



## **Titulo I**

### **" Disposiciones Preliminares"**

**Artículo 1º. Objeto.** Esta ley tiene por objeto establecer un régimen legal para regular la movilización de mercadería en unidades de transporte cerradas e inaccesibles, mediante una secuencia integrada y sucesiva de transporte denominada Economía de Transporte Intermodal (ETI), realizada por dos o más empresas diferentes.

**Artículo 2º. Ámbito de aplicación.** El régimen abarca toda operación de transporte de mercadería nacional y nacionalizada destinada al comercio interior, movilizada en una unidad de transporte (UT) por vía fluvial, marítima, terrestre o aérea dentro del Territorio Aduanero General; y fuera de él cuando así lo exija el recorrido y bajo las condiciones especiales de seguridad y trazabilidad establecidas en esta ley.

Este régimen es de carácter opcional y se aplica sólo cuando todas las partes de la operación de ETI registran mediante contrato su voluntad de adherirse al mismo.

Se faculta al Poder Ejecutivo Nacional a extender, bajo régimen especial, el ámbito de aplicación de esta ley a otras operaciones del comercio interior que estime conveniente y a las operaciones donde la mercadería movilizada en una UT es parte de una operación logística interna del comercio exterior .

**Artículo 3º. Definiciones.** A los efectos de aplicar esta ley se entiende por:

- a)** mercadería, toda cosa mueble susceptible de ser transportada para su comercialización en el mercado nacional;
- b)** consolidación, a la acción de cargar la mercadería dentro de la UT, cerrarla y sellarla conforme los requisitos establecidos en esta ley;
- c)** buque, toda construcción flotante destinada a navegar por agua;

- d) operación logística, a toda prestación de consolidación, movilización, o desconsolidación y cualquier otra necesaria para que se cumpla el Contrato de Prestación Intermodal definido en esta ley;
- e) transporte sucesivo, a la ejecución de una operación logística con la participación de dos o más empresas en la que cada una ejecuta al menos una actividad conducente a la concreción de la consolidación, movilización, estacionamiento y desconsolidación de una UT;
- f) empresa, a la persona humana o jurídica que realiza una o más actividades operativas y comerciales para ejecutar parcial o totalmente una o más acciones del transporte sucesivo;
- g) unidad de transporte (UT); al contenedor, remolque, semirremolque, vagón de ferrocarril y todo otro recipiente no autopropulsado destinado a la movilización de mercadería; y
- h) proceso de trazabilidad; al conjunto de acciones sistemáticas y protocolizadas en la que por acción humana, tecnológica o mixta, se establece un registro confiable de los hechos que acontecen a lo largo de la cadena de logística y transporte.

## Título II

### ***“Funciones, documentos y procedimientos de la ETI”***

**Artículo 4º ETI.** Se establece el modelo ETI para la aplicación de este régimen, el cual comprende toda secuencia de movilización de mercadería en una UT, donde el transporte sucesivo, la consolidación y desconsolidación la realizan dos o más empresas diferentes, pero solo una de ellas responde ante el propietario de la mercadería y ante los demás ejecutores de la movilización y la logística.

**Artículo 5º.Funciones** La ETI se compone con las funciones de:

- a) Dador Intermodal, que comprende la acción de entregar la mercadería para ser transportada y es ejercida por el dueño o por aquel en quien éste delegue la responsabilidad de entregarla;
- b) Operador Intermodal, que comprende la acción de contratar todos los servicios de logística y de transporte sucesivos necesarios para llevar la mercadería hasta su destino final, y es ejercida por la persona humana o jurídica que el Dador Intermodal contrate con ese fin y;
- c) Tercera Parte Intermodal, que comprende la acción de ejecutar los servicios de transporte y logística necesarios para llevar la mercadería hasta su destino final, y es ejercida por empresas que el Operador Intermodal contrate para ejecutar el transporte sucesivo.

Estas funciones intermodales pueden ser ejercidas por cualquier persona humana o jurídica sin obligación de poseer título habilitante, matrícula profesional o habilitación legal o administrativa para ello y solo bajo las condiciones que esta ley y las partes impongan, más los requisitos que otras normas establezcan sobre la idoneidad, capacitación, habilitación y demás requisitos que cada actividad específica exija en materia de logística, transporte, medioambiente o comercio.

**Artículo 6º. Contrato de Prestación Intermodal.** La aplicación de este régimen se establece mediante el Contrato de Prestación Intermodal (CPI), mediante el cual el Dador Intermodal entrega mercadería al Operador Intermodal para ser transportada y éste se obliga contra el pago de un precio a:

- a) ejecutar por sí mismo una o más etapas del transporte sucesivo y contratar para el resto de las etapas a una o más Terceras Partes Intermodales para completar todos los servicios de transporte y logística necesarios para llevar la mercadería a su destino final o;
- b) contratar a Terceras Partes Intermodales para que ejecuten todas las etapas del transporte sucesivo.

**Artículo 7º. CPI. Validez.Requisitos.** Para que el CPI tenga validez y le sea aplicable el régimen establecido en esta ley las partes deben de manera expresa:

- a) manifestar su voluntad de adherirse al presente régimen y ejecutar sus funciones bajo las condiciones establecidas en esta ley ; y
- b) acordar todos los procesos de trazabilidad a implementarse para movilizar la mercadería, los cuales deben tener la capacidad de detectar los hechos que afecten a la UT y a la mercadería como también el lugar y momento en que ocurren a fin de establecer la responsabilidad respecto del daño.

**Artículo 8º Operador. Responsabilidad.** El Operador Intermodal es el único responsable frente al Dador Intermodal y frente a cada Tercera Parte Intermodal del cumplimiento del CPI.

**Artículo 9º. Tercera Parte Intermodal. Responsabilidad.** La Tercera Parte Intermodal debe responder ante el Operador Intermodal por sí o mediante seguro que contrate por el daño, deterioro o pérdida de la mercadería o de la UT que ocurra durante su intervención en el transporte sucesivo.

**Artículo 10. Tercera Parte Intermodal. Trazabilidad. Conformidad.**El Operador Intermodal debe incluir en el contrato particular con la Tercera Parte Intermodal los mismos procesos de trazabilidad que constan en el CPI.

Cada Tercera Parte al recibir la debe manifestar conformidad respecto de su buen estado. En caso de entender que la UT o la mercadería no se encuentran en buen estado o que no se han respetado los procesos de trazabilidad acordados, debe comunicar en forma inmediata y fehaciente al Operador Intermodal sobre la novedad y éste debe instruir sobre la movilización, cancelación, retorno u otra acción a realizar respecto de la UT y la mercadería.

**Artículo 11. Responsabilidad.Seguros.** El Dador Intermodal puede exigir al Operador Intermodal que contrate un seguro para responder por los daños, y también puede exigirle que cada Tercera Parte Intermodal contratada tenga un seguro para responder por daños en la mercadería. De la misma manera el Operador Intermodal puede exigir a cada Tercera Parte Intermodal la contratación de un seguro.

**Artículo 12. Viaje. Modificación y cancelación.** El Operador Intermodal es el único autorizado a modificar el recorrido, disponer el retorno y decidir la continuidad o la cancelación del traslado intermodal contratado.

**Título III**  
**“Movilización de la mercadería y la unidad de transporte”**  
“

**Capítulo 1º**  
**Seguridad y trazabilidad**

**Artículo 13. Precinto de Seguridad.** Para que este régimen sea aplicable la mercadería debe movilizarse en una UT cuya puertas o puntos de acceso estén sellados con uno o más precintos según requiera el o los cierres de la misma, de forma tal que sea imposible acceder a su interior sin romper el precinto, las puertas, puntos de acceso, paredes u otra parte de la UT.

El precinto debe garantizar el registro electrónico de todos los movimientos de la UT y el proceso operativo en general según lo establecido en el Contrato de Prestación Intermodal, en el contrato individual entre Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales y en los contratos de seguro.

El tipo de precinto y el rango de cobertura de información es acordado por las partes conforme las exigencias establecidas en esta ley.

**Artículo 14. Precinto. Requisitos técnicos.** El precinto debe cumplir con los requisitos mínimos de:

- a) registrar en tiempo y coordenadas geográficas su apertura y cierre;
- c) registrar los movimientos de la UT en tiempo y en coordenadas geográficas;
- d) poseer numeración física en relieve coincidente con su número de identificación, que pueda ser leída por un dispositivo electrónico pasivo de lectura/escritura integrado en él; y
- e) posibilitar su lectura electrónica del registro de sucesos del viaje desde una distancia máxima de 10 metros, tanto cuando la UT está detenida o circulando hasta una velocidad de 15 Km/h.

**Artículo 15. Precinto. Trazabilidad y tipos.** Para mayor certidumbre en la trazabilidad de la cadena intermodal, las partes pueden acordar la transmisión en tiempo real de la información, el uso de precintos que registren más variables técnicas y también adicionar otros dispositivos con el mismo fin.

El precinto puede ser del tipo reutilizable siempre y cuando cumpla con los requisitos técnicos mínimos y las medidas de seguridad establecidas por la ley y por contrato.

**Artículo 16. Precinto. Validez probatoria.** Los datos que se obtengan con el precinto y demás dispositivos adicionales tienen valor probatorio para resolver litigios legales, procedimientos administrativos y otros tipos de conflictos, siempre que estos dispositivos cumplan con los requisitos mínimos establecidos por la ley y cuenten con medidas de seguridad para prevenir la manipulación o alteración de la información registrada.

**Artículo 17. Precinto. Cierre. Consolidación.** El precinto debe cerrarse después de registrar su numeración en el sistema que disponga la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). Una vez cerrado el precinto conforme lo dispuesto, la UT se considera consolidada y el Operador Intermodal debe informar en el sistema de ARCA que se ha iniciado la operación del CPI.

**Artículo 18. Precinto. Apertura. Desconsolidación.** Se entiende por apertura del precinto a la operación en que la mercadería queda accesible al poder abrir puertas o puntos de accesos de la UT. Antes de la apertura del precinto debe ser registrado el arribo en el sistema que establezca la ARCA.

Luego de verificado el estado de la mercadería, se debe informar al sistema de ARCA como conforme o inconforme y registrar la culminación de la operación.

**Artículo 19. Operación. Inicio y final.** El Operador Intermodal debe determinar:

- a) los sitios y momentos en los cuales será consolidada y desconsolidada la UT;
- b) quienes serán responsables del registro de información de inicio y final de operación en el sistema que determine la ARCA; y
- c) quienes serán responsables de la consolidación, cierre, apertura y desconsolidación de la UT.

**Artículo 20. Inspección de UT.** El Operador Intermodal debe informar en el sistema de ARCA y en forma fehaciente al Dador y las terceras partes interesadas cuando en una inspección, privada o estatal, se detecte:

- a) merma o exceso de mercadería;
- b) rotura de paredes con factibilidad para acceder al interior de la UT;
- c) un precinto dañado, roto o cambiado; o
- d) cualquier otro tipo de evidencia que demuestre que se violó la condición de inaccesibilidad, sin que previamente haya sido registrada novedad en el sistema o detectada inconsistencia en la información.

A su vez cada Tercera Parte tiene la obligación de informar de manera inmediata y fehaciente al Operador Intermodal la ocurrencia de los eventos enunciados en los incisos de este artículo .

Lo dispuesto en este artículo no se aplica cuando la operación incluya tramos en buque o movimientos dentro de espacios que están bajo órbita aduanera, en estos casos debe aplicarse los procedimientos y normas dispuestas por el Código Aduanero y la DGA para tales hechos.

## Capítulo 2º

### *“ Documentación de la ETI y el sistema informático estatal”*

**Artículo 21. Documento Único Intermodal.** El Documento Único Intermodal (DUI) es la carta de porte de la mercadería dentro de la UT consolidada, el cual es electrónico y debe acompañar a cada UT durante todo el recorrido que realice la mercadería desde el punto de origen hasta el destino final.

La ARCA debe disponer en qué casos y circunstancias el DUI debe ser portado impreso y cuándo es válido para sustituir al formato electrónico ante la carencia de conectividad a internet.

**Artículo 22. DUI. Validez.** El DUI se considera carta de porte suficiente para todos los modos de transporte que participen de la movilización de la UT, incluidos los que participen en las etapas de estacionamiento de la misma.

**Artículo 23. DUI. Contenido. Cuerpo Principal.** En el cuerpo principal del Documento Único Intermodal debe registrarse como mínimo los datos del Dador Intermodal, el Operador y Tercera Parte intermodal; el punto de origen y punto de destino final de la movilización; y los datos específicos que establezca la ARCA.

**Artículo 24. DUI. Contenido.Índice. Documentación embebida.**El DUI debe contener un índice a continuación del cuerpo principal en el que debe registrarse como mínimo el CPI entre el Dador Intermodal y el Operador Intermodal y el documento, carta de porte o contrato realizado entre el Operador Intermodal y cada Tercera Parte Intermodal

Además debe contener todos los documentos relacionados con la operación anexados dentro del índice; estos documentos se consideran documentación embebida. La vigencia de la documentación embebida puede coincidir con la del DUI completo o solo con una parte del recorrido o tiempo de vigencia. El ARCA debe adaptar sus sistemas para que sean compatibles con la indexación y el embebido de la documentación.

El índice es el registro que vincula el DUI con cada uno de los documentos embebidos

Lo dispuesto en esta norma no altera la documentación específica que otras normas exigen para el transporte de cada tipo de producto o servicio, sólo exige que sea incorporada al índice del DUI y se anexe como registro de información en todas las etapas del transporte y estacionamiento, desde la consolidación hasta la desconsolidación.

**Artículo 25. DUI. Contenido.Cambios.** El DUI debe prever el agregado de tramos, estadías o escalas que el Operador Intermodal agregue o quite durante la ejecución de una operación de ETI.

**Artículo 26. DUI. Alta.** Al momento de registrar el precinto conforme lo establecido en el Artículo 17 también debe emitirse el DUI; realizada esta acción se considera dado de alta el DUI y se inicia el registro de la documentación que debe ser embebida en su índice.

En caso de suspensión de la operación, el Operador Intermodal debe cerrar el DUI en el sistema de ARCA y esta debe proporcionar una lista de opciones para que el Operador indique la causa de la suspensión, con fines estadísticos.

**Artículo 27. DUI. Información. Estadísticas.** Con fin estadístico y registro de los sucesos de inicio y final de la operación ETI el ARCA debe disponer de marcadores de solo dos opciones, “sin novedad” y “con novedad”, más un breve y único espacio textual para mensajes opcionales que informen sobre eventos específicos que ocurran relacionados con el envío o recepción de la UT y la mercadería.

**Artículo 28. DUI. Declaración y accesibilidad.** El DUI debe declararse ante la ARCA a través de un medio simple y ágil dispuesto por esta, sin costo y dentro del mismo sistema previsto para la emisión de facturas y contratos; debe además adaptar el sistema para que las funciones de Dador , Operador y Tercera Parte intermodal puedan ser utilizadas por todos los modos de transporte.

**Artículo 29. Manifiesto Intermodal de Carga.** Cuando en un mismo modo de transporte se trasladan más de una UT debe confeccionarse electrónicamente el Manifiesto Intermodal de Carga (MIC) , el que debe contener datos del transporte en general más un índice donde se registre cada UT que se traslada, estaciona o moviliza junto con su respectivo DUI. Este documento debe emitirse a través de la plataforma del ARCA.

El mismo documento se exige cuando las UT se encuentran almacenadas en un depósito o patio o estacionamiento.

### ***Capítulo 3º***

#### ***"El buque, el control aduanero y la equidad entre modos de transportes"***

**Artículo 30. Buques. Precinto Homologación.** Cuando la UT consolidada realice uno o más tramos del recorrido a bordo de un buque y siempre que sea con origen y destino en territorio aduanero general, el precinto a utilizar debe estar homologado y numerado por la Dirección General de Aduanas, además de cumplir los requisitos mínimos exigidos en el Artículo 14.

**Artículo 31. Buque.Precinto. Vigencia.** La normativa a cumplir que disponga la Dirección General de Aduanas para los precintos homologados debe mantener su vigencia por 5 años como mínimo. Se establece un período de convivencia de mínimo 1 año entre una normativa anterior y una nueva.

**Artículo 32. Espacios de control aduanero. Precinto.** Cuando en una operación logística de ETI sea necesario transitar o hacer maniobras en una Zona Primaria Aduanera, en una Zona Franca, en un Depósito Fiscal o cualquier otro espacio físico que esté bajo la órbita de la normativa aduanera, es obligatorio cumplir los mismos requisitos de registro y precintado que en el caso de una movilización por buque.

**Artículo 33. Cabotaje.Libre circulación.Igualdad.** La movilización de mercadería realizada por navegación de cabotaje por vía fluvial o marítima y bajo el régimen de esta ley goza de plena libertad de circulación y operación, en iguales condiciones a las que rigen el transporte automotor, ferroviario y aéreo de mercaderías.

Cuando en la operación logística de ETI uno o más tramos de recorrido se realicen mediante buque queda prohibido a la ARCA u otra autoridad de control dar a la mercadería, a la UT o al buque un tratamiento diferente al establecido para los demás modos en ocasión de movilizarse dentro del territorio aduanero general.

La misma regla corresponde aplicar cuando la UT por motivos de su movilización deba transitar, hacer maniobras o estacionar en cualquier otro espacio físico que esté bajo la órbita de la normativa aduanera.

**Artículo 34. Buque.Prohibición de Cargos adicionales.** En ningún caso el Dador Intermodal, el Operador Intermodal, la Tercera Parte Intermodal o el buque pueden ser obligados a pagar sellos, tasas e impuestos, o a realizar trámites distintos o adicionales a los exigidos a los demás modos de transporte para la misma operación, acción o situación.

El buque, la UT y la mercadería movilizada bajo el régimen de ETI establecido en esta ley están exento del pago de todo gravamen impositivo establecido en otras normas que contradigan lo dispuesto en este capítulo.

**Artículo 35. Buque.Legislación aduanera. Exclusión.** En las operaciones de ETI que incluya la participación del buque no será aplicable la legislación aduanera que sea incompatible con lo dispuesto en la presente ley.

**Artículo 36. Buque. Control. Aduanero.** La Dirección General de Aduanas, sin realizar rotura de precintos o apertura, puede controlar a su voluntad la UT transportada y el peso declarado, pero sin ningún costo ni exigencia de especialistas a cargo del Dador Intermodal u Operador Intermodal o de los Tercera Parte Intermodal, y sin que ello implique demora de la mercadería o de la partida del buque, ni de la carga, descarga, partida o circulación de la UT por ese o cualquier otro modo de transporte.

La inspección interior puede realizarse mediante escaneador de cargas pasante.

**Artículo 37. Buque. Localización e Información.** La Prefectura Naval Argentina debe proveer de información en tiempo real sobre el posicionamiento de los buques que movilicen UT bajo el presente régimen toda vez que la Dirección General de Aduanas lo requiera; y es responsabilidad de ésta el correcto mantenimiento, registro y cruzamiento de la base de datos de dichos buques con los registros de precintos denunciados.

#### *Capítulo 4º Unidades de Transporte Vacías*

**Artículo 38. UT vacías. Naturaleza técnica y jurídica.** A los fines de aplicación de esta ley la UT que se movilice vacía como parte de una operación de ETI no debe ser considerada mercancía o carga.

**Artículo 39. UT vacías. ETI.Aplicación.** Para que la movilización de una UT vacía sea alcanzada por los beneficios de esta ley debe circular con precinto bajo las mismas exigencias establecidas para las UT consolidadas, y su movilización sin mercaderías debe estar comprendida dentro por un contrato de transporte de ETI.

#### *Título IV “Disposiciones Transitorias y finales”*

**Artículo 40. Cartas de Porte vigentes.** Para la aplicación de esta ley la ARCA debe utilizar las cartas de porte que ya son de curso corriente y específico, a las que solo debe agregar el índice que se establece en el capítulo 2º del Título III de esta ley.

**Artículo 41. DUI. Adaptación.Plazo.** La ARCA debe avanzar en la simplificación y unificación documental del DUI para todos los tipos de mercadería, modos y unidades de transporte en un plazo no mayor a un año.

**Artículo 42. Trazabilidad de la documentación.** La ARCA a través de su plataforma de emisión de facturas, remitos, recibos y cartas de porte debe registrar y emitir toda la documentación electrónica que requiera la aplicación de esta Ley.

**Artículo 43. Reglamentación.** Para la reglamentación de la presente ley el Poder Ejecutivo debe aplicar criterios de simplicidad, agilidad y practicidad; debe evitar la burocratización del régimen de ETI.

**Artículo 44. Vigencia.** El presente proyecto entrará en vigencia al siguiente día de su publicación en el Boletín Oficial.

#### **Artículo 45. De forma**

#### **Fundamentos**

**Sra. Presidente:**

El presente proyecto tiene por fin último hacer un aporte al desarrollo productivo del país. Y bajo este rótulo una de las piezas clave para ello es sin duda la logística.

Partiendo de esta idea y en la búsqueda de una logística más eficiente, el proyecto propone crear las condiciones técnicas y legales necesarias para su concreción. A tal fin se prevé establecer un régimen *opcional* en materia de transporte y logística, para mejorar y expandir la oferta en todo el territorio aplicando un modelo de transporte sucesivo denominado “Economía de Transporte Intermodal (ETI)”.

Dicho régimen constituye una herramienta económica y legal cuya finalidad mediata es impulsar las economías regionales, recuperar la navegación de cabotaje fluviomarítimo, fortalecer la red ferroviaria y su conectividad internacional, robustecer el sistema de transporte de cargas por automotor, contribuir al desarrollo de la carga aérea de cabotaje, incrementar beneficios en sectores productivos y cumplir las exigencias internacionales vinculadas a la trazabilidad y reducción de la huella de carbono.

Conforme ello, el objetivo inmediato del proyecto es lograr un marco normativo adaptado a las necesidades y avances tecnológicos del comercio, la logística y la producción que permita implementar la ETI para movilizar, de una manera *más eficiente* la mercadería nacional o nacionalizada que tiene como origen y destino el comercio interno, ello sin descuidar las preocupaciones en materia de control y seguridad estatal.

Para lograr dicho objetivo es indispensable que exista una “igualdad en las condiciones para operar de los distintos modos de transportes” (camiones, buques, trenes y aviones). Esta igualdad no existe en el orden jurídico actual, muy por el contrario lo que sí existen, son normas desactualizadas y burocráticas que crean enormes desventajas entre los modos. El caso del cabotaje ilustra claramente esta problemática. La legislación aduanera actual impone mayores costos y tiempos administrativos al transporte de mercancías por buque en comparación con otros modos. Esto ha desalentado el uso del cabotaje, a pesar de ser reconocido mundialmente como uno de los medios de transporte más económicos y sustentables.

Ante este panorama surge la necesidad de una nueva normativa que elimine barreras burocráticas, agregue soluciones y avance hacia una logística más eficiente que permita usar todos los recursos existentes (transportes terrestres, aéreos y fluviales), y conseguir así mayor competitividad y productividad para nuestro país. En este contexto la ETI se presenta como un modelo viable para alcanzar este objetivo, permitiendo al cabotaje y a otros modos de transporte operar en igualdad de condiciones y contribuir al desarrollo económico de la Argentina

- ***Economía de Transporte Intermodal: funcionamiento y beneficios***

Desde el punto de vista técnico, consiste en movilizar mercadería de forma *coordinada, integrada y sucesiva* en diferentes etapas utilizando uno o más modos de transporte (camiones, trenes, barcos o aviones); pero, a los fines de éste proyecto, su principal característica radica en que la mercadería se transporta dentro de una “***Unidad de Transporte***” (UT) -e j. contenedor, semirremolque, vagón ferroviario, otros- En la UT la mercadería permanecer dentro de forma *inaccesible* mediante el uso de cierres, con el fin de que pueda pasar de una empresa o transporte a otro “*sin que sea manipulada*” hasta llegar a destino, reduciendo así riesgos y costos.

Desde el punto de vista económico, la ETI configura una estrategia de transporte pues al involucrar a dos o más empresas en la operación logística, permite que cada una se centre en su área de especialización. Esta especialización se traduce en una mayor eficiencia y, por ende, en una reducción de costos para cada participante. Al mismo tiempo, el costo de oportunidad entra en juego al considerar las alternativas. En el caso de los modos troncalizadores, como el ferrocarril, el barco y el avión, la ETI puede aumentar su demanda al permitir que muchos operadores logísticos los utilicen para tramos largos del comercio interior. La diversidad de productos, lugares, orígenes y destinos crea una economía de variedad que beneficia a las empresas troncalizadoras al generar escala en sus operaciones. Al tener una base de clientes más amplia y diversificada gracias a la ETI, estas empresas pueden optimizar su capacidad y reducir sus costos por unidad.

Es clave para este modelo que el tránsito de la mercadería en la UT goce de un marco normativo que brinde, a todas las partes que intervienen, la libertad de decisión comercial para acordar contractualmente la “trazabilidad de la mercadería” a lo largo de la cadena de transporte sucesivo, de forma tal que los mecanismos que la garantizan sean uniforme y aceptada por todos.

- **Beneficios de la ETI**

La ETI ofrece una amplia gama de beneficios para la economía, el medio ambiente y el desarrollo tecnológico. De Los cuales dado su extensión, solo se mencionan a continuación de manera general los más destacados:

*Competitividad y Productividad:* **a)** aumenta los tipos de oferta de transporte con mayor sustentabilidad económica para las empresas y asegura que esa oferta se expanda a toda localidad y para todo tipo de producto; **b)** ese crecimiento de oferta redundará en más oportunidades de producción y consumo, lo que implica aumento de la riqueza y de los puestos de trabajo; **c)** los eslabones del transporte y la logística requerirán de más equipos para sus flotas, instalaciones y también generarán más ingresos para mejorar la infraestructura de transporte (caminos, ferrovías, estaciones, puertos, aeropuertos, canales); lo que implica una oportunidad para la industria manufacturera de equipos de transporte, de logística y para la industria de la construcción. **e)** al dinamizar el comercio, aumenta la recaudación fiscal que puede ser destinada a la construcción y mejora de la infraestructura. Esto crea un ciclo positivo donde la inversión en infraestructura atrae más inversión privada, generando más empleos y mayor crecimiento económico.

*Medio ambiente:* La integración del transporte fluviomarítimo y ferroviario reduce el consumo de energía entre un 10% y un 80%. Esto facilita el cumplimiento de los requisitos internacionales de reducción de consumo energético y, gracias a su modelo de trazabilidad, permite demostrar el bajo impacto ambiental de los productos argentinos, lo que puede traducirse en mejores precios de venta debido a la reducción de la huella de carbono en el transporte.

*Cabotaje:* La trazabilidad que ofrece la ETI facilita la recuperación de la flota y las actividades de cabotaje fluviomarítimo de contenedores. El modelo de gestión de la ETI permite cumplir con las exigencias de seguridad aduanera sin generar costos adicionales ni afectar las decisiones operativas. Al mejorar la coordinación entre las diferentes etapas del transporte y la gestión de la información, se mejora la trazabilidad de la flota y los contenedores, permitiendo su seguimiento a lo largo de toda la cadena de transporte. También se amplía las oportunidades de negocio para zonas francas, patios fiscales y puertos al facilitar la transferencia de unidades de transporte entre modos.

Tecnología: el modelo propicia la aplicación de nueva tecnología vinculada al concepto de Industria 4.0, fomentando el uso de sistemas como RFID, GPS, Softwares de gestión de cadenas de suministros o de control de transporte, robots, blockchain, cloud computing, big data, inteligencia artificial, entre otros. Todo lo cual trae aparejado un impulso en el desarrollo de los sectores TIC de nuestro país.

Transporte automotor: El modelo de negocio que genera la ETI, posiciona a la logística del transporte automotor de cargas como el principal cliente e inversor complementario de los otros modos. La mayor productividad del transporte fluviomarítimo y ferroviario, así como la velocidad del transporte aéreo, permiten al transporte automotor ofrecer más servicios, ampliar su cartera de clientes y aumentar sus beneficios.

Comercio Exterior: la ETI facilita las operaciones de comercio exterior al fortalecer el sistema de transporte en su conjunto. La recuperación del transporte fluvial y ferroviario beneficia a las empresas de logística y transporte de los países vecinos, impulsando la integración regional.

Marco Legal: el régimen legal de ETI se basa en la libertad de circulación y comercio, lo que las hace flexibles y orientadas a encontrar soluciones prácticas en el ámbito del transporte.

- ***Implementación de la ETI: recursos y obstáculos***

#### *El potencial de la ETI en el país*

La abundancia de recursos naturales y la infraestructura existente en el país sientan las bases para una implementación exitosa de la ETI. La red de 5.500 km de vías navegables, 17.600 km de vías férreas, 640.000 km de rutas y caminos, y más de 60 aeródromos con pista asfaltada que poseemos, ofrece un enorme potencial para la interconexión y el desarrollo del comercio en todo el territorio.

La ETI se presenta como la herramienta para "aprovechar" estos recursos de una manera más eficiente y estratégica, creando una red logística versátil que conecte todas las regiones y reactive sectores comerciales, productivos y empresariales, poblaciones y economías que hoy se encuentran rezagadas.

La implementación de la ETI, al facilitar la colaboración entre empresas de transporte y promover un modelo de negocio que rentabilice el ferrocarril, la flota mercante de cabotaje y los puertos, tendría un impacto significativo en la economía del país.

#### *Marco jurídico actual: obstáculos*

Lamentablemente a pesar de contar con un escenario propicio en cuanto a recursos, el actual marco jurídico contiene normas que no permiten una aplicación “eficiente” del modelo ETI. La legislación vigente se enfoca en la regulación individual de cada modo de transporte, sin considerar una **visión integral de la logística**. Así tenemos normas para trenes (leyes N° 2873, 26.352 ,27.132 y compl.), aviones (Cód. Aeronáutico y compl.), camiones (Ley 24653) y buques (Cód. Aduanero y compl.).

Esta regulación por separado, centrada en la logística tradicional de un solo modo, no contempla las variantes que implican la conexión entre distintos modos de transporte, limitando así la implementación de la ETI. Si bien la Ley N° 24.921 de Transporte Multimodal intentó regular el uso combinado de modos de transporte, su aplicación ha sido prácticamente nula. Esto se debe a la falta de reglamentación de artículos esenciales y a la percepción del sector de que la ley es poco práctica y restrictiva, imponiendo registros, habilitaciones y trámites burocráticos que encarecen y retrasan las operaciones logísticas.

Otro obstáculo legal se encuentra en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, que regula el transporte sucesivo o combinado (Art. 1287). El sistema de responsabilidad y solidaridad establecido en este artículo es tan amplio que desalienta el uso de esta modalidad, actuando como un desincentivo para el sector logístico e impactando negativamente en la implementación del modelo intermodal.

#### *“La Legislación Aduanera como Barrera a la Eficiencia Logística”*

Sumado ello encontramos la **legislación aduanera**, que se erige como la **mayor barrera** para lograr eficiencia en logística, ya que **ha sacado de la ecuación al buque** por la imposición de normas de control aduanero propias de tiempos anteriores al contenedor.

Actualmente el transporte de mercadería nacional realizada por este medio se rige por la Ley de Cabotaje y por los Artículo 386 a 396 del Código Aduanero, que regulan las operaciones de removido de mercadería de libre circulación, bajo el título “Destinaciones Suspensivas de Removido”, dentro de las cuales queda hoy encuadrado el “cabotaje fluviomarítimo”.

Conforme éstas normas quien pretenda transportar productos nacionales entre dos localidades nacionales mediante buque, estará obligado a **solicitar previamente una autorización en aduana y a someterse a un estricto control administrativo** en todas las etapas de la operación (Art. 387 C.A). A ello se suma que dicha operación estaría sometida al **mismo procedimiento y control** que el establecido para la **“exportación”** de mercaderías (Art. 387 y 332 del CA “Destinación Definitiva De Exportación Para Consumo”); a pesar de tratarse de mercadería que no está destinada al comercio exterior, sino al contrario, tiene como destino el mercado interno.

En otras palabras, si quisiéramos usar el buque para comerciar y transportar mercadería dentro de nuestro país, debemos someternos a las mismas condiciones que para hacerlo en el comercio exterior.

Las empresas se ven obligadas a afrontar costos y tiempos **adicionales** que no se justifican para el transporte de mercancías dentro del mismo país.

Por dar un ejemplo, mercadería de producción nacional de libre circulación que parte del puerto de Barranqueras Chaco al Puerto de Santa Fe, estará sometida a casi los mismos trámites y reglamentaciones que si saliera del Puerto de Santa Fe hacia el de Róterdam más el mismo trámite al ingresar al otro puerto de Argentina, lo que resulta ciertamente desproporcionado e injustificado.

Pero sin embargo, paradójicamente, esa misma mercadería hiciera el mismo recorrido (Barranqueras - Santa Fe) por vía terrestre, ninguno de los trámites, turnos, multas, esperas y aranceles aduaneros se le reclamaría, pues en ninguna etapa de la operación intervendría la Aduana. **La desigualdad es notoria.**

Esta situación **desincentiva** el uso del transporte fluviomarítimo para el comercio interno y **genera ineficiencias en la cadena logística**. Sobre todo si consideramos la extensión de nuestro territorio que exige una infraestructura logística amplia y variada, como única opción eficiente para conectar cada rincón del país y lograr vincular así los centros de producción locales con los grandes mercados y consumidores.

En síntesis el marco legal así dado regula o bien de manera aislada cada modo de transporte con normas específicas que dificultan su combinación, o bien regula su combinación pero solo bajo un sistema multimodal hoy inaplicable o bien impone trabas que impiden el desarrollo modelo intermodal como son el caso del Código Civil y el Código Aduanero. Carecemos de un marco jurídico **integral y adaptado a la realidad** del transporte y el comercio actual

#### ● **Modernización sin Ruptura: El Enfoque del Proyecto**

Es por los dicho que el proyecto busca una solución pragmática, corregir estas deficiencias pero no irrumpiendo sobre las normativas vigentes (**sin derogarlas**), sino propiciando una serie de **mecanismos opcionales** que permitan a los operadores logísticos que elijan este régimen (ETI), acceder a una **implementación simplificada** del transporte sucesivo y a una reducción de la carga burocrática en general (especialmente el sector fluvio marítimo) y lograr así una logística más eficiente.

Ello sólo es posible si conciliamos el actual marco jurídico con el avance tecnológico del sector logístico, logrando su adaptación y actualización. Esta meta es la que ha impulsado la elaboración de este proyecto normativo.

- **Proyecto: antecedentes, estructura y articulado**

#### *Elaboración: marco colaborativo*

El presente proyecto surge a partir de la identificación de deficiencias en el marco jurídico actual que dificultan la implementación de un sistema logístico eficiente, especialmente en el ámbito del cabotaje fluviomarítimo.

Habiéndose tomado conocimiento de la problemática de este sector a través de publicaciones realizadas por la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS), se buscó identificar los obstáculos y proponer soluciones para alcanzar un sistema logístico más eficiente.

Para ello se invitó a la AIMAS a exponer y desarrollar la problemática en el Senado (evento *“Eliminación de barreras administrativas para el desarrollo del cabotaje fluviomarítimo”* <https://www.youtube.com/watch?v=zDmaP81neN4> ). Habiéndose abordado también esta temática en diversas solicitudes de informes al Jefe de Gabinete desde el año 2022 ( Informes N° 134,136,138 ), como también presentaciones a la Dirección General de Aduanas..Lo que da cuenta de la trayectoria de este proyecto.

Y a partir de allí se comenzó el trabajo de investigación y elaboración de un marco normativo que aporte soluciones con el apoyo técnico de AIMAS, organización que desde hace muchos años realiza estudios en este campo (ETI), con intercambio permanente con los profesionales y organizaciones de los tres países que utilizan la ETI (Canadá, EEUU y México), y con los aportes de profesionales de los sectores vinculados que participan de la Mesa del Comité Intermodal de Cabotaje de esta asociación.

*“Importancia de la Colaboración: eficiencia de la ley”.*

Este apoyo técnico de especialistas y profesionales del sector resulta fundamental para lograr una norma *conectada a la realidad que pretende regular*, pues el aporte de conocimiento especializado, experiencia y visión práctica dota de mayor calidad a la producción legislativa y ayuda a conseguir una legislación eficiente y eficaz.

### Estructura y articulado

Adentrándonos ya en lo que hace a la estructura del proyecto, el mismo consta de 44 artículos divididos en cuatro títulos, los cuales se explican con detalle en el Anexo I que forma parte de este proyecto, desarrollándose a continuación sólo los puntos claves del mismo:

**1. Ámbito de aplicación:** El régimen será **opcional** y se aplicará a la movilización de mercancía nacional o nacionalizada. Requerirá la participación de **dos o más empresas** para completar la cadena logística y la manifestación contractual de someterse al régimen. Tendrá carácter opcional

**2. Participantes y funciones:** Se establece un sistema flexible basado en **funciones** y no en sujetos específicos. No se requieren títulos o habilitaciones especiales, solo el cumplimiento de la función específica dentro de la operación. **Tres funciones básicas:** 1- **la de entregar la mercadería**, el dueño que la da para su transporte se convierte en Dador Intermodal, 2- **la de organizar y contratar toda la cadena logística**, quien la ejerce se convierte en Operador Intermodal y 3- **la de ejecutar la movilización** de la mercadería, quienes la ejercen serán consideradas Terceras Partes (camiones, buques, trenes, etc.)

**3. Contrato de Prestación Intermodal:** Instrumento legal que formaliza la adhesión al régimen ETI. Firmado entre el Dador y el Operador, estableciendo las condiciones de la movilización, mecanismos de trazabilidad y responsabilidades. Se complementa con los contratos entre el Operador y las Terceras Partes.

**4. Movilización de la mercancía y la Unidad de Transporte (UT):** La trazabilidad y seguridad son claves para el sistema ETI. Se exige el uso de UTs "inaccesibles" con "precintos especiales" para evitar manipulación o sustracción de la mercancía.

**5. Documentación: Documento Único Intermodal (DUI):** Se busca conectar la documentación existente en un solo documento electrónico. Funcionará como la carta de porte de cada UT, con un sistema de indización y embebido. Contendrá información sobre los contratos, servicios y mercancía involucrada en la operación. Beneficios del DUI:

**Eficiencia y Transparencia:** Agiliza procesos y permite seguimiento en tiempo real.

**Trazabilidad y Seguridad:** Garantiza la trazabilidad y facilita la identificación de responsabilidades.

**Control Aduanero Eficaz:** Integra información relevante para el control aduanero.

El proyecto de régimen para el ETI presenta una propuesta integral para modernizar el transporte de mercancías en el país. Su enfoque en la flexibilidad, la trazabilidad y la eficiencia, a través de la figura del Operador Intermodal y la implementación del DUI, busca generar un impacto positivo en la competitividad del sector logístico nacional.

**-Simplificación de trámites aduaneros:** el proyecto prevé un capítulo especial para tratar la movilización de mercadería mediante transporte fluvio-marítimo, a fin de corregir algunas deficiencias que colocan al buque en una situación de desventajas respecto de los demás transportes.

Hoy quien pretenda movilizar mercadería desde y para el mercado interno por buque, estará obligado a contratar un Agente de Transporte, pedir turno en la aduana, operar en horarios y días

hábiles administrativos, o caso contrario pagar aranceles, consolidar la carga dentro de la zona aduanera primaria, realizar la solicitud de destinación, operar con el Kit Malvinas, someterse al control de selectividad, cumplir un plazo de transporte fijado por el servicio aduanero, someterse al arribo al control de la mercadería, quedar expuesto al pago de multas y tributos por presunciones legales en caso de no cumplir los plazos o existir diferencia de peso o faltante de mercadería; por nombrar algunos de los trámites exigidos. Todo ello a pesar de que solo hablamos de mercadería nacional.

Desde el Estado se argumenta la necesidad de controlar la mercadería puesto que la travesía por agua incluye lugares que propician la comisión de delitos e infracciones, por tanto no es posible ejercer el control de otra manera. Como puede advertirse se trata de un tema de seguridad.

Los controles y toda la burocracia establecida alrededor de la seguridad del buque y la mercadería solo se justifican si miramos la realidad de más de cuatro décadas atrás cuando la mercadería viaja suelta sin contenedor y sin vigilancia o registro electrónico del contenedor del buque, pero no se puede respaldar en pleno siglo XXI con el avance tecnológico que hoy existe. Actualmente contamos con tecnología que permite no solo controlar, sino hacer un seguimiento en tiempo real de la UT sabiendo su posición exacta y su situación en todo momento. Y es esta tecnología la que el proyecto propone utilizar “en reemplazo de normas aduaneras obsoletas”. La idea es reemplazar todos los mecanismos de control establecidos por la legislación aduanera por el control más efectivo que nos ofrece hoy la tecnología, y así liberar al transporte de cabotaje de los mayores costos y trámites aduaneros que hoy soporta. De esta forma cuando un buque transporte UT bajo el régimen de ETI , no será alcanzado por las normas previstas en el Código Aduanero ( Art.386/396) y reglamentaciones vinculadas.

**-Unidades de Transporte Vacías:** si bien la ETI se enfoca en regular el transporte de mercancías en UT cargadas con mercaderías, es frecuente que durante una operación logística las UT se movilicen vacías, ya sea para ser posicionadas en un punto de carga, para retornar a su origen después de una descarga, o para ser trasladadas a un punto de almacenamiento o reparación. Este tema se aborda porque existen distintas interpretaciones respecto de la naturaleza de la UT que es movilizada así. Una de esas interpretaciones considera a la UT en sí misma como carga y por tanto sujeta a gravámenes y controles administrativos.

Esta interpretación se contrapone con la verdadera naturaleza del contenedor, que es ser el receptáculo de la mercadería, un instrumento o herramienta más de la maquinaria logística; por tanto no debe ser considerada una mercadería cuando es parte de una operación logística. Estableciendo además que para quedar abarcada por el régimen de ETI la UT vacía, usar los precintos ya mencionados y estar abarcada por el contrato de transporte. Esta es la postura que la Unión Europea está

proponiendo actualmente  
(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62022CJ0246>).

En síntesis, se propone que sin derogar normas vigentes se establezca una “opción” en materia logística, que permita la participación de todos los sectores del transporte en un plano de igualdad. Implementando nueva tecnología que reemplace mecanismos obsoletos de control establecidos por la ley y reduzca la burocracia administrativa derivada de ella.

Se busca con ello expandir la infraestructura logística para incluir en el circuito comercial doméstico a todas las regiones del país y especialmente aquellas que menos posibilidades tienen de lograr competitividad, todo lo cual torna sin duda más federal el desarrollo y crecimiento.

En fin, se propone y promueve desarrollo equitativo, libertad, federalismo y sustentabilidad. Todos conceptos que encierran principios y derechos consagrados en nuestra Constitución Nacional, cuya concreción en la realidad necesita de acciones positivas como lo es la propuesta presentada.

Es por esto y por los motivos antes expuesto que solicito a mis pares acompañen con su voto favorable el presente proyecto.

## **ANEXO I** ***“Explicación del articulado”***

Atento la extensión del texto y la especificidad de la materia, se realiza una explicación detallada de los artículos a fin de lograr una mejor comprensión del proyecto y facilitar el trabajo de las comisiones.

### **Título I. Disposiciones Preliminares**

#### **Artículo 1. Objetivo**

En esencia, esta ley busca establecer un marco legal para regular el transporte de mercaderías bajo un sistema intermodal, con el objetivo de mejorar la eficiencia y seguridad de su movilización en el territorio nacional.

Para comprender mejor este objetivo, es importante analizar los elementos clave :

- **Establecer un régimen legal:** La ley busca crear un conjunto de normas y procedimientos específicos para regular la actividad del transporte intermodal, brindando un marco jurídico claro para las empresas y los usuarios.
- **Movilización de mercadería:** El foco de la ley es el transporte de bienes o productos comerciales, lo que se define como "mercadería"
- **Unidades de transporte cerradas e inaccesibles:** para la movilización se utilizan unidades conocidas como UT que garantizan la seguridad e integridad de la mercancía durante todo el proceso de transporte, minimizando la necesidad de manipulación y reduciendo los riesgos de daños o pérdidas. Se refiere al uso de contenedores, remolques, semirremolques, vagones de ferrocarril u otros recipientes similares
- **Secuencia integrada y sucesiva de transporte:** Describe el proceso del transporte intermodal, en el cual la mercancía se traslada utilizando diferentes modos de transporte (fluvial, marítimo, terrestre o aéreo), en un flujo coordinado y continuo.
- **Realizada por dos o más empresas diferentes:** Subraya la naturaleza colaborativa del transporte intermodal, donde diferentes empresas, cada una especializada en un modo de transporte particular, participan en la cadena logística. La ETI fomenta la colaboración entre distintos operadores logísticos para optimizar el transporte intermodal, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte y especialización de las empresas.

#### **Este régimen busca**

- \* \*\*Brindar seguridad jurídica a las empresas y usuarios del transporte intermodal.\*\*
- \* \*\*Fomentar la eficiencia y la competitividad del sector transporte.\*\*
- \* \*\*Garantizar la seguridad y la integridad de la mercancía durante el transporte.\*\*
- \* \*\*Promover la integración de los diferentes modos de transporte.\*\*

**Artículo 2 °.Ámbito de Aplicación.** Define el alcance de la ley estableciendo qué operaciones de transporte están cubiertas por este régimen.

#### **Puntos claves**

- **Mercancía:** El régimen abarca el transporte de mercancía nacional y nacionalizada destinada al comercio interior.
- **Modalidades de transporte:** Se aplica al transporte por vía fluvial, marítima, terrestre o aérea.
- **Territorio:** La ley cubre las operaciones que se realizan dentro del Territorio Aduanero General. También se aplica a operaciones que se realizan fuera del territorio, siempre que el recorrido lo exija y se cumplan las condiciones de seguridad y trazabilidad establecidas en la ley.
- **Carácter optional:** La adhesión al régimen de ETI es voluntaria. Solo se aplica cuando todas las partes involucradas en la operación (Dador Intermodal, Operador Intermodal, Tercera Parte Intermodal) acuerdan su aplicación mediante un contrato.
- **Posibilidad de extensión del régimen:** El Poder Ejecutivo Nacional tiene la facultad de extender la aplicación de la ley, bajo un régimen especial, a otras operaciones del comercio interior que considere convenientes. También puede extender la aplicación a operaciones donde la mercancía movilizada en una UT forma parte de una operación logística interna del comercio exterior.

\*\*\*En resumen, la ley de ETI se centra en regular el transporte intermodal de mercancías dentro del territorio nacional, pero con la flexibilidad de abarcar operaciones que se extienden fuera del territorio y la posibilidad de ampliar su aplicación a otras operaciones comerciales, la intención es promover la eficiencia y competitividad del transporte intermodal en diferentes contextos comerciales y posibilidad de que el régimen de ETI evolucione y se adapte a las necesidades del comercio.

**Artículo 3º Definiciones.** Se proporciona un glosario esencial para comprender los conceptos clave de la norma, ofreciendo así una visión más completa de la ley y sus implicancias para el transporte intermodal.

## TITULO II .

### ***“La ETI, sus funciones, documentos y procedimientos”***

**Artículo 4º. El Modelo ETI** Este art. establece los elementos principales de una operación de ETI. El modelo abarca toda la secuencia de movilización de la mercancía en una UT. En este modelo, participan dos o más empresas diferentes en las tareas de transporte sucesivo, consolidación y desconsolidación.

Un aspecto clave es que, a pesar de la participación de múltiples empresas en la operación, solo una de ellas asume la responsabilidad ante el propietario de la mercancía y ante los demás ejecutores de la movilización y la logística.

Este esquema de responsabilidad centralizada se desarrolla en los siguientes artículos.

\*\*\*En resumen, el modelo ETI busca simplificar la gestión del transporte intermodal al centralizar la responsabilidad en una única figura: el Operador Intermodal. Este esquema ofrece mayor seguridad jurídica al propietario de la mercancía, ya que solo debe interactuar con un único responsable durante toda la operación. A su vez, el Operador Intermodal se encarga de coordinar y supervisar la participación de las demás empresas, garantizando el cumplimiento del contrato y la correcta ejecución del transporte.

**Artículo 5º. Funciones y sus responsabilidades:** El sistema establece para funcionar tres roles principales:

- **Dador Intermodal:** Es el dueño de la mercadería o quien éste delegue la responsabilidad de entregarla.
- **Operador Intermodal:** Es la persona o empresa contratada por el Dador Intermodal para gestionar todos los servicios de logística y transporte necesarios para llevar la mercadería a su destino final.
- **Tercera Parte Intermodal:** Son las empresas contratadas por el Operador Intermodal para ejecutar los servicios de transporte y logística.

**Beneficios del sistema: Flexibilidad en los Requisitos:** El sistema no exige títulos habilitantes o matrículas profesionales para ejercer las funciones intermodales. Los requisitos se limitan a las condiciones establecidas por la ley, las partes involucradas y las normas específicas de cada actividad (logística, transporte, medioambiente o comercio)

## **Artículo 6°. Contrato de Prestación Intermodal (CPI):**

Este art. Posibiliza la CPI como el **instrumento legal** que establece la aplicación del régimen de la ETI.

Así el Dador Intermodal (propietario de la mercancía) **entrega la mercancía al Operador para que sea transportada**. A cambio de un precio, el Operador Intermodal se compromete a:

- a) **Ejecutar por sí mismo una o más etapas o acciones del transporte sucesivo y contratar para el resto de las etapas a una o más Terceras Partes** Esta opción implica que el Operador puede realizar una parte del transporte por sus propios medios y subcontratar a otras empresas para las etapas restantes. Por ejemplo, el Operador Intermodal podría encargarse del transporte por carretera y contratar a una empresa de transporte fluviomarítimo para el tramo por agua.
- b) **Contratar a Terceras Partes Intermodales para que ejecuten todas las etapas y acciones del transporte sucesivo.** En esta opción, el Operador Intermodal delega la ejecución completa del transporte a otras empresas.

En ambos casos, el Operador Intermodal es el responsable final ante el Dador Intermodal del cumplimiento del contrato y de la entrega de la mercancía en el destino final

*\*\*\*En resumen, el Artículo 6° establece el marco legal para la contratación del transporte intermodal, definiendo las obligaciones del Operador Intermodal y las opciones a su disposición para la ejecución del transporte. El objetivo principal es brindar flexibilidad al Operador Intermodal, permitiéndole organizar la operación de la manera más eficiente, sin dejar de garantizar la responsabilidad final ante el Dador Intermodal por la correcta entrega de la mercancía.*

### **“\*Establecimiento del Régimen ETI”**

Conforme lo explicado la aplicación de esta ley se da a través de dos elementos principales: el **modelo ETI** y el **Contrato de Prestación Intermodal (CPI)**.

#### **1. Modelo ETI:**

- Este modelo abarca toda la secuencia de movilización de la mercadería en una Unidad de Transporte (UT).
- Involucra el transporte sucesivo, la consolidación y desconsolidación de la mercancía, donde participan dos o más empresas.
- La característica clave es que solo una empresa (el Operador Intermodal) responde ante el propietario de la mercancía (el Dador Intermodal) y los demás actores involucrados en la movilización y la logística.

#### **2. Contrato de Prestación Intermodal (CPI):**

- Es el documento legal que formaliza la aplicación del régimen ETI.

- En este contrato, el Dador Intermodal entrega la mercadería al Operador Intermodal para su transporte.
- El Operador Intermodal se compromete, a cambio de un pago, a llevar la mercancía a su destino final.
- El Operador Intermodal tiene dos opciones para ejecutar el transporte.

○ Realizar una o más etapas del transporte y contratar a Terceras Partes Intermodales para el resto.

○ Contratar a Terceras Partes Intermodales para que ejecuten todas las etapas del transporte.

*\*\*\*En conclusión, la aplicación del régimen ETI se establece mediante la combinación del modelo operativo que define las responsabilidades y el flujo de la mercancía, y el contrato legal que formaliza la relación entre las partes involucradas. Este sistema se basa en la libertad de participación, siempre y cuando se cumplan con las normas y requisitos específicos de cada sector involucrado.*

**Artículo 7º Requisitos de Validez para el CPI** .Se establecen dos requisitos esenciales para que el CPI sea válido y se aplique el régimen de la ley:

**1. Manifestación expresa de voluntad:** Las partes involucradas en el CPI deben expresar de forma clara e inequívoca su intención de adherirse al régimen establecido por la ley. Esto implica aceptar las condiciones y responsabilidades que la ley impone a cada rol dentro del sistema ETI.

**2. Acuerdo sobre procesos de trazabilidad:**

- Las partes deben acordar y detallar en el CPI todos los procesos de trazabilidad que se implementarán para el seguimiento de la mercadería durante su transporte.
- Estos procesos deben ser lo suficientemente robustos para detectar cualquier evento que pueda afectar a la UT o a la mercadería misma.
- Además, deben permitir determinar con precisión el lugar y el momento en que ocurrieron tales eventos, lo cual facilita la asignación de responsabilidades en caso de daños.

*\*\*\*En resumen, la validez del CPI y la aplicación del régimen legal dependen de la voluntad explícita de las partes de sujetarse a la ley y de la implementación de un sistema de trazabilidad sólido que garantice la seguridad y la responsabilidad en el transporte intermodal de mercancías.*

**Artículos 8,9,10 y 11.Responsabilidades y Trazabilidad en el Sistema ETI**

Estos artículos establecen las responsabilidades del Operador Intermodal y la Tercera Parte Intermodal, junto con la importancia de la trazabilidad en el sistema ETI.

**1.Responsabilidad del Operador Intermodal:**

- El Operador Intermodal asume la responsabilidad total frente al Dador Intermodal y a cada Tercera Parte Intermodal por el cumplimiento del CPI. Tiene una obligación de resultado [Artículo 8°]
- Esto significa que es el garante del correcto funcionamiento de todo el proceso de transporte, desde la recepción de la mercancía hasta su entrega en el destino final.

## 2. Responsabilidad de la Tercera Parte Intermodal:

- es responsable ante el Operador Intermodal por cualquier daño, deterioro o pérdida de la mercancía o de la UT que ocurra durante su intervención en el transporte. [Artículo 9°]
- Esta responsabilidad puede ser asumida directamente por la Tercera Parte Intermodal o a través de un seguro contratado para tal fin.

## 3. Importancia de la Trazabilidad:

- El Operador Intermodal está obligado a incluir, los mismos procesos de trazabilidad que constan en el CPI, en el contrato con la Tercera Parte Intermodal. [Artículo 10]
- Al recibir la UT, la Tercera Parte Intermodal debe verificar su buen estado y la conformidad con los procesos de trazabilidad.
- En caso de detectar alguna irregularidad, debe comunicarlo de forma inmediata al Operador Intermodal.
- El Operador Intermodal, a su vez, debe dar instrucciones precisas sobre cómo proceder con la UT y la mercancía, ya sea para su movilización, cancelación, retorno u otra acción necesaria.

\*\*\*En resumen, estos artículos establecen un sistema de responsabilidades claro y delimitado dentro del sistema ETI, con el Operador Intermodal como figura central. La trazabilidad juega un papel fundamental para asegurar el control y la seguridad del transporte, permitiendo la detección temprana de problemas y la rápida asignación de responsabilidades en caso de incidentes.

## Artículo 12. Control del Operador Intermodal sobre el traslado intermodal

Este artículo trata sobre la modificación y cancelación del viaje en el transporte intermodal, destaca el amplio control que tiene el Operador Intermodal sobre el traslado de la mercancía.

- Autoridad exclusiva para modificaciones: El artículo establece que solo el Operador Intermodal tiene la facultad de modificar el recorrido del traslado intermodal. Esto significa que ni el Dador Intermodal ni las Terceras Partes Intermodales pueden alterar la ruta establecida sin la autorización del Operador.
- Decisiones sobre retorno, continuidad y cancelación: El Operador Intermodal también tiene la potestad de decidir sobre el retorno de la mercancía, la continuidad del traslado o incluso su cancelación. Esta centralización de decisiones en el Operador Intermodal busca garantizar la eficiencia y la coordinación en todo el proceso de transporte.

Este artículo, en conjunto con la responsabilidad que se le atribuye al Operador Intermodal en el Artículo 8º por el cumplimiento del CPI, refuerza la idea del **Operador Intermodal como figura central y responsable del transporte intermodal**.

**Titulo III**  
**“Movilización de la mercadería y la unidad de transporte”**

**Capítulo 1º**  
**Seguridad y trazabilidad**

**Artículo 13. Precinto de Seguridad: Garantía de la Integridad de la Mercancía**

Este art. establece los requisitos específicos para la movilización de la mercancía en el sistema ETI. Aquí se subraya la importancia de la seguridad y la trazabilidad durante todo el proceso de transporte.

**1.Requisitos del precinto:**

- **Sellado de la UT:** Para que el régimen ETI sea aplicable, la mercancía debe transportarse en una UT cuyas puertas o puntos de acceso estén sellados con uno o más precintos de seguridad.
- **Inviolabilidad:** El precinto debe ser inviolable, de manera que sea imposible acceder al interior de la UT sin romperlo o dañar la estructura de la misma.
- **Registro electrónico:** El precinto debe garantizar el registro electrónico de todos los movimientos de la UT, así como del proceso operativo en general. Esta información debe estar alineada con lo establecido en el CPI, en el contrato entre el Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales, y en los contratos de seguro.

**2.Importancia del precinto de seguridad:**

El uso de precintos de seguridad inviolables y con capacidad de registro electrónico es crucial para:

- **Garantizar la integridad de la mercancía:** El precinto impide el acceso no autorizado a la UT durante el transporte, lo que minimiza el riesgo de robo, daño o manipulación de la mercancía.
- **Facilitar la trazabilidad:** El registro electrónico de los movimientos de la UT permite un seguimiento preciso del recorrido de la mercancía, lo que facilita la identificación de responsabilidades en caso de incidentes.
- **Asegurar el cumplimiento del CPI:** El registro del proceso operativo a través del precinto permite verificar que se están cumpliendo las condiciones establecidas en el CPI, lo que contribuye a la transparencia y la confianza entre las partes involucradas en el transporte intermodal.

**3. Decisión conjunta sobre el tipo y cobertura del Precinto**

Se establece que **el tipo de precinto a utilizar para sellar la UT se acuerda entre las partes involucradas**:

• **Negociación y acuerdo:** El texto legal indica que "el tipo de precinto y el rango de cobertura de información es acordado por las partes conforme las exigencias establecidas en esta ley". Esto implica que no existe una imposición unilateral del tipo de precinto, sino que **el Dador Intermodal, el Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales, si corresponde, deben llegar a un acuerdo** sobre el precinto más adecuado para el transporte de la mercancía.

• **Cumplimiento de la ley:** Si bien la decisión final sobre el tipo de precinto recae en las partes, este acuerdo debe cumplir con las exigencias establecidas en la ley, esto significa que **el precinto seleccionado debe garantizar la inviolabilidad de la UT, el registro electrónico de los movimientos y del proceso operativo, y un nivel de seguridad adecuado para la mercancía transportada.**

• **Importancia del CPI y los contratos:** El Artículo 13 también menciona que el registro electrónico del precinto debe estar alineado con lo establecido en el CPI, en el contrato entre el Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales, y en los contratos de seguro. Esto implica que **la elección del tipo de precinto debe considerar las necesidades específicas de trazabilidad y seguridad establecidas en estos documentos.**

*En conclusión la decisión sobre el tipo de precinto a utilizar para sellar la UT en el sistema ETI es resultado de un acuerdo entre las partes, teniendo en cuenta las exigencias de la ley y las especificaciones del CPI y los contratos relacionados.*

\*\*\*En resumen, el Artículo 13 destaca la importancia del precinto de seguridad como **elemento fundamental para la seguridad y la trazabilidad** en el sistema ETI. El uso de precintos inviolables con capacidad de registro electrónico permite un control más efectivo del transporte intermodal, minimizando riesgos y protegiendo la integridad de la mercadería.

## **Artículos 14 y 15. Requisitos Técnicos y Flexibilidad en la Trazabilidad de los Precintos**

En estos artículos se establecen los **requisitos técnicos mínimos** para los precintos de seguridad utilizados en el sistema ETI, al mismo tiempo que brindan flexibilidad a las partes para acordar medidas adicionales de trazabilidad.

**Artículo 14: Requisitos Técnicos Mínimos:** este artículo establece una serie de requisitos técnicos que **todos** los precintos de seguridad deben cumplir para garantizar un nivel básico de seguridad y trazabilidad en el transporte intermodal:

• **Registro de apertura y cierre:** El precinto debe registrar la fecha, hora y coordenadas geográficas precisas de cada evento de apertura y cierre. Esto permite un seguimiento detallado de la manipulación de la UT y ayuda a identificar posibles irregularidades.

• **Registro de movimientos:** El precinto también debe registrar los movimientos de la UT, incluyendo la fecha, hora y coordenadas geográficas de cada punto del recorrido. Esta información es fundamental para reconstruir la ruta de la mercancía y determinar la responsabilidad en caso de incidentes.

• **Numeración física y electrónica:** El precinto debe contar con una numeración física en relieve que coincide con su número de identificación electrónico. Esta doble

identificación facilita la lectura y el seguimiento del precinto, tanto de forma manual como a través de dispositivos electrónicos.

● **Lectura electrónica a distancia:** El precinto debe permitir la lectura electrónica de la información registrada, incluso a una distancia máxima de 10 metros. Esta funcionalidad facilita la verificación del estado del precinto y la obtención de datos sin necesidad de manipularlo.

**Artículo 15: Flexibilidad y Trazabilidad Reforzada.** Este artículo introduce un elemento de flexibilidad al sistema, permitiendo a las partes involucradas en el transporte intermodal **acordar medidas adicionales** de trazabilidad para una mayor seguridad:

● **Transmisión de información en tiempo real:** Las partes pueden convenir la transmisión en tiempo real de la información registrada por el precinto. Esto permitiría un monitoreo constante de la ubicación y el estado de la mercancía, mejorando la capacidad de respuesta ante posibles incidentes.

● **Precintos con mayor capacidad de registro:** Las partes pueden optar por utilizar precintos que registren más variables técnicas, más allá de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 14.

● **Dispositivos adicionales de trazabilidad:** Las partes pueden acordar la utilización de otros dispositivos de seguimiento, como GPS o sensores, para complementar la información proporcionada por el precinto.

● **Precintos reutilizables:** Se permite el uso de precintos reutilizables, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos mínimos y las medidas de seguridad establecidas.

*\*\*\*En resumen, los artículos 14 y 15 establecen un marco regulatorio para el uso de precintos de seguridad en el sistema ETI, combinando requisitos técnicos mínimos con la flexibilidad para que las partes acuerden medidas adicionales de trazabilidad según las necesidades específicas del transporte.*

## **Artículo 16. El Valor Probatorio de los datos del Precinto en la resolución de conflictos**

Se establece la importancia de los datos registrados por el precinto de seguridad y otros dispositivos de trazabilidad como evidencia en la resolución de disputas.

Este artículo destaca que la información obtenida a través de estos dispositivos **tiene valor probatorio** para resolver litigios legales, administrativos y otro tipo de conflictos que puedan surgir en el contexto del transporte intermodal.

**//Alcance de la Validez Probatoria:** El artículo amplía el alcance de la validez probatoria de los datos del precinto a tres ámbitos principales:

● **Litigios legales:** En casos de demandas judiciales por daños, pérdidas, robos u otros incumplimientos contractuales, la información registrada por el precinto puede ser utilizada como prueba para determinar las responsabilidades de las partes involucradas.

● **Litigios administrativos:** En procedimientos administrativos relacionados con el transporte intermodal, como sanciones por infracciones o controversias sobre permisos y autorizaciones, los datos del precinto pueden ser utilizados para sustentar la posición de una de las partes.

•**Otros tipos de conflictos:** El artículo también reconoce la utilidad de la información del precinto en la resolución de conflictos que no necesariamente llegan a instancias judiciales o administrativas, como por ejemplo, disputas entre el Dador Intermodal y el Operador Intermodal sobre el estado de la mercancía al momento de la entrega, o controversias entre el Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales sobre el cumplimiento de los plazos de entrega.

### //Importancia de la Fiabilidad y la Integridad de los Datos:

Es crucial comprender que la validez probatoria de los datos del precinto está supeditada a la **fiabilidad e integridad** de la información registrada.

•**Fiabilidad:** La información registrada por el precinto debe ser precisa y confiable. Esto implica que el precinto debe cumplir con los requisitos técnicos establecidos en el Artículo 14, que garantizan un registro preciso de la apertura y cierre del precinto, los movimientos de la UT, y la lectura electrónica a distancia.

•**Integridad:** La información registrada por el precinto no debe haber sido alterada o manipulada. Esto requiere la implementación de medidas de seguridad robustas que prevengan el acceso no autorizado a los datos y aseguren la autenticidad de la información registrada.

En este sentido, la elección de un tipo de precinto adecuado, como se establece en el Artículo 13, es fundamental para garantizar la seguridad y la trazabilidad de la mercancía, y por ende, la validez probatoria de los datos registrados. La posibilidad de acordar la transmisión de información en tiempo real, como se menciona en el Artículo 15, puede fortalecer aún más la confiabilidad de los datos y su utilidad como prueba en la resolución de conflictos.

*\*\*\*En resumen, el Artículo 16 resalta la importancia de la trazabilidad en el sistema ETI, al establecer que la información registrada por el precinto y otros dispositivos de seguridad tiene valor probatorio en diversos tipos de conflictos. Esto refuerza la necesidad de implementar sistemas de trazabilidad robustos y confiables que garanticen la seguridad de la mercancía y faciliten la resolución justa y eficiente de controversias en el ámbito del transporte intermodal.*

### Artículos 17 y 18. Procedimientos claves para el Cierre y Apertura del Precinto

Se fijan los procedimientos específicos para el cierre y la apertura del precinto de seguridad, estableciendo los pasos necesarios para la consolidación y desconsolidación de la UT dentro del marco del CPI

**\*Art.17: Cierre del Precinto y Consolidación de la UT .**Este artículo describe el proceso de cierre del precinto y la consecuente consolidación de la UT, marcando el inicio de la operación del CPI:

•**Registro del número de precinto:** Antes de cerrar el precinto, **es obligatorio** registrar su numeración en el sistema de la ARCA . Este paso es fundamental para vincular el precinto específico con la operación de transporte y garantizar la trazabilidad de la mercancía desde el inicio.

•**Cierre del precinto:** Una vez registrado el número, el precinto se cierra, asegurando la UT y su contenido. El cierre del precinto conforme a este procedimiento **implica que la**

**UT se considera consolidada.** A partir de este momento, la responsabilidad de la mercancía recae en el Operador Intermodal, tal como se define en el Artículo 5.

●**Notificación al sistema de ARCA:** El Operador Intermodal tiene la obligación de informar al sistema de ARCA que la operación del CPI ha comenzado. Esta notificación, junto con el registro previo del número de precinto, permite a la ARCA realizar un seguimiento del movimiento de la mercancía y ejercer el control aduanero correspondiente.

**\*Art. 18: Apertura del Precinto y Desconsolidación de la UT .**Este artículo detalla el proceso de apertura del precinto y la desconsolidación de la UT, que marcan la culminación de la operación del CPI:

●**Definición de Apertura:** Se define como **apertura del precinto** al acto que permite el acceso a la mercancía al poder abrir las puertas o puntos de acceso de la UT. Es decir, la apertura del precinto implica que la mercancía deja de estar bajo la protección del precinto de seguridad.

●**Registro de arribo en el sistema de ARCA:** Antes de proceder a la apertura del precinto, es **obligatorio registrar el arribo de la UT en el sistema de ARCA**. Este registro permite a la ARCA verificar la llegada de la mercancía al punto de destino y preparar los procedimientos de control aduanero necesarios.

●**Verificación del estado de la mercancía:** Una vez abierto el precinto, se debe verificar el estado de la mercancía para constatar si se encuentra en las mismas condiciones en las que fue entregada al Operador Intermodal. Este proceso puede incluir la inspección física de la mercancía, la comparación con la documentación de embarque y la verificación de las cantidades y el estado general de los productos.

●**Informe de conformidad o inconformidad:** Luego de la verificación, el Operador Intermodal debe informar al sistema de ARCA sobre el estado de la mercancía, clasificándola como **conforme** si se encuentra en buen estado o **inconformidad** si se detectan daños, faltantes o cualquier otra irregularidad.

●**Registro de culminación de la operación:** Finalmente, se registra la culminación de la operación en el sistema de ARCA. Este registro finaliza formalmente la operación del CPI y libera al Operador Intermodal de la responsabilidad de la mercancía.

//Es importante destacar que la correcta aplicación de estos procedimientos, junto con el cumplimiento de los requisitos técnicos del precinto (Artículo 14) y las medidas de trazabilidad adicionales (Artículo 15), contribuyen a garantizar la seguridad de la mercancía durante el transporte intermodal y a facilitar la resolución de conflictos en caso de que surjan (Artículo 16).

## **Artículo 19.Responsabilidades del Operador Intermodal en el inicio y final de la Operación**

Se establecen las responsabilidades claves del Operador Intermodal en relación con la consolidación y desconsolidación de la UT al inicio y al final de la operación del CPI.

**1.Determinación de Sitios y Momentos:** el Operador Intermodal tiene la responsabilidad de **determinar los sitios y momentos específicos** en los cuales se llevará a cabo la consolidación y desconsolidación de la UT.

- **Consolidación:** El Operador Intermodal debe definir el lugar donde se recibirá la mercancía del Dador Intermodal y se cargará en la UT para iniciar el transporte intermodal.
- **Desconsolidación:** El Operador Intermodal debe determinar el lugar donde se descargarán la mercancía de la UT y se entregará al destinatario final.

La elección de estos sitios y momentos dependerá de diversos factores, como la naturaleza de la mercancía, el origen y destino del transporte, la disponibilidad de infraestructura logística en los puntos de origen y destino, y las necesidades específicas del Dador Intermodal.

**2.Responsabilidad del Registro de Información:** el Operador Intermodal debe designar a los responsables del registro de información de inicio y final de la operación en el sistema de la ARCA. Esta información debe incluir:

- **Inicio de la operación:** Registro del número de precinto, la fecha y hora de cierre del precinto, la ubicación de la consolidación, y la confirmación de que la UT ha iniciado el transporte.
- **Final de la operación:** Registro de la fecha y hora de llegada de la UT al punto de destino, la fecha y hora de apertura del precinto, la ubicación de la desconsolidación, el estado de la mercancía (conforme o inconforme), y la confirmación de la culminación de la operación.

**3.Responsables de la Consolidación, Cierre, Apertura y Desconsolidación:** el Operador Intermodal debe establecer quienes serán los responsables de llevar a cabo las operaciones físicas de consolidación, cierre del precinto, apertura del precinto y desconsolidación de la UT. Estas responsabilidades pueden recaer en:

- **El propio Operador Intermodal:** Si cuenta con la infraestructura y el personal para realizar estas operaciones.
- **Terceras Partes Intermodales:** El Operador Intermodal puede contratar a otras empresas para que ejecuten estas tareas.

//En cualquier caso, el Operador Intermodal **mantiene la responsabilidad final** de asegurar que estas operaciones se lleven a cabo correctamente y de acuerdo con los procedimientos establecidos en la normativa, incluyendo la correcta aplicación de los Artículos 17 y 18.

En resumen, el Artículo 19 destaca la importancia del rol del Operador Intermodal en la planificación y ejecución de las etapas iniciales y finales de la operación del CPI. La correcta gestión de estas etapas, incluyendo la asignación clara de responsabilidades, la determinación de los sitios y momentos adecuados, y el registro preciso de la información en el sistema de ARCA, son fundamentales para garantizar la seguridad de la mercancía, el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la eficiencia del transporte intermodal en su conjunto.

## **Artículo 20. Caso de Irregularidades Detectadas en la Inspección de la UT**

Se establece las obligaciones de informar ya sea una inspección privada o estatal:

### **Obligación de Informar:**

El Operador Intermodal tiene la obligación de informar tanto en el sistema de ARCA como de manera fehaciente al Dador Intermodal y a las terceras partes interesadas si se detecta cualquiera de las siguientes situaciones durante una inspección:

**•a) Merma o exceso de mercadería:** Cualquier discrepancia en la cantidad de mercadería que se encuentra en la UT con respecto a la documentación original.

**•b) Rotura de paredes con factibilidad para acceder al interior de la UT:** Cualquier daño en la estructura de la UT que permita el acceso no autorizado al interior y a la mercadería.

**•c) Un precinto dañado, roto o cambiado:** Cualquier alteración en el precinto de seguridad que indique una posible manipulación o violación de la integridad de la UT.

**•d) Cualquier otro tipo de evidencia que demuestre que se violó la condición de inaccesibilidad:** Cualquier otro indicio que sugiera que se ha accedido a la mercadería sin autorización, siempre y cuando esta situación no haya sido registrada previamente en el sistema o se haya detectado una inconsistencia en la información.

**-Importancia del Informe:** la obligación de informar busca garantizar la transparencia y la seguridad en las operaciones de transporte intermodal. Al notificar al Dador Intermodal, a las terceras partes interesadas y al sistema de ARCA sobre cualquier irregularidad detectada, se permite:

- Investigar posibles robos, daños o adulteración de la mercadería.
- Determinar las responsabilidades y tomar las medidas correctivas correspondientes.
- Mantener la trazabilidad y el control sobre la mercadería a lo largo de toda la cadena de transporte.

### **- Excepciones a la Aplicación del Artículo:**

Es importante tener en cuenta que este artículo no se aplica cuando la operación incluye tramos en buque o movimientos dentro de espacios que están bajo órbita aduanera. En estos casos, se deben seguir los procedimientos y normas establecidos por el Código Aduanero y la Dirección General de Aduanas (DGA) para este tipo de situaciones.

*\*En resumen, el Artículo 20 establece un mecanismo de control crucial para proteger la integridad de la mercadería durante el transporte intermodal. La obligación de informar por parte del Operador Intermodal ante cualquier irregularidad detectada en una inspección permite una rápida respuesta ante posibles incidentes, contribuyendo a la seguridad y la eficiencia del sistema en su conjunto.*

## **Capítulo II**

### ***“De la documentación y el sistema informático estatal”***

**Artículo 21. Documento Único Intermodal.** La ley lo define como la carta de porte electrónica que acompaña a la UT con mercadería durante todo su recorrido, desde el origen hasta el destino final.

El carácter electrónico del DUI busca modernizar y agilizar el proceso de transporte, permitiendo un seguimiento más eficiente de la mercancía. Es importante destacar que la

ARCA tiene la potestad de determinar en qué casos se requiere un DUI impreso o si este puede sustituir al formato electrónico en situaciones de falta de conectividad a internet.

Las **circunstancias específicas en las que se requeriría un DUI impreso o se permitiría su uso como sustituto del formato electrónico** debe resolverse a través de la reglamentación:

- EL ARCA se encargará de considerar que factores incidirán, como por ejemplo la disponibilidad de infraestructura tecnológica en diferentes puntos del recorrido, la necesidad de garantizar la seguridad y la trazabilidad de la mercancía, y la posibilidad de fraude o manipulación de la información al determinar las reglas para el uso del DUI en formato impreso.
- La reglamentación de la ARCA debería proporcionar directrices claras y específicas para que los operadores intermodales y demás actores involucrados en la ETI puedan cumplir con la ley de manera eficiente y para la correcta implementación del DUI y el buen funcionamiento del sistema de ETI.

## **Artículo 22. Validez Universal del DUI en la Movilización de la UT**

En este art. Se establece la validez universal del DUI como carta de porte para todos los modos de transporte que participen en la movilización de la UT. Este artículo especifica que el DUI es suficiente como carta de porte para:

- Todos los modos de transporte: Esto incluye el transporte fluvial, marítimo, terrestre y aéreo, sin importar cuál sea la combinación de modos utilizada en la operación de ETI.
- Etapas de estacionamiento: El DUI también es válido durante las etapas en que la UT se encuentre estacionada, ya sea en depósitos, patios o cualquier otro lugar.

*\*\*\*En resumen, la validez universal del DUI busca eliminar la necesidad de utilizar múltiples cartas de porte para cada tramo del recorrido o para cada modo de transporte. Esto simplifica la gestión documental y agiliza el transporte de la mercancía, contribuyendo a la eficiencia del sistema de ETI.*

## **Artículo 23 . Información Mínima DUI. Cuerpo Principal.** Aquí se establece la información mínima que debe registrarse en el cuerpo principal del DUI. Esta información esencial incluye:

- **Datos del Dador, Operador y Tercera Parte Intermodal**: se deben registrar los datos que identifiquen su nombre o razón social, domicilio, número de identificación fiscal, etc.
- **Punto de Origen y Finalización de la Movilización**: Se debe especificar el lugar exacto donde se inicia y finaliza el transporte de la mercancía. Esto implica indicar la dirección completa, incluyendo la ciudad, provincia y país.
- **Datos Específicos que Establezca la ARCA**: La ARCA tiene la potestad de establecer requisitos adicionales de información que deben incluirse en el cuerpo principal del DUI. Estos datos específicos pueden variar según el tipo de mercancía, el modo de transporte utilizado o cualquier otra circunstancia que la ARCA considere relevante para el control y la gestión del transporte intermodal.

\*\*\*En resumen, este con este art. se busca garantizar la identificación clara de los actores involucrados en la operación, así como los puntos de origen y destino del transporte. Esta información básica es fundamental para el control y la gestión eficiente del transporte intermodal por parte de las autoridades.

## **Artículo 24 .El Índice del DUI y la Documentación Embebida**

Este art. describe el contenido del **índice** que es obligatorio incluir en el DUI, así como el concepto de documentación embebida.

### **1.Índice**

Este índice ubicado a continuación del cuerpo principal del DUI, funciona como un registro centralizado que vincula el DUI con otros documentos relevantes de la operación de transporte. La información mínima que debe registrarse en el índice incluye:

- Contrato de Prestación Intermodal (CPI): El CPI es el contrato principal que establece la relación entre el Dador Intermodal (quien entrega la mercancía) y el Operador Intermodal (quien gestiona el transporte).
- Documentos de las Terceras Partes Intermodales: El índice también debe registrar los contratos o cartas de porte que el Operador Intermodal haya realizado con cada una de las Terceras Partes Intermodales que participen en el transporte de la mercancía. Las Terceras Partes Intermodales son las empresas que ejecutan los servicios de transporte y logística contratados por el Operador Intermodal.

### **2.Documentación Embebida:**

El concepto de "documentación embebida" en el DUI se refiere a **todos los documentos relacionados con la operación de movilización de la UT que se adjuntan dentro del índice del DUI**.

- Esto significa que el DUI no solo funciona como un documento único, sino que también actúa como un contenedor para otros documentos relevantes a la operación.
- El índice del DUI es crucial, ya que es el registro que vincula el DUI con cada uno de los documentos embebidos.

La documentación embebida podría incluir una variedad de documentos, tales como:

- **Permisos de transporte:** Autorizaciones específicas para el transporte de ciertas mercancías.
- **Certificados de seguridad:** Documentación que acredita que la UT cumple con las normas de seguridad.
- **Facturas comerciales:** Documentos que detallan la mercancía que se transporta.
- **Manifiestos de carga:** Listados de las mercancías que se transportan en la UT.
- **Seguros de transporte:** Pólizas que cubren posibles daños o pérdidas durante el transporte.
- **Documentos de identificación del conductor:** Licencia de conducir, DNI, etc.
- **O cualquier otra documentación** específica requerida para el transporte de la mercancía según la normativa aplicable

### **Rol de la ARCA:**

El Artículo 24 también destaca la responsabilidad de la ARCA en la implementación del índice y la documentación embebida. La ARCA debe adaptar sus sistemas para que sean compatibles con la indexación y el embebido de la documentación en el DUI. Esto implica que la plataforma de la ARCA debe permitir la vinculación electrónica del DUI con los demás documentos, facilitando el acceso y la gestión de la información por parte de las autoridades.

#### **Esto implica que la ARCA debe:**

- asegurarse de que los sistemas existentes puedan manejar la inclusión de múltiples documentos dentro del índice del DUI.
- garantizar que la información de cada documento embebido sea accesible y gestionable de manera eficiente.
- considerar la flexibilidad en la vigencia de la documentación embebida, permitiendo que algunos documentos sean válidos para todo el recorrido, mientras que otros solo lo sean para tramos específicos.

El ARCA tiene la responsabilidad de modernizar los sistemas de documentación de modo que se ajusten a la nueva realidad del DUI y su capacidad para integrar una variedad de documentos relacionados con la operación de la unidad de transporte.

### **Compatibilidad con Documentación Específica:**

Es importante destacar que el Artículo 24 aclara que la norma sobre el índice del DUI **no altera la documentación específica que otras normas exigen para el transporte de cada tipo de producto o servicio**. Simplemente se exige que dicha documentación sea incorporada al índice del DUI y anexada como registro de información en todas las etapas del transporte y estacionamiento. Esto garantiza la compatibilidad del sistema de ETI con las regulaciones existentes para el transporte de diferentes tipos de mercancías.

### **Vigencia de la Documentación Embebida en el DUI**

Es importante recordar que la vigencia de estos documentos embebidos puede variar. Algunos pueden ser válidos durante todo el recorrido, mientras que otros pueden ser necesarios sólo para tramos específicos.

Esta vigencia **no está fijada a un único criterio**. En cambio, **puede variar dependiendo del tipo de documento y su relevancia para la operación de movilización de la UT**:

- **Coincidencia con la vigencia del índice:** La vigencia del documento embebido puede ser la misma que la vigencia total del índice del DUI. Esto significa que el documento sería válido durante todo el recorrido o tiempo de vigencia del DUI.
- **Vigencia parcial dentro del índice:** La vigencia del documento embebido puede ser válida sólo para una parte del recorrido o tiempo de vigencia del índice. Esto implica que algunos documentos sólo son necesarios para tramos específicos de la operación de transporte.

En resumen, **la determinación de la vigencia de la documentación embebida dentro del índice del DUI es flexible**. Esta flexibilidad permite adaptar la validez de los documentos a las necesidades específicas de cada operación de transporte.

### **Beneficios del Índice y la Documentación Embebida:**

- **Centralización de la información:** El índice y la documentación embebida permiten tener toda la documentación relevante de la operación de transporte en un solo lugar, lo que facilita la gestión y el control por parte de las autoridades y de los actores involucrados. Actúa como un **registro centralizado** que conecta el DUI con toda la documentación relevante para la movilización de la unidad.
- **Trazabilidad y transparencia:** La vinculación electrónica de los documentos a través del índice mejora la trazabilidad de la mercancía y de la operación en su conjunto, lo que promueve la transparencia en el sistema de transporte intermodal.
- **Eficiencia administrativa:** La digitalización y centralización de la documentación reduce la carga administrativa, agiliza los procesos y facilita el intercambio de información entre las partes.

**Artículo 25 .Cambios en el DUI.** Este documento debe diseñarse para permitir la adición o eliminación de tramos, estadías o escalas por parte del Operador Intermodal durante la ejecución de una operación de ETI. Esto significa que el DUI debe ser un documento flexible que pueda adaptarse a los cambios que puedan surgir durante el transporte de la mercancía.

**Artículo 26. La Relación entre el Precinto, la Consolidación de la UT y la Emisión del DUI**  
Los artículos 26 y 17 establecen una clara conexión entre el cierre del precinto, la consolidación de la UT y la emisión del DUI

#### **\*Art. 17: Precinto, Cierre y Consolidación**

- Este artículo indica que el precinto debe cerrarse después de registrar su numeración en el sistema de la (ARCA).
- Una vez cerrado el precinto conforme a lo dispuesto, la UT se considera consolidada.**
- En este punto, el Operador Intermodal debe informar en el sistema de ARCA que se ha iniciado la operación del Contrato de Prestación Intermodal (CPI).

#### **Art. 26: Emisión y Alta del DUI**

- Este artículo establece que **al momento de registrar el precinto**, según lo establecido en el Artículo 17, **también se debe emitir el DUI**.
- Realizada esta acción, se considera que el DUI ha sido dado de alta, lo que da inicio al proceso de registro de la documentación que debe ser embebida en su índice.

**\*Suspensión:** Además, el Artículo 26 aborda el procedimiento para la suspensión de la operación:

- En caso de suspensión, el Operador Intermodal debe cerrar el DUI en el sistema de ARCA.

- ARCA debe proporcionar una lista de opciones para que el Operador Intermodal indique la causa de la suspensión, con fines estadísticos.

#### **-Análisis de la relación entre los artículos:**

La información de ambos artículos permite entender la secuencia de eventos:

- 1.Registro del Precinto:** El proceso comienza con el registro de la numeración del precinto en el sistema de ARCA.
- 2.Cierre del Precinto y Consolidación:** El cierre del precinto, realizado según las disposiciones establecidas, indica que la UT está lista para su transporte y se considera consolidada.
- 3.Inicio de la Operación del CPI:** El Operador Intermodal informa a ARCA sobre el inicio de la operación del CPI.
- 4.Emisión y Alta del DUI:** Simultáneamente al registro del precinto, se emite el DUI, que se considera dado de alta en el sistema. A partir de este momento, se inicia el registro de la documentación embebida en el DUI.

#### **-Importancia del Precinto:**

El precinto juega un papel crucial en este proceso, ya que:

- Garantiza la seguridad e integridad** de la carga durante el transporte.
- Sirve como un **punto de control para la emisión del DUI y el inicio de la operación del CPI**.
- Su numeración, registrada en el sistema de ARCA, **permite el seguimiento y control de la UT a lo largo de su recorrido**.

*\*\*\*En resumen, los artículos 17 y 26 establecen un flujo de trabajo claro y coordinado que vincula el cierre del precinto, la consolidación de la UT, la emisión del DUI y el inicio de la operación del CPI. El precinto actúa como un elemento clave que desencadena este proceso y garantiza la seguridad y el control de la operación de transporte intermodal.*

#### **Artículo 27. Marcadores de Novedad y Espacio Textual para Información Estadística en el DUI**

Este art. establece que, con el objetivo de recopilar información estadística y registrar los eventos del inicio y final de una operación ETI, la ARCA debe implementar marcadores con dos opciones: "sin novedad" y "con novedad".

Estos marcadores se utilizarán para registrar el estado general de la operación. La opción "sin novedad" indicará que la operación se desarrolló sin contratiempos, mientras que "con novedad" señalará que se presentó algún evento relevante durante la misma.

Además de los marcadores, el Artículo también estipula la inclusión de un espacio textual único y breve para registrar mensajes opcionales. Este espacio permitirá a los operadores proporcionar información adicional sobre eventos específicos que ocurran durante el envío o recepción de la Unidad de Transporte (UT) y la mercancía.

La información contenida en este espacio textual, junto con la selección del marcador de novedad correspondiente, enriquecerá la información estadística recopilada por ARCA

## **Artículo 28. Declaración y accesibilidad del DUI**

Esta disposición busca facilitar el proceso de declaración del DUI y evitar costos adicionales para los usuarios.

Además, el artículo **exige a la ARCA adaptar su sistema** para que las funciones de Dador, Operador y Tercera Parte Intermodal **puedan ser utilizadas por todos los modos de transporte**. Esto implica que el sistema debe ser lo suficientemente versátil como para acomodar las particularidades de cada modo de transporte y permitir la participación de todos los actores involucrados en la operación de transporte intermodal.

## **Artículo 29. El Manifiesto Intermodal de Carga (MIC)**

El **Manifiesto Intermodal de Carga (MIC)**, es un documento electrónico que se utiliza cuando se transportan varias UT en un mismo modo de transporte. Este documento debe contener:

- **Datos generales** del transporte.
- **Un índice que registre cada UT** que se traslada, estaciona o moviliza, junto con su respectivo DUI.

El MIC **debe emitirse a través de la plataforma de la ARCA**.

Es importante destacar que **el MIC también se exige cuando las UT se encuentran almacenadas** en un depósito, patio o estacionamiento

### **“Importancia del Documento Único Intermodal”**

El **DUI** juega un papel crucial en el sistema de **Economía de Transporte Intermodal (ETI)**. Su importancia radica en varios aspectos:

- **Simplificación y Unificación Documental:** busca reemplazar la multiplicidad de documentos, facilitando la gestión y el control de la mercancía a lo largo de toda la cadena logística. Centraliza la información relevante de la operación de transporte, esto agiliza los procesos administrativos, reduce la carga burocrática y facilita el control por parte de las autoridades
- **Carácter Electrónico/Adaptación a la Era Digital:** El carácter electrónico lo convierte en una herramienta acorde a las necesidades del comercio actual. Permite la transmisión rápida de información, el acceso a datos en tiempo real y la integración con sistemas informáticos, lo que optimiza la gestión logística y fomenta la transparencia.
- **Trazabilidad y Seguridad:** Al acompañar a la UT durante todo el recorrido, el DUI permite un seguimiento preciso de la mercancía desde su origen hasta su destino final. Esto fortalece la seguridad, facilita la identificación de responsabilidades en caso de incidentes y contribuye a la prevención de fraudes y robos.
- **Validez para todos los Modos:** esto evita la necesidad de emitir diferentes documentos para cada tramo del recorrido.

- **Integración de Información:** El DUI contiene un índice que enlaza a otros documentos relevantes de la operación, como el CPI y los contratos entre el Operador Intermodal y las Terceras Partes Intermodales. Esta integración de información en un solo documento **facilita el acceso y la consulta** de la información.
- **Adaptabilidad y Flexibilidad:** El DUI puede ser adaptado para incluir información adicional sobre la operación, como la adición de tramos, estadías o escalas, lo que le otorga flexibilidad para ajustarse a las necesidades específicas de cada transporte.
- **Base para la Gestión de la ETI:** El DUI se convierte en la **base para la gestión y control** de la operación de ETI, permitiendo a la **ARCA** recopilar información estadística, monitorear el flujo de mercancías y ejercer un control más efectivo sobre el transporte intermodal.
- **Control Aduanero Eficaz:** facilita el control aduanero al integrar información relevante sobre la mercancía, la UT y los responsables del transporte. La **ARCA** puede acceder a la información del DUI para realizar inspecciones, verificar el cumplimiento de las normas y recopilar datos estadísticos
- **Igualdad de Condiciones entre Modos de Transporte:** se aplica a todos los modos que participen en la operación, lo que **promueve la igualdad de condiciones y evita la discriminación** hacia algún modo en particular.
- **Promoción del Transporte Intermodal:** Al simplificar y unificar los procesos, el DUI fomenta el desarrollo y la utilización del transporte intermodal en el país, contribuyendo a la eficiencia del sistema logístico y a la reducción de costos.

\*\*\*En resumen, el uso del Documento Único Intermodal se vuelve necesario para modernizar y optimizar el transporte de mercancías, garantizando la trazabilidad, la seguridad, el control por parte de las autoridades y la eficiencia administrativa y la igualdad de condiciones entre los diferentes actores involucrados en la cadena logística.

### **Capítulo III**

#### **“Del buque,el control aduanero y la igualdad con los otros modos de transportes”**

#### **Artículo 30.Requisitos del precinto para transporte en buque .**

Cuando participa un buque en la operación ETI, el art. establece requisitos especiales con el fin de satisfacer los controles sobre seguridad de carga y prevención de delitos exigido por Aduana. De forma tal que además de tener que exigir los requisitos del artículo 14, el precinto para el buque debe tener:

- **Homologación y numeración por la Dirección General de Aduanas.** Esto significa que el precinto debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas por la autoridad aduanera.

Estos requisitos buscan asegurar la integridad de la mercancía transportada en la UT durante su trayecto en buque, dentro del territorio aduanero general. La homologación y

numeración garantizan que el precinto cumple con los estándares de seguridad necesarios para evitar la manipulación o el acceso no autorizado a la mercancía.

### **Artículo 31. Vigencia**

Los precintos homologados tendrán una vigencia mínima de 5 años.

Este período de vigencia busca brindar estabilidad y previsibilidad a los operadores de transporte intermodal en cuanto a los requisitos técnicos y de seguridad que deben cumplir los precintos.

Asimismo, se establece un período de convivencia mínimo de 1 año entre una normativa anterior y una nueva. Esta medida permite una transición gradual hacia la nueva normativa, evitando cambios abruptos que puedan afectar la operatividad del sector. Durante este período, los operadores podrán utilizar precintos que cumplan con cualquiera de las dos normativas vigentes.

### **Artículo 32. Requisitos de Precintado en Espacios de Control Aduanero**

Establece que cuando una operación logística de ETI requiera transitar o realizar maniobras en un espacio físico sujeto a la normativa aduanera, es obligatorio cumplir con los mismos requisitos de registro y precintado que se aplican en el caso de una movilización por buque.

Esto significa que, independientemente del modo de transporte utilizado en la operación de ETI, si la UT necesita ingresar o transitar por un espacio bajo control aduanero, el precinto utilizado debe cumplir con las mismas especificaciones y procedimientos que se exigen en este capítulo..

La aplicación de los mismos requisitos de precintado en todos los espacios de control aduanero busca garantizar la seguridad y la integridad de la mercancía en todo momento, independientemente del modo de transporte o del lugar por donde transite la UT.

### **Artículo 33. Libre Circulación del Cabotaje y Trato Igualitario en la ETI**

Esta norma refiere a la **libre circulación de las mercancías transportadas por cabotaje y al trato igualitario que debe recibir la mercancía, UT y el buque** en comparación con los demás modos de transporte.

Esto significa que no se impondrán restricciones o requisitos adicionales al transporte de mercancías por cabotaje en comparación con otros modos de transporte como el automotor, ferroviario o aéreo.

Además, se prohíbe a la ARCA u otra autoridad de control dar a la mercancía, a la UT o al buque un tratamiento diferente al establecido para los demás modos de transporte cuando se movilicen dentro del territorio aduanero general.

Esta disposición busca garantizar la igualdad de condiciones para todos los modos de transporte y evitar cualquier tipo de discriminación hacia el cabotaje.

Esta misma regla de trato igualitario se aplica también cuando la UT, por motivos de su movilización, deba transitar, hacer maniobras o estacionar en cualquier otro espacio físico bajo la órbita de la normativa aduanera. Esto incluye zonas primarias aduaneras, zonas francas, depósitos fiscales, entre otros.

\*\*\*En resumen, el Artículo 33 busca promover el uso del cabotaje como modo de transporte eficiente y competitivo dentro del territorio aduanero general, garantizando su libre circulación y un trato igualitario en comparación con los demás modos de transporte.

#### **Artículo 34. Prohibición de Cargos Adicionales para el Transporte Intermodal Marítimo**

Este art. establece una importante protección para los actores involucrados en el transporte intermodal que utiliza el transporte fluviomarítimo.

Este artículo estipula que **en ningún caso** el Dador Intermodal, el Operador Intermodal, la Tercera Parte Intermodal o el buque **pueden ser obligados a pagar sellos, tasas o impuestos, ni a realizar trámites distintos o adicionales a los** exigidos a los demás modos de transporte para la misma operación, acción o situación.

Con ello se busca garantizar la competitividad del transporte intermodal fluviomarítimo al evitar la imposición de cargas administrativas o financieras que lo desfavorezcan frente a otros modos de transporte como el terrestre o el aéreo. Se busca un trato igualitario para todos los modos de transporte, asegurando que la elección del buque no implique costos o trámites adicionales.

\*\*\*En resumen, el artículo 34 blinda al transporte intermodal fluviomarítimo de cualquier tipo de discriminación en términos de pagos o trámites, equiparándolo en este aspecto a los demás modos de transporte.

#### **Artículo 35 Exclusión de la Legislación Aduanera Incompatible**

Se establece una importante excepción a la aplicación de la legislación aduanera en las operaciones de ETI que involucran la participación de un buque.

Esta disposición busca evitar que la legislación aduanera existente, que podría haber sido diseñada para un contexto diferente, obstaculice la eficiencia y la fluidez de las operaciones de transporte intermodal que utilizan el transporte fluviomarítimo.

Es importante destacar que esta exclusión se limita a la legislación aduanera que sea incompatible con la presente ley. Esto significa que la legislación aduanera que no entre en conflicto con las disposiciones de la ley de ETI seguirá siendo aplicable a las operaciones de ETI

\*\*\*En resumen, el Artículo 35 busca armonizar la legislación aduanera con las necesidades específicas del transporte intermodal, eliminando las barreras normativas que puedan afectar su desarrollo y competitividad.

#### **Artículo 36. Control Aduanero sin Demoras ni Costos Adicionales**

Se refiere a la facultad de la Dirección General de Aduanas para controlar las UT sin causar demoras ni costos adicionales.

Aduanas, **sin necesidad de romper los precintos o abrir la UT**, puede realizar controles aleatorios de la UT y el peso declarado de la mercancía. Es importante destacar que estos controles **no deben implicar ningún costo ni la exigencia de especialistas a cargo del Dador Intermodal, el Operador Intermodal o las Terceras Partes Intermodales**.

Además, **los controles no deben causar demoras en la mercancía, la partida del buque, ni la carga, descarga, partida o circulación de la UT por cualquier modo de transporte. Controles no intrusivos:**

- **Control del peso declarado:** La Dirección General de Aduanas puede verificar el peso declarado de la mercancía transportada en la UT. Este control se puede realizar utilizando básculas o sistemas de pesaje que no requieran la apertura de la UT.

- **Inspección mediante escáner:** La inspección interior de la UT se puede realizar utilizando un escáner de cargas pasante. Este tipo de escáner permite visualizar el contenido de la UT sin necesidad de abrirla, lo que facilita la detección de irregularidades o mercancías no declaradas.

- **Para facilitar la inspección interior de la UT sin necesidad de abrirla, se permite el uso de escáneres de cargas pasantes.**

\*\*\*En resumen, el Artículo 36 busca agilizar los controles aduaneros y evitar que estos se conviertan en una carga para los operadores de transporte intermodal, garantizando al mismo tiempo la seguridad y el control del flujo de mercancías.

### **Artículo 37. Coordinación entre la Prefectura Naval Argentina y la Dirección General de Aduanas**

Establece la obligación de la Prefectura Naval Argentina de proporcionar información en tiempo real a la Dirección General de Aduanas sobre el posicionamiento de los buques que transporten UT bajo el régimen de la ETI.

Se crea así un mecanismo de cooperación entre la Prefectura Naval Argentina y la Dirección General de Aduanas para el control y seguimiento de las UT que se transportan por vía fluviomarítima.

La Prefectura Naval Argentina, como autoridad marítima, tiene la capacidad de rastrear el posicionamiento de los buques en tiempo real, mientras que la Dirección General de Aduanas es la entidad responsable de controlar el flujo de mercancías y de verificar el cumplimiento de las normas aduaneras.

Este intercambio de información en tiempo real permite a la Dirección General de Aduanas:

- **Monitorear el movimiento de las UT que se transportan en buques, lo que facilita la fiscalización del transporte intermodal y la prevención de irregularidades.**

- **Cruzar la información del posicionamiento de los buques con los registros de precintos, lo que permite verificar la integridad de la cadena de custodia de las mercancías y detectar posibles manipulaciones o desvíos.**

\*\*\*En resumen, la coordinación entre la Prefectura Naval Argentina y la Dirección General de Aduanas, tal como se describe en el Artículo 37, busca fortalecer el control aduanero del transporte intermodal fluvio marítimo, garantizando la seguridad del comercio exterior y la eficiencia del sistema logístico.

### **“Impacto de la ley ETI sobre el Cabotaje”**

Algunos de los impactos más importantes de la ley incluyen:

- **Eliminación de la discriminación:** significa que no se pueden imponer requisitos o controles adicionales al transporte fluvio marítimo que no se apliquen a los demás modos de transporte. Esto se aplica tanto a la circulación dentro del territorio aduanero general como a cualquier espacio físico bajo normativa aduanera donde la UT deba transitar, maniobrar o estacionar
- **Exención de gravámenes:** coloca al transporte fluviomarítimo en una posición más competitiva frente a otros modos de transporte.
- **Simplificación de trámites aduaneros:** reduce la burocracia y facilita el movimiento de mercancías por vía fluviomarítima.
- **Controles aduaneros eficientes:** La Dirección General de Aduanas puede controlar la UT y el peso declarado sin necesidad de abrir la unidad o romper los precintos. Además, estos controles no pueden generar costos adicionales para el Dador Intermodal, el Operador Intermodal o las Terceras Partes Intermodales. La inspección interior se puede realizar mediante escaneo de cargas, lo que agiliza el proceso.

**Condiciones de Circulación y Operación: plena libertad de circulación y operación** para la movilización de mercancías por navegación de cabotaje, ya sea fluvial o marítima.

*En definitiva, la ley ETI busca impulsar la competitividad del transporte mediante cabotaje al eliminar las desventajas que enfrenta hoy en comparación con otros modos de transporte. La ley promueve la eficiencia, la transparencia y la igualdad de condiciones para todos los actores involucrados en la movilización de mercancías.*

### **“Control de la Dirección General de Aduanas”**

La Dirección General de Aduanas tiene la facultad de controlar las UT en las operaciones de ETI que incluyen un buque, pero este control está sujeto a ciertas limitaciones para garantizar la fluidez del comercio y la no discriminación del transporte marítimo.

#### **1.Tipo de control:**

- **Control del peso declarado:** La Dirección General de Aduanas puede verificar que el peso declarado de la mercancía en la UT coincida con el peso real.<sup>1</sup>
- **Control de la UT:** La Dirección General de Aduanas puede inspeccionar la UT para asegurarse de que cumple con las normativas de seguridad y aduaneras.<sup>1</sup>

#### **Limitaciones del control:**

- **Sin rotura de precintos o apertura de la UT:** El control debe realizarse sin romper los precintos de seguridad ni abrir la UT, lo que significa que la inspección será visual o a través de medios no intrusivos.<sup>1</sup>
- **Sin costo para los actores involucrados:** El control no puede generar ningún costo adicional para el Dador Intermodal, el Operador Intermodal, las Terceras Partes Intermodales ni el buque.<sup>1</sup>
- **Sin demoras:** El control no puede causar demoras en la partida del buque, la carga o descarga de la mercancía, ni la circulación de la UT por cualquier modo de transporte.

## 2. Método de inspección:

- **Escaneo de cargas pasante:** La inspección interior de la UT puede realizarse mediante un escaneo de cargas pasante, lo que permite una inspección rápida y eficiente sin necesidad de abrir la unidad.<sup>2</sup>

En definitiva, la Dirección General de Aduanas tiene la potestad de controlar las UT en operaciones de ETI con buque, pero este control debe ser no intrusivo, eficiente y sin costos ni demoras para los actores involucrados. La ley busca un equilibrio entre la necesidad de control aduanero y la facilitación del comercio internacional.

## **Capítulo IV** **“ Unidades de Transporte Vacías “**

### **Art. 38 y 39 La Naturaleza de las UT Vacías en la Ley de ETI**

*Este capítulo busca clarificar el tratamiento legal de las UT vacías dentro del régimen de la ETI.*

*Es importante destacar que la ley de ETI se enfoca en regular el transporte de mercancías en unidades de transporte cerradas e inaccesibles. Sin embargo, durante la operación de transporte intermodal, es frecuente que las UT se movilicen vacías, ya sea para ser posicionadas en un punto de carga, para retornar a su origen después de una descarga, o para ser trasladadas a un punto de almacenamiento o reparación.*

*En este contexto, el Artículo 38 establece que, para los fines de la aplicación de la ley de ETI, la UT que se movilice vacía como parte de una operación de ETI no debe ser considerada mercancía o carga. Esta aclaración tiene implicaciones legales significativas, ya que excluye a las UT vacías del régimen de transporte de mercancías establecido en la ley.*

*Al no ser consideradas mercancía o carga, las UT vacías que se movilizan dentro de una operación de ETI:*

- **No están sujetas a las mismas regulaciones y requisitos** que el transporte de mercancías. Por ejemplo, no se les exige la emisión de una carta de porte o la aplicación de tarifas de transporte de carga.

- **Se benefician de un tratamiento aduanero simplificado.** Al no ser consideradas mercancía, las UT vacías no están sujetas a los controles aduaneros que se aplican al ingreso o salida de mercancías del territorio aduanero.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que el **Artículo 39** de la ley establece ciertas condiciones para que la movilización de una UT vacía sea alcanzada por los beneficios de la ley:

- La UT vacía debe **circular con precinto** bajo las mismas exigencias establecidas para las UT consolidadas. Esto significa que se deben cumplir los requisitos de seguridad y trazabilidad establecidos en la ley, utilizando los mismos precintos de seguridad que se utilizan para el transporte de mercancías.
- La movilización de la UT vacía debe **estar comprendida dentro de un contrato de transporte de ETI**. Es decir, la movilización de la UT vacía no puede ser una operación aislada, sino que debe formar parte de una secuencia de transporte intermodal regulada por un contrato de ETI.

\*\*\*En resumen, se busca simplificar el tratamiento legal de las UT vacías que se movilizan dentro de una operación de transporte intermodal, excluyéndolas del régimen de transporte de mercancías. Esta medida busca agilizar la logística del transporte intermodal y reducir los costos asociados al movimiento de las UT vacías, contribuyendo a la eficiencia del sistema en su conjunto.

## **TITULO V Disposiciones Transitorias y Finales:**

**Adaptando la ARCA al Nuevo Régimen de ETI** .En este capítulo se establecen lineamientos para la implementación de la ley y la adaptación de la ARCA al nuevo régimen de ETI. Se enfocan en la **simplificación, agilidad y practicidad, evitando la burocratización**.

### **Artículo 40. Cartas de Porte vigentes:**

Este artículo busca una transición fluida al nuevo régimen. La ARCA debe **utilizar las cartas de porte existentes**, solo agregando el índice establecido en el capítulo II del Título III de la ley. Esto facilita la adaptación de los operadores al nuevo sistema, sin requerir cambios drásticos en la documentación ya utilizada.

### **Artículo 41. DUI. Adaptación. Plazo:**

Se establece un plazo máximo de un año para que la ARCA **simplifique y unifique el DUI**. El objetivo es unificar la documentación para **todos los tipos de mercadería, modos y unidades de transporte**. Esto reducirá la complejidad y facilitará el intercambio de información entre los diferentes actores del sistema.

### **Artículo 42. Trazabilidad de la documentación:**

La ARCA, a través de su plataforma digital, debe **registrar y emitir toda la documentación electrónica** necesaria para la aplicación de la ley. Esto incluye **facturas, remitos, recibos y cartas de porte**. Esta centralización de la información en una plataforma digital permitirá una mayor trazabilidad de la mercadería y una gestión más eficiente de la información.

**Artículo 43. Reglamentación:**

Se establece que la reglamentación de la ley debe basarse en criterios de  **simplicidad, agilidad y practicidad**. El objetivo es **evitar la burocratización del régimen de ETI**, asegurando un sistema eficiente y fácil de usar para todos los actores involucrados.