

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 24.921 · 1997

TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERIAS

Boletín Oficial, 12 de enero de 1998 · 54 artículos

Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Transporte Multimodal de Mercaderias

Capítulo I 3
Capítulo III 4
Capítulo IV 7
Capítulo V 11
Capítulo VI 12
Capítulo VII 12
Capítulo VIII 13
Capítulo LX 14
Capítulo X 14

Capítulo I

ARTÍCULO 1°. La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

ARTÍCULO 2°. A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) Transporte multimodal de mercaderías: El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes;

b) Modo de transporte. Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares;

c) Operador de transporte multimodal. Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;

d) Depositario. La persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;

e) Transportador o porteador efectivo. Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal;

f) Estación de transferencia o interfaces. Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura;

g) Terminal de cargas. Una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras

unidades de carga;

h) Unidad de carga. La presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos;

i) Contrato de transporte multimodal. El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías;

j) Documento de transporte multimodal. El instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato;

k) Expedidor. La persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas;

l) Consignatario. La persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;

m) Destinatario. La persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato;

n) Mercadería. Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalare análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal.

o) Tomar bajo custodia. El acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el documento de transporte multimodal, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;

p) Entrega de la mercadería. El acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega;

q) Unitarización. El proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte;

r) Bulto. Acondicionamiento de la mercadería para facilitar su identificación o individualización independientemente del embalaje que lo contenga.

Capítulo III

ARTÍCULO 3°. *Emisión.*
El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisorios que se hubieran suscrito. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se

extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal.

ARTÍCULO 4°. *Forma.*
Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable podrá ser, a la orden, al portador o nominativo y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe el derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno de ellos la leyenda 'Original'. Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención 'Copia No Negociable'.

ARTÍCULO 5°. *Contenido.*
El documento de transporte mutimodal deberá mencionar:

a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;

b) Nombre y domicilio del expedidor;

c) Nombre y domicilio del consignatario;

d) Nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;

e) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran al momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;

g) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino, si tal fecha o plazo ha sido convenido expresamente;

h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es original o no negociable. Las copias negociables u originales deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;

i) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención 'Copia No Negociable';

j) La naturaleza de las mercaderías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante;

k) Número de bultos o piezas y su peso bruto si correspondiere;

l) El estado y condición aparente de las mercaderías;

m) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido, desglosándose los tramos internos o domésticos de los tramos internacionales, a los efectos del cálculo de la base imponible para el pago de aranceles y tributos;

n) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

o) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el documento de transporte multimodal en su representación.

ARTÍCULO 6°. *Firma.*
El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él, cuya firma deberá estar registrada en el registro de operadores de transporte multimodal. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

ARTÍCULO 7°. *Derechos del tenedor legítimo.*
El tenedor legítimo del documento de transporte multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

ARTÍCULO 8°. *Efectos.*
La emisión del documento de transporte multimodal, sin las reservas del artículo siguiente apareja la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición, de acuerdo a las menciones del documento de transporte multimodal. La presunción indicada admite prueba en contrario.

Sin embargo dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

ARTÍCULO 9°. *Cláusula de reserva.*
El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

ARTÍCULO 10. *Cartas de garantías.*
Son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

ARTÍCULO 11. *Omisiones.*
La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios datos a los que se refiere el artículo 5 no afectará la naturaleza jurídica de este documento, a condición de que se ajuste a la norma del inciso j) del artículo 2 y permita el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de esta ley.

ARTÍCULO 12. *Valor declarado.*
El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

ARTÍCULO 13. *Entrega de la mercadería.*
La entrega de la mercadería sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado de ser necesario.

El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe la mercadería contra la devolución de uno de esos originales.

ARTÍCULO 14. *Personas que pueden recibir la entrega.*
El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas a:

a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;

b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden:

c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

Capítulo IV

ARTÍCULO 15. *Ambito de aplicación temporal de la ley.*
La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el artículo 14, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

ARTÍCULO 16. *Extensión de la responsabilidad.*
El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

ARTÍCULO 17. *Pérdida, daño o demora en la entrega.*
El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia.

El operador de transporte multimodal sólo será a responsable por los perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

ARTÍCULO 18. *Demora en la entrega. Pérdida.*
Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si ésta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal diligente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

ARTÍCULO 19. *Daños localizados. Remisión normativa.*
Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo determinado de transporte, con respecto al cual la legislación específica establezca sistemas de responsabilidad y exoneración distintos de los previstos por esta ley, las causales de exoneración de responsabilidad del operador de transporte multimodal serán las dispuestas en tal legislación.

ARTÍCULO 20. *Daños localizados. Solidaridad.*
Cuando se acredite en que modo de transporte o en que estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

ARTÍCULO 21. *Daños no localizados. Causales de exoneración.*
Cuando no se pueda determinar en que modo de transporte ocurrió la pérdida total o parcial de la mercadería, el daño o la demora en la entrega, o cualquier otro incumplimiento del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

a) Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y transporte;

b) Defectos o deficiencias de embalaje; que no sean aparentes;

c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;

d) Caso fortuito o de fuerza mayor. El transportador deberá probar que él o su representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño;

e) Huelgas, motines o 'lock-out' efectuados por terceros;

f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

ARTÍCULO 22. *Cuantía de la indemnización.*

Para establecer la indemnización por pérdida o daño de la mercadería se fijará la misma según el valor de ésta en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal.

En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete de la mercadería que hubiera sufrido demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

ARTÍCULO 23. *Criterio para la valorización de la mercadería.*

El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal en los términos del artículo 12.

ARTÍCULO 24. *Cuantía de la indemnización. Límite.*

La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado.

En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete.

Las partes podrán acordar en el momento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

Cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor,

paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza.

ARTÍCULO 25. *Valor del argentino oro.*
La cotización oro será la oficial fijada por el órgano competente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial se determinará su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

ARTÍCULO 26. *Responsabilidad acumulada. Límite.*
La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

ARTÍCULO 27. Exoneración de responsabilidad por actos del poder público. El operador de transporte multimodal no responderá durante la ejecución del transporte por las demoras en la entrega o daños sufridos por la mercadería como consecuencia de la actuación de una autoridad administrativa o fiscal, tanto nacional como extranjera.

ARTÍCULO 28. *Pérdida del derecho a la limitación.*
El operador de transporte multimodal, el porteador efectivo y el depositario no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o sus dependientes con dolo o culpa grave.

ARTÍCULO 29. *Responsabilidad de los dependientes.*
Si la acción se promoviera contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el operador de transporte multimodal. En este caso el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en el artículo 24.

ARTÍCULO 30. *Responsabilidad extracontractual.*
Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.

ARTÍCULO 31. *Cláusulas nulas.*
Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley.

Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas

mencionadas no entraña la del contrato.

Capítulo V

ARTÍCULO 32. *Imputabilidad.*
El expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que éste recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

ARTÍCULO 33. *Deber de información.*
En el momento en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia, el expedidor le deberá indicar con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

ARTÍCULO 34. *Mercadería peligrosa.*
El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello de lugar a indemnización alguna.

ARTÍCULO 35. Criterio para la clasificación de la mercadería peligrosa. La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la Organización Marítima Internacional (IMO).

ARTÍCULO 36. *Límites de la responsabilidad.*
El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave.

Cuando se accione contra más de una persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

ARTÍCULO 37. Indemnización a favor del operador de transporte multimodal. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5, 33, 34 y 35. El

derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto a cualquier persona distinta del expedidor.

ARTÍCULO 38. *Subsistencia de la responsabilidad del expedidor.*
El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

Capítulo VI

ARTÍCULO 39. *Del aviso y su omisión.*
El consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

ARTÍCULO 40. Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas. El operador de transporte multimodal y el consignatario están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisación, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

Capítulo VII

ARTÍCULO 41. *Prorroga de la jurisdicción.*
En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

ARTÍCULO 42. *Citación a terceros.*
El operador de transporte multimodal podrá pedir la citación de los transportistas efectivos o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, en el momento de la contestación de la demanda respectiva.

ARTÍCULO 43. *Prescripción, plazos y cómputos.*
Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada a las personas indicadas en el artículo 14. Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

Capítulo VIII

ARTÍCULO 44. *Averías gruesas.*
Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.

ARTÍCULO 45. *Régimen de contenedores.*
Sustitúyense los textos de los artículos 485, 486 y 487 de la ley 22.415 por los siguientes:

Artículo 485: A los efectos de esta ley se considerará contenedor a un elemento de equipo de transporte que:

a) Constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías;

b) Haya sido fabricado según las exigencias técnico-constructivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares;

c) Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida;

d) Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad

e) Esté provisto de dispositivos (accesorios) que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;

f) Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Artículo 486: La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 487: En las condiciones previstas por los artículos 23, Inciso y) y 24 de la ley 22.415, la Administración Nacional de Aduanas reglamentará la utilización de los

contenedores, preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte, la seguridad de la carga y el respeto de los acuerdos internacionales sobre la materia.

ARTÍCULO 46. *Artículo 46: Admisión temporaria de contenedores.*
A efectos de racionalizar la utilización de los contenedores de matrícula extranjera, se establece como límite del régimen de admisión temporaria de los mismos, el plazo de cuatrocientos ochenta (480) días corridos.

Vencido el plazo señalado, la autoridad aduanera procederá a penalizar al responsable de la admisión temporaria del contenedor con una multa diaria de CIEN PESOS ($ 100), por un plazo máximo de noventa (90) días, vencido el cual se procederá al remate del contenedor en infracción.

Decláranse remitidas de pleno derecho, conforme lo determinado por los artículos 877 y concordantes del Código Civil, las condenaciones pecuniarias impuestas en virtud del segundo párrafo del artículo 46 de la Ley 24.921. Igualmente declárase la caducidad de los procedimientos administrativos y judiciales promovidos por imperio del artículo que se modifica.

(modificado por art. 51 de la Ley N°25.345 B.O. 17/11/2000)

Capítulo LX

ARTÍCULO 47. Acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga. Son de aplicación al contrato de transporte multimodal, en cuanto fueran pertinentes, las normas de la sección 5 a del capítulo VIII del título IV de la Navegación 20.094, relativas a la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.

ARTÍCULO 48. Acción ejecutiva para obtener el pago del flete. Se aplicarán también al contrato de transporte multimodal, en cuanto fuera pertinente, las disposiciones referentes a la acción ejecutiva para obtener el cobro del flete contenidas en la sección 6 a del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, excepto lo dispuesto en el artículo 590.

Capítulo X

ARTÍCULO 49. *Inscripción.*
Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal será indispensable estar inscrito en un registro de operadores de transporte multimodal a cargo de la autoridad nacional competente en el área de transporte.

ARTÍCULO 50. *Requisitos.*
Para inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal el interesado deberá

presentar una solicitud ante la autoridad nacional competente, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Establecer domicilio o representación legal en territorio nacional;

b) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes registrables equivalente a 100.000 pesos;

c) Estatuto legalizado con constancia de su inscripción ante la Inspección General de Justicia en caso de tratarse de una sociedad o matrícula de comerciante si se trata de una persona física;

d) Estar inscripto como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores; respecto de estos requisitos se podrá suplir la inscripción por la presentación de un apoderado general ya inscripto ante los organismos correspondientes.

ARTÍCULO 51. *Seguros.*
Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia.

ARTÍCULO 52. *Vigencia de la inscripción.*
La inscripción en el registro mantendrá su vigencia en los términos del artículo 50, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito de la autoridad competente del área de transportes al operador de transporte multimodal respecto de la cancelación o suspensión de su inscripción.

La vigencia de la inscripción en registro de operador de transporte multimodal ser de cinco años, renovables por períodos iguales.

ARTÍCULO 53. *Certificado de registro.*
La autoridad nacional competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 50.

ARTÍCULO 54. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EL LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS NUEVE DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE.

- REGISTRADA BAJO EL N 24.921 -

ALBERTO R. PIERRI. - EDUARDO MENEM. - Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. - Edgardo Piuzzi.



VEREDICTA LEYES

Transporte Multimodal de Mercaderias. Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).