gény quien en su obra *Método de interpretación y fuentes del derecho privado positivo* llegó a clasificarlas en fuente de orden formal y las de tipo científicas, asimilando éstas últimas a las que hoy en día se conocen como materiales.¹⁷

En el caso de las formales, ellas muestran como característica central que surgen a partir de elementos externos al intérprete y por lo tanto se relacionan con aspectos de orden social. Así, se enuncian las mismas normas legales, la jurisprudencia y la misma doctrina de especialistas en material legal.

En el caso de las fuentes de tipo científicas, ellas nacen a partir de la actividad particular del mismo ejercicio del derecho según lo deja ver el mismo Gény (1992). Un dato relevante a destacar es que las científicas deben ser aplicadas como fuentes una vez agotadas las de tipo formal siendo entonces supletorias las científicas.

Fuentes en ámbito de la República Argentina.

Se destaca que la fuente de derecho más relevante consagrada en la Argentina es la misma Constitución Nacional. Es que a partir de ella surgen diferentes derechos consagrados en materia del transporte.

Es así una fuente esencial en materia del derecho del transporte. Por ejemplo, en su artículo Nro.14, queda consagrado el derecho a la libre navegación de los ríos interiores de la república no sólo para los mismos argentinos, sino en forma extensiva para buques de otras banderas. En forma complementaria a ello, el artículo Nro.26 destaca que el derecho antes citado se guiará en base a lo que llegue a reglamentar el gobierno nacional.

Debe quedar en claro que el último artículo citado destaca los siguientes hechos a saber:

- ✓ La facultad por parte del gobierno nacional en torno a la reglamentación de un código de comercio y su relación en cuanto a la circulación por los ríos internos del país.
- ✓ Reglamentación del mismo nivel de Estado en cuanto a la habilitación de puertos así como la apertura de aduanas, en este último caso tratado en el artículo 75 de la misma carta magna.

Continuando con aspectos vitales que fija la misma Constitución Nacional en materia de transporte, el artículo Nro. 116 fija la competencia de aquellos tribunales de tipo federal para resolver cuestiones de jurisdicción marítima dentro de la órbita nacional.

¹⁷ Gény Fracois, (1992), *Método de interpretación y fuentes del derecho privado positivo*, Editorial Hijos de Reus, España.

Otro artículo de interés en cuanto a la temática desarrollada de momento se encuentra en el artículo 11 de la CN, que expresa¹⁸:

“Los artículos de producción o fabricación nacional o extranjera, así como los ganados de toda especie, que pasen por territorio de una provincia a otra, serán libres de los derechos llamados de tránsito, siéndolo también los carruajes, buques o bestias en que se transporten; y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, cualquier que sea su denominación, por el hecho de transitar el territorio”.

De manera complementaria, se destaca que a partir de la reforma de la Constitución Nacional que se efectuó en el año 1994, se incorporó como fuente del derecho a aquellos tratados que la República Argentina firme con otros Estados, teniendo los mismos fuerza jerárquica de fuente del derecho, incluso no sólo aquellos firmados con otros países sino con la misma Santa Sede y Organizaciones internacionales.

A continuación se compartirán ciertas disposiciones que aluden más en detalle al derecho del transporte dentro del ámbito de la República Argentina y que ayudarán a lograr un mayor conocimiento en tal sentido.

Acerca de disposiciones presentes en la normativa argentina que hacen a las fuentes del derecho del transporte.

Efectuando un repaso a lo que se realizó a lo largo de la historia nacional, se destaca que incluso, antes de la sanción de la CN en 1853, ya a comienzos del siglo XIX se habían dictado leyes que pretendían fijar reglas para el transporte interno, de igual modo se observan tratados firmados entre distintas provincias que determinaban por ese entonces la libre circulación en los ríos. Es llamativo incluso un tratado firmado con Gran Bretaña en el año 1825 en el cual se daba garantía del libre ingreso a ambos puertos de los barcos de cargas comerciales.

✓ Considerando lo relativo al transporte aéreo.

En la búsqueda de los antecedentes que hacen a la actual normativa que rige esta actividad, se destaca que el hecho concreto que determinó un punto relevante se encuentra en base al Código Aeronáutico, el que se dictó a mediados del siglo XX, en particular en el año 1967 bajo la Ley Nro. 17.285 y sus modificatorias.¹⁹

¹⁸ Constitución Nacional, (2010), Senado de la Nación, Disponible en la siguiente dirección web: <http://www.senado.gov.ar/web/interes/constitucion/capitulo1.php>

¹⁹ Código Aeronáutico, (2010), Documento publicado y disponible en el siguiente sitio web: <http://clacsec.lima.icao.int/CLAC-Legislacion/Arg-CodAeronautico.pdf>

El mismo bajo toda la normativa que contiene, llega a regular lo relativo a la circulación aérea dentro del ámbito del país, la infraestructura así como él contempla una regulación en cuanto a los aeródromos, condiciones y superficies que se deben respetar, al igual que se ocupa de otros detalles peculiares que hacen a dicha actividad.

Un aspecto sobre el cual se hará énfasis en próximos párrafos, es el referido a la responsabilidad del transporte, situación que se trata en el Código Aeronáutico en los artículos 139 al 153 inclusive. Así y todo, la reglamentación final de la actividad del transporte aéreo en el ámbito nacional recién se alcanzó para el año 1982 bajo el dictado del decreto Nro.326.

✓ **El transporte de tipo terrestre**

Es sabido que en el ámbito local, la regulación relevante de esta actividad es amplia. De este modo se destaca que el mismo Código de Comercio contempla en su Título I y en particular en su Capítulo V, normativa en torno al transporte terrestre.

Observando en detalle lo que se trata en dicha fuente, autores de la talla de Fernandez, ya hace tiempo señalaban el aspecto crítico en cuanto a que la regulación del contrato en el título que trata lo vinculado a los auxiliares del comercio, considera acarreador a uno de ellos.²⁰

En lo personal, se destaca que dicha circunstancia se daba en un entorno muy diferente al actual en base a que el tipo de transporte que operaba por ese entonces es muy disímil al que se observa en pleno inicio del siglo XXI, por lo que es preciso ver cada norma en su correspondiente contexto histórico.

Ya relativo al transporte público de pasajeros en el ámbito de la República Argentina, es válida la Ley Nro. 24.449 y sus modificatorias (Ley de Tránsito). Esta logra regular lo vinculado con el uso que se le debe dar a la vía pública, contemplando aspectos como ser el modo en que debe darse el transporte de individuos, animales y los medios de transporte.

Con más detalle el propio Decreto Nro.656 del año 1994 logro regular finalmente a la actividad del auto transporte de pasajeros en las jurisdicciones urbanas y sub urbanas. Lo interesante es que logró regular lo que respecta a los permisos para las firmas que brindan este tipo de servicios a los ciudadanos, dejando de lado un vacío legal que a título personal se había extendido más de la cuenta siguiendo la experiencia de otros países.

✓ **El transporte marítimo**

En la búsqueda de antecedentes que llegaran a regular esta actividad en el plano nacional, se destaca que ya para el año 1862 el mismo Código de Comercio, en su Título séptimo del Libro tercero llegó a recopilar lo relativo a esa actividad hasta ese momento. Lo interesante según destaca Díaz (1992), es que la inspiración fue el mismo Código de Francia que había sido elaborado a inicios del siglo XIX.²¹

Es así que se llegó a lo que rige hoy en día a la actividad marítima dentro del territorio nacional, la que se encuentra regulada bajo el amparo de la Ley Nro. 20.094. En general se puede expresar que bajo su mandato se llega a regular el transporte de cosas, el transporte de remolques y hasta aspectos particulares como ser la avería gruesa.

Un dato curioso está dado en torno a que se regula de igual modo lo relativo al transporte pero también lo que se vincula con la construcción de los buques, llegando hasta la misma extinción de este, se ello por el desguace del mismo o como correlato de un accidente que produjo su hundimiento.

Por otro lado, la propia Ley de Navegación estipula en su artículo 2 define qué es lo que debe entenderse por buque y ya, en el artículo 3 y 4 fija el régimen administrativo que recaerá sobre él.

²⁰ Fernández Raimundo, (1951), Código de Comercio comentado, Editorial Sebastián de Amorrortu e hijos, Argentina.

²¹ Díaz Cano Alfonso, (1992), Lecciones de historia de derecho argentino, Editorial Abeledo Perrot, Argentina.

Un aspecto que se debe tener presente, es que la Ley de Navegación no rige para lo que respecta al transporte de embarcaciones chicas y por ende, hasta el mismo momento en que no se determinen leyes concretas sobre tal actividad, regirá a tal efecto lo normado para el transporte terrestre, aspecto que en lo personal goza de seriedad para un país que ya ha cumplido sus 200 años desde su independencia.

Por último, para lo que atañe a la actividad portuaria, se dictó la Ley Nro.24.093 (Ley de Actividades Portuarias), bajo la cual se llegan a regir los siguientes aspectos a saber:

- ✓ Determinación de la infraestructura necesaria para desarrollar la actividad.
- ✓ Lo relativo a la administración y la operatoria de la actividad de puertos, así como lo vinculado con las habilitaciones a tal fin.
- ✓ Determinación de las jurisdicciones respectivas y los controles que se llevarán adelante.
- ✓ Por último, la misma delimita la autoridad de aplicación competente.

Otras fuentes del derecho en materia del transporte: La costumbre.

Como se destaca habitualmente en los tratados de derecho, la costumbre es una fuente más del derecho. Es por ello que a lo largo del tiempo la misma se considera a los efectos de ver la normativa vigente y en base a ella se van realizando en ocasiones cambios a medida que las costumbres van modificándose. Por supuesto, ello sucede en el mediano y largo plazo.²²

En lo personal se comparte la idea en cuanto a que esta relevante fuente del derecho fue infravalorada en los últimos años, ello se fundamenta en cuanto a que si bien existen fuentes de orden superior como ser la CN, la costumbre representa incluso una fuente originaria del derecho de casi toda actividad que el ser humano desarrolló en base a que ella (la costumbre) surgió antes que las normas y muchas de las leyes se fueron configurando en base a las experiencias y costumbre que el individuo iba viviendo.

De igual modo, para poder tener un más amplio conocimiento, existe incluso jurisprudencia que se opone a ver a la costumbre como fuente originaria del derecho, ello basándose en que ella debiera de ser aplicada a los fines de interpretación de la norma, pero no como fuente del derecho mismo.²³

Independientemente de ello, es indudable que hay un fuerte vínculo entre la costumbre y el dictado de normas legales y es por ello que en lo relativo al transporte no puede evitarse de estudiar las costumbres para ver entonces el equilibrio que toda ley debe contener entre lo que sucede empíricamente y fijar normas de cumplimiento obligatorio para los ciudadanos.

En lo que respecta a la costumbre en torno al derecho del transporte, a modo de ejemplo, en lo que respecta al transporte por vía marítima, se observa una preponderancia de ella por sobre la norma legal en comparación a lo que sucede en otras ramas del derecho. Así, la misma Ley de Navegación en su primer artículo fija lo siguiente:²⁴

“Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las leyes y reglamentos complementarios y por los usos costumbres”.

²² Pérez Royo Javier, (2007), Las fuentes del derecho, Editorial Tecnos, España.

²³ Fallo dado por la CNCom, del año 1981, Sala B, Fallo de fecha 30/4/1981, LL, 1981-C

²⁴ Ley de Navegación, Ley Nro. 20.094 y sus modificatorias..

Se observa entonces que la costumbre forma parte directa de las fuentes del derecho en el caso del transporte en la República Argentina.

La jurisprudencia como fuente del derecho: Su aplicación en el caso del transporte.

De forma tal como lo destacan especialistas del derecho, la jurisprudencia es parte relevante del derecho como fuente. Esta afirmación posee sustento en cuanto a que toda decisión judicial en base al derecho positivo, se basa en el análisis de los antecedentes observado a lo largo del tiempo, así, la jurisprudencia representa claramente una fuente del derecho casi insustituible en la práctica legal.²⁵

Es interesante en este punto traer a colación un fallo del año 1936, en donde el alto tribunal en el caso Comptec/ Ibarra, la Corte Suprema se expidió en torno al valor de las cláusulas exonerativas de responsabilidad del transportista y cláusulas atributivas de jurisdicción en un contrato de transporte de mercaderías a través de la vía marítima. Dicho fallo destacó una vez más lo relevante de considerar la jurisprudencia para la resolución de conflictos en el marco del derecho del transporte.

La doctrina y su aporte como fuente del derecho en materia del transporte.

Como lo expresan importantes autores especializados en derecho, la doctrina representa la opinión fundada de los más calificados estudiosos del derecho en cada especialidad.²⁶

Si bien la misma no representa una fuente fundacional del derecho, no se le puede quitar mérito y aplicación como tal, ello sustentado en base a que gracias a ella van surgiendo diferentes instancias superadoras en base a estudios y debates que se suceden en cada especialidad del derecho.

Bajo una visión personal, se destaca que en el sujeto doctrinario se conjuga el equilibrio entre el razonamiento que parte del conocimiento científico del derecho con la práctica del derecho en sí mismo, de allí que para toda actividad sujeta a derecho, es de gran importancia considerar la doctrina imperante y los distintos cuestionamiento que ella presenta con el correr de los años.

El ámbito en el que se desarrolla la actividad del transporte.

Previo a desarrollar lo relativo al capítulo en particular que hace al presente trabajo en lo que hace al transporte terrestre de mercaderías, es importante tener el conocimiento suficiente en torno a los distintos ámbitos bajo los que se desarrolla la actividad bajo estudio, con ello se tendrá un mayor panorama con lo cual se podrán extraer conclusiones valederas y fundamentadas.

En tal sentido se destaca que los ámbitos centrales que rodean a la actividad del transporte son:²⁷

- ✓ El ámbito de la vía pública terrestre
- ✓ El espectro del tendido ferroviario presente en el país
- ✓ Las áreas disponibles para ejecutar la navegación

El ámbito de la vía pública terrestre

Las vías tradicionales están dadas según lo deja ver López (1999) por el total de rutas y calles que conforman el complejo sistema por el que se desarrolla la actividad del transporte de un país.²⁸

²⁵ Ferreres Comella Víctor, (2009), Carácter vinculante de la jurisprudencia, Editorial Fundación Coloquio Jurídico, España.

²⁶ Bastidas Freddy, (2008), Introducción al derecho: Fuentes del derecho, Documento publicado en la web: http://webdelprofesor.ula.ve/economia/fremoba/docs/fuentes_fundamentos_derecho.pdf

²⁷ Calleja Martín, (2010), Derecho del transporte, Editorial AD Hoc, Argentina.

²⁸ López del Carril Gonzalo, (1999), Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación: El rol de los concesionarios viales, Editorial La Ley, Argentina.

Un aspecto a tener presente y que debe ser profundizado, se vincula con el ámbito legal que rodea al transporte terrestre de mercaderías así como la reglamentación. Esto es de vital relevancia para el presente trabajo ya que se trata de determinar si la normativa actual actúa a favor o en detrimento del desarrollo de la actividad comercial a lo largo del país.

Así, un elemento a destacar es que toda vía pública, cualquier fuera ella, se ha determinado que forma parte de los bienes propios del Estado según el propio López (1999) lo deja ver. A partir de allí se vislumbra que los ciudadanos tienen el uso y goce de dichas vías conforme lo determina el propio Código Civil en sus artículos 2340 y 2341.

Ampliando un poco más en el ámbito que rige la actividad del transporte, la Ley Nro.24.449 (Ley de Tránsito) llega a regular el mismo uso de las vías públicas. Esta ley se aplica tanto para vehículos terrestres así como para otro ser vivo como ser personas e incluso animales.

Un dato no menos relevante, es que en la ley de tránsito no queda incluida regulación alguna en torno a la actividad ferroviaria. A la vez, la citada norma constituye como autoridades para regular la aplicación de las leyes a diferentes organismos tanto en la esfera nacional, provincial e incluso municipal.

De hecho, se genera una situación que podría ser contradictoria, ya que por ejemplo, la misma Ley de Tránsito estipula que los municipios podrán disponer de forma excepcional, de exigencias diferentes a la misma ley citada con lo cual pueden producirse tratamientos disímiles y contradictorios, situación que a título personal se destaca deberá ser solucionado en el corto plazo bajo una nueva reglamentación.

Es interesante que en ella, se concreta la definición de los vehículos que pueden transitar así como de ciertos elementos que conforman la actividad del transporte en su totalidad como ser qué es un automóvil, una calzada y un camioneta, os que se comparten en el anexo del presente trabajo.

Ello es importante, ya que de su clasificación no sólo se dispondrán normas diferentes para cada caso o tipo de vehículos, sino que incluso ello deriva en cuestiones impositivas, destacándose por ejemplo que en el impuesto a las ganancias los autos tienen limitaciones en cuanto a su posibilidad de ser amortizados y en torno a la deducción de gastos, pero dicha limitación no afecta a los utilitarios y camiones.²⁹

Similar limitación se observa en otro tributo como es el IVA (Impuesto al Valor Agregado), en donde los autos se pueden amortizar hasta un límite de adquisición de \$20.000, pesos neto de IVA, tope que no rige para utilitarios ni autos con destino a servicio de remis o taxi.³⁰

Una vez finalizado el desarrollo del presente capítulo, se desarrollará en el siguiente lo relativo a normativa más en particular sobre el transporte de mercaderías en la Argentina, con el objetivo de analizar aquellos aspectos que hacen a un mayor o menor dinamismo en el comercio.

²⁹ Lorenzo Armando, (2010), Tratado de Impuesto a las Ganancias, Editorial Errepar, Argentina.

³⁰ Marchevsky Rubén, (2010), Impuesto al Valor Agregado, Editorial Errepar, Argentina.

Capítulo III: Estudio de la normativa argentina vinculada al transporte de mercaderías: ¿Aporte al comercio local o máquina de impedir?

Introducción

Entrando así en la recta final del presente trabajo final de tesina, es que seguidamente se analizará las reglas de circulación que se aplican en materia de transporte de mercaderías.

Acerca de las reglas de circulación que se deben acatar

Bajo la misma Ley de Tránsito, se destaca que ella, en su artículo Nro. 39, fija que pone la obligación en el conductor del vehículo de analizar las condiciones del camino. Aquí ya se presenta un primer problema.

Es que el Estado Argentino, ya a modo de costumbre, suele transferir su rol de sujeto proveedor en la población. En este caso visto no se trata pues de una excepción. A título personal se destaca que imponer a un conductor de la obligación de verificar el camino es un aspecto poco serio.

En cuanto al fundamento de dicha postura se expresa que el conductor de un vehículo, más aún tratándose del caso de uno que realiza una actividad profesional, debe en primer lugar resguardar su integridad y el de sus pasajeros o carga. Así, su preocupación principal será entonces ver si un cruce implica un peligro por el paso de otros autos o caminos o más aún, si existe la posibilidad de envestir a un peatón.

Es por ello que el recaudo en cuanto a establecer la adecuada condiciones del vehículo es una obligación que debe ejercer el mismo Estado, ello en base a que los ciudadanos y empresas pagan tributos a tal fin como lo estipula la misma Constitución Nacional, en donde se destaca que lo recaudado en concepto de tributos tiene como destino las prestaciones generarles que el Estado brinda.

De forma complementaria, los municipios pueden fijar tasas con el fin de resguardar el bien común y la seguridad vial está así comprendida bajo dicho precepto.

Continuando con lo que estipula el artículo 39 de la Ley de Tránsito, se concuerda con el criterio vertido y la obligación que se impone al conductor transportista en cuanto a ver y asegurar las condiciones de vehículo en resguardo de su seguridad.

En cuanto a la documentación que se exige para la circulación, se exige contar con la documentación obligatoria, siendo ella la licencia de conducir profesional, la cédula que identifica al vehículo y el seguro vigente.

No sólo se fijan condiciones para la conducción sino que además se imponen prohibiciones de otra índole a saber:³¹

- ✓ Los camiones no pueden transitar en la vía pública en condiciones que pongan en peligro el tránsito en general, a tal fin, fija una distancia entre los vehículos de un mínimo de cien metros. Esta condiciones se impone en caminos de una única vía quedando sin validez en el caso de más de dos carriles.
- ✓ No podrán circular con un tren de vehículos integrados con más de un acoplado, siendo una salvedad lo estipulado para el caso de maquinas agropecuarias por razones lógicas.
- ✓ No se puede transportar residuos, escombros, tierra, arena u otro tipo de carga que representa un peligro.
- ✓ La circulación de las unidades para el transporte de animales o diferentes sustancias peligrosas, salvo que ello se desarrolle en el ámbito de regiones rurales.

³¹ Según lo estipula el artículo Nro.48 de la Ley de Tránsito.

- ✓ Tratándose de microbuses, omnibuses o camiones, éstos no podrán circular si se encuentran enlodados.
- ✓ No se podrá circular con vehículos que emitan humos o gases o emanaciones o radiaciones contaminantes.
- ✓ De forma complementaria se estipula que en cada caso, deben cumplir con las velocidades máximas y mínimas previstas en cada caso.

Análisis de las condiciones

Se puede observar como bajo el precepto de lograr una mayor seguridad, la ley impone condiciones un poco exageradas. Por ejemplo, la distancia de cien metros entre vehículos en caso de circular por caminos de una sola vía. El aspecto criticable es que dicha distancia provoca en primer lugar un problema al resto de los demás vehículos. Solo imaginar la presencia de diez camiones que ocupan la ruta con una distancias de cien metros ello implica un kilómetro.

Entonces, el resto de vehículos particular que quieran sobrepasar a los camiones u ómnibus deberá hacer maniobras más arriesgadas y perder más tiempo aún, asumiendo más riesgos.

Profundizando lo observado de momento, se puede ver que el artículo Nro. 53 de la Ley de Tránsito, destaca de manera complementaria que se deben verificar otras condiciones en el caso de vehículos de transporte, las cuales son:

- ✓ Todos los vehículos deben circular logrando cumplir con las condiciones que aseguren la seguridad de sí mismos y la de terceros.
- ✓ Se debe respetar la antigüedad máxima permitida para cada tipo de vehículo en cada caso.
- ✓ No se podrá superar la medida máxima fijada en cada caso para la circulación.
- ✓ Se debe mantener la relación indicada por cada autoridad en torno al vínculo peso y fuerza del motor.
- ✓ Se deben cumplir con el total de señalizaciones obligatorias como ser la indicación de velocidad máxima.

Debido a que a lo largo del presente trabajo se pone énfasis en torno al transporte que influye en el comercio de mercaderías en todo el territorio nacional, es que se analizará seguidamente lo relativo al transporte de cargas.

Desarrollo de las obligaciones que les compete a los transportistas de mercaderías.

Para el caso en que tanto empresas como particulares se ocupen del negocio del transporte de bienes, la Ley de Tránsito fija además condiciones especiales para lograr estar habilitado a tal fin. Es por ello que tienen vetadas las siguientes situaciones.

- ✓ Deben estar inscriptos en el registro de transporte competente.
- ✓ Tendrán que contar con la cédula que acredite la posibilidad de tripular el vehículo específico por categoría.
- ✓ La empresa deberá en cada ocasión, brindar al conductor la carta de porte de la mercadería.
- ✓ Cada vehículo deberá contar con la inscripción respectiva de su identificación y el domicilio, así como tara y peso máximo de arrastre (PMA).

- ✓ En casos específicos en cuanto a cargas indivisibles, se debe contar con la autorización respectiva.

En interesante observar lo sucedido en el caso en que se detecte exceso de peso, en tal caso, la propia ley en su artículo 57 hace responsable de ello al mismo sujeto transportista, tanto por la distribución de la mercadería o carga como por la posterior descarga.

En el caso en que las autoridades competentes se encuentren con un exceso de peso o no cumplimiento de lo reglamentado en tal sentido, la misma no podrá continuar con el transporte.

De manera complementaria, el exceso de peso tiene un impacto en daños a la vía pública por lo que el transportista deberá responder frente a ello en caso de corresponder.

Cuestiones complementarias al transporte de mercaderías dentro del territorio nacional que afectan al comercio.

Fuera de la órbita específica de la normativa en cuanto al transporte de mercaderías que se analizó de momento, existen otro tipo de aspectos que se deben considerar al momento de evaluar la facilidad que el Estado establece en cuanto a llevar un desenvolvimiento normal del comercio, uno de ellos se encuentra en la órbita tributaria de nuestro país.

En tal sentido, es interesante ver lo que establece la Ley de Procedimientos (Ley Nro. 11.683 y sus modificatorias). Así, se encuentra una situación peculiar en su artículo 40 la que trata sobre la situación de la clausura administrativa. En ella, su inciso c) destaca lo siguiente: ³²

“...se encarguen o transporten comercialmente mercaderías, aunque no sean de su propiedad, sin el respaldo documental que exige la Administración Federal de Ingresos Públicos”

Así, se observa que frente a la situación en que dentro del un proceso de control rutinario, la AFIP detecte que se transporta mercadería propia o no, ello será casual de clausura lo que implicará una multa que podrá ser de \$300 pesos, pudiendo llegar hasta los \$30.000.

De forma complementaria, bajo la última reforma de la Ley de Procedimientos, se añadió el artículo Nro.40.1 (artículo agregado al 40) que expresa lo siguiente:

ARTÍCULO ...: *“En los supuestos en los que se detecte la tenencia, el traslado o transporte de bienes o mercancías sin cumplir con los recaudos previstos en los incisos c) y e) del artículo 40 de la presente ley, los funcionarios o agentes de la Administración Federal de Ingresos Públicos deberán convocar inmediatamente a la fuerza de seguridad con jurisdicción en el lugar donde se haya detectado la presunta infracción, quienes deberán instrumentar el procedimiento tendiente a la aplicación de las siguientes medidas preventivas:*

a) Interdicción, en cuyo caso se designará como depositario al propietario, transportista, tenedor o a quien acredite ser poseedor al momento de comprobarse el hecho;

b) Secuestro, en cuyo supuesto se debe designar depositario a una tercera persona. En todos los casos, el personal de seguridad convocado, en presencia de DOS (2) testigos hábiles que convoque para el acto, procederá a informar al presunto infractor las previsiones y obligaciones que establecen las leyes civiles y penales para el depositario, debiendo —en su caso— disponer las medidas de depósito

³² Ambieni Valeria, (2006), Infracciones y sanciones tributarias, Editorial Errepar, Argentina.

*y traslado de los bienes secuestrados que resulten necesarias para asegurar una buena conservación, atendiendo a la naturaleza y características de los mismos”.*³³

Se puede ver que en el caso de la clausura, ella no sólo implica el cierre de la actividad comercial del local y el pago de una multa efectiva, sino que existe la posibilidad de que se le secuestre la mercadería al sujeto y se nombre al transportista o propietario de los bienes como depositario.

El transporte del siglo XXI en la Republica Argentina

Un dato interesante para observar de lleno la situación que vive el transporte en la Republica Argentina por estos días, es observar además de los aspectos legales que la rodean, ver en detalle su evolución a lo largo del tiempo.

Así, se destaca que en el siglo XX, los grandes avances de la económica argentina se lograron en base a la expansión en los medios de transporte, basados esencialmente por el desarrollo ferroviario. En el ámbito externo el monopolio del comercio era dominado por el transporte marítimo.³⁴

Lo que justifica todo el proceso del desarrollo ferroviario fue la necesidad por parte de la economía inglesa y sus firmas que actuaban en la Argentina de lograr extraer la producción de cereales y carne fuera del país, para lo que han invertido sumas sustanciales para contar con la logística necesaria para dicho fin.

Vale aclarar que desde dicha fecha hasta nuestros días, no sólo no se vieron obras de tal magnitud, sino que casi la totalidad de las extensiones que llegaban a ciudades y pequeños pueblos del interior del país fueron desmantelados a lo largo de los años noventa, dejando con ello pueblos sin conexión alguna con la vida económica cotidiana según deja ver el mismo Batalla (2005).

Tras el drástico cambio que se vivió en los noventa, gran parte del comercio se desarrolla bajo la modalidad del transporte terrestre y ese parece ser el medio para los próximos años y décadas. De allí que el énfasis en el presente trabajo se puso bajo dicha modalidad.

De forma tal de puntualizar los cambios sucedidos y ver más detenidamente su impacto en varios ámbitos, se comparten a continuación las consecuencias a partir de lo sucedido en los años noventa a la fecha

Se sucedió un cambio “forzado” en cuanto a los medios de transporte del comercio en el país, así, se cambió el medio ferroviarios, siendo reemplazado por el transporte en ruta a través de camiones y similares, de allí que dicha actividad, tras la crisis del año 2001 se benefició sustancialmente.

Una capitalización notoriamente lenta del sector en su conjunto²⁴. Ello aconteció, principalmente, por el ritmo decreciente de la construcción de infraestructura vial²⁵, combinado con el decrecimiento en el modo ferroviario y el casi estancamiento del acuático y aéreo. Este comportamiento puede atribuirse en cierta medida, también, a la creciente debilidad operativa que se fue imponiendo en segmentos no menores del sector o quizás a la ausencia de una estrategia sectorial explícita consistente, eficaz y perdurable.

Vale destacar que, precisamente, el modo de transporte por ruta no fue el modo más acertado y efectivo. Dicha observación se justifica en que se le otorgó a un sector privado el monopolio de la logística del transporte tanto de personas como de bienes y mercaderías en el ámbito nacional.

Es así que el transporte ferroviario no sólo es más económico y eficiente al ser más barato transportar mercaderías, sino que el mismo cumplía un rol central para al vida de pueblos en lo más profundo del país y como se hizo mención en párrafos precedentes, muchos pueblos han quedado sin vida tras el levantamiento de los tendidos ferroviarios.

³³ Artículo s/n incorporado por art. 1° pto. XVI de la Ley N° 26.044 B.O. 6/7/2005. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.

³⁴ Batalla Daniel, (2005), El transporte en la Argentina: una nueva política nacional, Documento publicado en el sitio web siguiente: <http://www.econ.uba.ar/planfenix/docnews/Transporte%20y%20telecomunicaciones/Batalla.pdf>

A la vez, no se efectuó la inversión necesaria para que el decaimiento de las rutas de trenes, sea suplantado eficientemente y en el mismo lapso de tiempo reemplazado por rutas en base a los requerimientos que la nueva cantidad de transportes y portes requería.

A la fecha, si bien ello se está mejorando, aún se está muy lejos del ideal y por lo tanto ello atenta frente a la lógica que determina que un país debe tener políticas serias, económicas y eficientes de largo plazo para poder hacer más diversificada la vida a lo largo del todo el país.

El transporte en la Argentina y las nuevas tecnologías: Evidencia empírica de los últimos tiempos.

Es interesante en este punto, observar qué es lo que sucede en los países desarrollados. En tal sentido, en países como ser Estados Unidos y en la Unión Europea, la logística comercial es un tema central, ya que ellos han tomado conciencia de lo importante de dicha cuestión.

De este modo no sólo han trabajado en la normativa en torno a aspectos de seguridad vial, sino que han hecho inversiones a tal fin. Es así, que ya surge una diferencia significativa entre lo que sucede en la República Argentina y el los países desarrollados, situación que de hecho, aporta un mayor costo del transporte en nuestro país y con ello el incremento lógico de los precios por el traslado de los mayores costos por parte del sector empresario.

Se debe considerar de igual modo, la aplicación y desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas al sector del transporte. Así, la República Argentina precisa de importar dicha tecnología ya que no es producida a nivel local. Aquí, lamentablemente, se observa una gran diferencia, esta vez, respecto a lo que sucede con países limítrofes.

Es que por ejemplo Brasil, logró conformar una industria que no sólo produce vehículos para el uso particular de las personas, sino que logró configurar una industria en torno a las necesidades de vehículos para el transporte terrestre de personas y bienes así como el aéreo gracias a la firma Embraer.

Es por ello que la ausencia de planificación en materia de transporte muestra una divergencia en torno a lo que se observa relativo a la actualización de la normativa que se exige al transportista, muestra clara de la falta de trabajo conjunto entre quienes imponen las políticas de inversión en infraestructura y quiénes ejercen el poder para fijar normas de cumplimiento en el orden del transporte.

A la vez, una aspecto a destacar está dado por los requerimientos legales que se imponen para el transporte de mercaderías a lo largo del territorio nacional, pero en donde ello no se condice con lo que sucede en la práctica en cuanto a los controles y el cumplimiento concreto.

Esto deja ver que debe aún trabajarse en el ámbito de la cultura de las personas y el entendimiento en torno a que frente a cumplir con las leyes sancionadas, se apunta a mejorar la seguridad en el transporte, lo que bajará los costos del mismo y agilizará el comercio.

Acerca de un propuesta de mejora para agilizar el transporte de mercaderías en al República Argentina

En virtud de lo descripto anteriormente, es que se deben tomar medidas para lograr que el sector del transporte en la República Argentina logre ser más eficiente y dinámico, ayudando al normal desenvolvimiento de la actividad comercial dentro del extenso ámbito geográfico.

Es por ello que las sugerencias que se realizan a título personal son las que se comparten seguidamente.

Se requiere de la implementación de diferentes tipos de modos de transporte y una integración entre ellos que ayude a lograr un dinamismo superior al actual, el cual, como se destacó en párrafos precedentes, en la actualidad está monopolizado por el transporte terrestre a través de rutas.

Lo antedicho pretende dejar en clara la idea en torno a que se requiere que el traslado físico de mercaderías y de individuos sea más equilibrado entre distintas alternativas. Así, se precisa por ejemplo, que para el caso de mercaderías se regrese a un modelo ferroviarios, el que no sólo representa mayor seguridad, sino que sus gastos así como el nivel de riesgo es menor.

En la República Argentina no ha existido una coherencia entre las reglamentaciones de seguridad para el transporte y las inversiones que se han efectuado en resguardo de la mayor seguridad que se debe tener en dicho ámbito. Ello se desprende de lo que se observa en países desarrollados que sí han logrado el equilibrio lógico entre dichas variables (Normativa de seguridad vial e inversiones en el sector)

Ello se expresa en base a lo que está sucediendo hoy día en donde en base a uso de nuevas tecnologías el transporte por trenes de carga son significativamente más económicos que el transporte por rutas.

Debe haber una mayor coherencia por parte de las autoridades. Por ejemplo, considerando que gran parte de los ingresos públicos derivan de la actividad agropecuaria, se observa que en países como Estados Unidos la misma es trasladada mayormente por trenes,

En la actualidad en la República Argentina gran parte de ella se la envía a los puertos a través de camiones lo que implica una saturación en muchos casos de las rutas y al mismo tiempo impone mayores niveles de riesgo.

Frente a ello, se propone el tendido de vías desde los centros productivos centrales hasta los puertos, situación que mejorará notoriamente la logística y a la vez incrementará la seguridad vial ya que se despejarán gran parte de las rutas que al mismo tiempo son utilizadas para el transporte de pasajeros.

Por otro lado, el regreso de la modalidad de trenes, ayudará a una mejor conexión del interior del país como sucedía en décadas pasadas, previo a su desmantelamiento en los años noventa. Se ayudará así a lograr una mayor diversidad geográfica.

De forma tal de lograr los objetivos delineados, es que debe haber una coordinación entre el sector público y el privado. Las experiencias internacionales en tal sentido han dado resultados extraordinarios en donde la sinergia entre ambas partes añadió crecimiento y desarrollo.

Se destaca que por ejemplo, en países asiáticos, el incremento en la actividad ferroviaria, en particular dentro del sector de cargas, ayudó a solucionar gran parte de los problemas que se tenían en cuanto a embotellamientos en el transporte y la sobrecarga de sus rutas, así como el alto costo de mantenimiento que se originaba. Igual medida se puede adoptar en la República Argentina.

De forma complementaria vale destacar que el proceso de recuperación económico que vivió la República Argentina desde el año 2002 a la fecha, ha cambiado el mapa del tránsito y la logística comercial. Es por ello que algunos requerimientos legales que se han expuesto y que provienen de leyes y reglamentación que fueron realizadas en otros tiempos bajo circunstancias totalmente diferentes deben ser mejoradas.

Es así que se requiere de nuevas normativas que regule la actividad del transporte en el país, no sólo persiguiendo un objetivo en torno a dar al transporte mayor seguridad, sino además considerando que se precisa de alcanzar mayores estándares de eficiencia, ya que ello tiene un impacto directo en la economía de cualquier país, ya que la logística, tal cual lo dejan ver especialistas en dicho ámbito, representa un factor competitivo relevante en el actual siglo XXI.³⁵

³⁵ Ballou Ronald, (2004), Logística: Administración de la cadena de suministro, Editorial Pearson, México.

Conclusión

Tras haber finalizado el desarrollo del presente trabajo, se comparten seguidamente algunos puntos a modo de conclusión final

Es indudable que tras haber observado la normativa vigente así como el desarrollo del sector de transporte en la República Argentina a lo largo del tiempo, se precisan de cambios significativos a los efectos de dotar a la economía de diferentes posibilidades de desarrollo y crecimiento.

A tal fin, en primer lugar y previo a continuar con políticas de infraestructura gestionadas individualmente, se precisa de contar con un plan estratégico en el cual participen tanto el Estado en todos sus niveles (Nacional, Provincial y Municipal) así como el sector privado a partir del cual se tendrá un panorama real de la situación y a al vez se contará con la información en torno a las verdaderas necesidades de logística.

Dicho plan estratégico debe tener presente objetivos de corto, mediano y largo plazo.

Por otro lado, relativo a las leyes y reglamentación que hoy en día tienen vigencia y que tienen como fin regular la actividad del transporte dentro del territorio nacional, éstas deben reverse en base a dicho plan estratégico, considerando las nuevas circunstancias y teniendo como pilares el hecho de asegurar el transporte de personas como de mercaderías pero también debe perseguir como fin el hecho de lograr un esquema logística nacional más dinámico y eficiente, debida cuenta de que cada vez más dicho aspecto del transporte determina el grado de eficiencia de un país.

Es por ello que se sugiere que el total de acciones concretas que se llevan adelante por parte del Estado sea en forma de un entorno único y que las experiencias de otros países, así como los errores cometidos en el pasado sirvan y dejen un aprendizaje.

Es destacable que la situación que vive hoy día la República Argentina en cuanto al modelo de transporte que posee, versa sobre un cuasi monopolio por parte del transporte terrestre. Ello impone graves perjuicios como ser contar con un mayor costo en comparación con otros esquemas como se expresó a lo largo del trabajo.

Así, la propuesta versa en torno a adoptar extensiones ferroviarias para descomprimir el sistema de rutas, no solo logrando menores costos, sino mayor seguridad y menor mantenimiento de las rutas tanto nacionales como provinciales.

Se debe tener presente que el estado actual del sistema de transporte con que cuenta la República Argentina ha quedado casi obsoleto y que ello requiere de una adaptación inminente, a riesgo de poner un claro límite al desarrollo económico del país.

De esta forma, se destaca que la planificación estratégica sugerida, tendrá que tener en cuenta al sector del transporte a modo de un sistema único en donde cada fase representa en sí mismo un todo y por lo tanto debe existir una coordinación lo más exacta posible entre ellas.

Si se llegan a implantar las sugerencias vertidas, se provocará una favorable baja en el nivel de costos del servicio de transporte, sea este tanto de individuos como de mercaderías.

Al producirse un rompimiento del sistema monopólico que hoy día ostenta el transporte por ruta, se disminuirá el riesgo y por ende, los elevados costos de los seguros bajarán, con lo cual, ello aportará más eficiencia a la logística comercial del país.

Del mismo modo se destaca que toda posibilidad de ser eficaz en la implementación del plan previamente delineado, requiere de una estrecha relación entre los objetivos y las acciones que se toman en el corto y largo plazo, junto a la evolución de la economía en su conjunto. Para ello, se propone tener presentes los puntos que se comparten a continuación.

- ✓ Deben ser lógicos los objetivos en base a los presupuestos futuros. No puede haber obras para mejorar el transporte sino hay un presupuesto verídico a futuro que se pueda cumplir.

- ✓ Debe existir una reestructuración de aquellos entes bajo los que el Estado pone la tarea de reglamentar el transporte y verificar al mismo. Se observa un déficit en tal sentido ya que no existe igual normativa por ejemplo en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires.
- ✓ Debe dotarse al país y las provincias de más presupuesto para lograr más obra pública, más aún bajo la necesidad de instalar un sistema ferroviario.
- ✓ Se debe cambiar la actual política de financiamiento en torno a infraestructura. Si bien los importes vienen creciendo en los últimos años en base a una mayor recaudación fiscal, el mismo no ha sido eficientemente delineado.
- ✓ Debe focalizarse el trabajo en torno a llevar una exhaustiva revisión de las leyes y reglamentación que regulan la actividad, adaptándolas las nuevas tecnologías y al modelo que se propuso anteriormente.

Bajo la normativa estudiada, en el caso especial de la Ley de Tránsito, ella presente aspectos que deben ser mejorados. Un ejemplo que se analizó a lo largo del trabajo es que se autoriza a municipios a que en casos extraordinarios se puedan adoptar normas que entran en contradicción con la propia ley de tránsito.

Esto puede dar lugar a excesos que complicarían toda actividad comercial y hasta el simple traslado de vehículos y mercancías a lo largo del país. En tal sentido, se sugiere una limitación a dicha facultad en cuanto a que si bien se pueden adoptar reglamentaciones complementarias, éstas no sean opuestas al sentido que busca determinar la Ley de Tránsito.

Bibliografía

Libros

- Ambieni Valeria, (2006), *Infracciones y sanciones tributarias*, Editorial Errepar, Argentina.
- Ballou Ronald, (2004), *Logística: Administración de la cadena de suministro*, Editorial Pearson, México.
- Bloch Roberto, (1996), *Transporte multimodal*, Editorial Ad Hoc, Argentina.
- Barroilhet Acevedo Claudio, (2002), *Derecho del transporte*, Editorial Libromar, Chile.
- Basaldúa Romero, Luis, (1985), *Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua*, Argentina.
- Chami Diego, (2005), *Régimen jurídico del transporte multimodal*, Editorial Lexis Nexis, Argentina.
- Cabrera Cánovas Alfonso, (2009), *El contrato de transporte por carretera: Ley Nro. 15/2009*, Editorial España.
- Calleja Martín, (2010), *Derecho del transporte*, Editorial AD Hoc, Argentina.
- Carranza Octavio, (2004), *Logística: Mejores prácticas en Latino América*, Editorial Thomson, España.
- Díaz Cano Alfonso, (1992), *Lecciones de historia de derecho argentino*, Editorial Abeledo Perrot, Argentina.
- Duque Domínguez Justino, (2010), *Comentarios a la ley de transporte terrestre*, Editorial Aranzadi, España.
- Diccionario de la Real Academia Española, (2010), España.
- Ferreres Comella Víctor, (2009), *Carácter vinculante de la jurisprudencia*, Editorial Fundación Coloquio Jurídico, España.
- Fernández Raimundo, (1951), *Código de Comercio comentado*, Editorial Sebastián de Amorrortu e hijos, Argentina.
- Gény Fracois, (1992), *Método de interpretación y fuentes del derecho privado positivo*, Editorial Hijos de Reus, España.
- López del Carril Gonzalo, (1999), *Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación: El rol de los concesionarios viales*, Editorial La Ley, Argentina.
- López Fernandez Rodrigo, (2004), *Logística comercial*, Editorial Paraninfo, España.
- Lorenzo Armando, (2010), *Tratado de Impuesto a las Ganancias*, Editorial Errepar, Argentina.
- Marchevsky Rubén, (2010), *Impuesto al Valor Agregado*, Editorial Errepar, Argentina.
- Nikolaus Piper, (2005), *La espiral de Jenofonte*, Editorial Cántaro, Argentina.
- Pérez Royo Javier, (2007), *Las fuentes del derecho*, Editorial Tecnos, España.
- Romualdi Emilio, (2008), *Derecho del transporte*, Editorial Aplicación Tributaria, Argentina.
- Sevares Julio, (2010), *Por qué crecieron los países que crecieron*, Editorial Edhasa, Argentina.
- Simone Osvaldo, (1996), *Compendio de derecho de la navegación*, Editorial Abaco, Argentina.

Documentación y demás información obtenida on-line

- Bastidas Freddy, (2008), *Introducción al derecho: Fuentes del derecho*, Documento publicado en: http://webdelprofesor.ula.ve/economia/fremoba/docs/fuentes_fundamentos_derecho.pdf
- Batalla Daniel, (2005), *El transporte en la Argentina: una nueva política nacional*, Publicado en: <http://www.econ.uba.ar/planfenix/docnews/Transporte%20y%20telecomunicaciones/Batalla.pdf>
- Código Aeronáutico, (2010), Documento publicado y disponible en el siguiente sitio web: <http://clacsec.lima.icao.int/CLAC-Legislacion/Arg-CodAeronautico.pdf>
- Constitución Nacional, (2010), Senado de la Nación, Disponible en la siguiente dirección web: <http://www.senado.gov.ar/web/interes/constitucion/capitulo1.php>
- Moiraghi de Pérez Liliana, (2010), *El Transporte Multimodal: Una nueva modalidad contractual, su aplicación regional*, Trabajo publicado y disponible en el sitio web siguiente: <http://www1.unne.edu.ar/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>
- Urbano Pablo, (1998), *Transporte, integración y desarrollo económico: Convergencia y divergencia*, Trabajo publicado y disponible en la siguiente dirección de internet: http://www2.uca.es/escuela/emp_je/investigacion/congreso/mcp007.pdf

Otros sitios web utilizados y documentación recopilada

- Fallo dado por la CNCom, del año 1981, Sala B, Fallo de fecha 30/4/1981, LL, 1981-C.
- Ley de Navegación, Ley Nro. 20.094 y sus modificatorias.

Anexo

Definiciones expuestas en la Ley de Tránsito.

Automóvil:

Es el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido el conductor) con cuatro o más ruedas y los de tres ruedas que excedan los mil kilos de peso.

Autopista:

Es aquella vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.

Autoridad Jurisdiccional:

Es toda aquella autoridad en la que el Estado en sus diferentes niveles (Nacional, Provincial y Municipal), pueden ejercer diferentes funciones en torno al derecho del transporte dentro del territorio nacional.

Calzada:

Es toda aquella zona de la vía con destino a lograr tan sólo la circulación de vehículos.

Camioneta:

Es todo aquel automotor con destino al transporte de carga de hasta 3500 kilos de peso total.

Camión:

Vehículo automotor para el transporte de carga de más de 3500 kilos de pesos total.

Motocicleta:

Es todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a los 50 km/h.

Peso:

Es el total del vehículo más su carga y ocupantes.

Senda Peatonal:

Es el sector de la calzada destinada al cruce de ella por parte de sujetos peatones.

Servicio de Transporte:

Está conformado por el traslado de personas o cosas con un fin económico directo.

Vehículo automotor:

Es todo aquel vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Firma:.....

Aclaración:.....