

UNIVERSIDAD CATOLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas



**EL TRANSPORTE MULTIMODAL
Y LA INCORPORACIÓN DE UNA PÓLIZA DE SEGUROS
EN EL PROYECTO EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS**

*Proyecto de Graduación
previa a la obtención del Título de Economista*

Autores:

**Srta. Carla Muñoz
Sr. Carlos Neira R.**

Guayaquil – Ecuador

Febrero 2010

AGRADECIMIENTO

Para los autores, nosotros, esta tesina representa el esfuerzo conjunto y dedicación a lo largo de estos cinco años de estudio. Durante los meses de Seminario, muchos se involucraron en el desarrollo y su apoyo oportuno.

Agradecemos a Dios creador del universo que nos dio la vocación académica para seguir la carrera de Economía que tiene un enfoque plenamente social con responsabilidad humana.

Agradecemos a nuestras familias, quienes siempre nos han brindado el apoyo y han jugado el papel más importante al escuchar atentamente nuestras inquietudes a lo largo de nuestra formación.

Hoy mas que nunca sabemos, que con la obtención del título de Economista, estamos al inicio de un nuevo comienzo, un entorno inexplorado en el área que nos estamos especializando, como es nuestro campo laboral.

Agradecemos, al resto de personas que incondicionalmente nos apoyaron. Queremos agradecer a nuestro Director de Carrera MSc. Segundo Guerra, su rigurosa cátedra y sabios consejos han sido pilares positivos en nuestra formación.

C.M.

C.N.

TABLA DE CONTENIDOS		PAG#
PRIMERA PARTE		
EL TRANSPORTE MULTIMODAL		
1	CAPITULO UNO	
1.1	REQUERIMIENTOS DEL MERCADO	8
1.2	DE LOS INCOTERMS	8
1.3	VENTAJAS COMPARATIVAS Y COMPETITIVIDAD	10
2	CAPITULO DOS	
2.1	CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	13
2.2	DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	13
2.3	SERVICIOS EN UN CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	14
2.4	RESPONSABILIDAD EN EL RIESGO	16
2.5	TRANSPORTE JUST IN TIME	17
3	CAPITULO TRES	
3.1	INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL	18
3.2	LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA INTERMODAL	19
4	CAPITULO CUATRO	
4.1	OPERACIÓN LOGÍSTICA	20
4.2	COMERCIO INTERNACIONAL	21
5	CAPITULO CINCO	
5.1	NORMATIVIDAD INTERNACIONAL	23

6	CAPITULO SEIS	
6.1	BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL PARA EL PAIS	24
6.2	BENEFICIOS PARA EL PARA EL OTM Y EL TRANSPORTADOR EFECTIVO	24
6.3	BENEFICIOS PARA EL PARA EL USUARIO	25
7	CAPITULO SIETE	
7.1	RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION SOBRE LA CARGA	25
7.2	INDEMNIZACION POR PÉRDIDA O DAÑO DE LAS MERCANCÍAS	28
7.2.1	Indemnización Con Valor Declarado	28
7.2.2	Indemnización Sin Valor Declarado y Sin Transporte Acuático	28
7.2.3	Indemnización Sin Valor Declarado y Con Transporte Acuático	28
7.3	PLAZO DE RECLAMACION	
7.3.1	Daño Aparente	29
7.4	RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN LA ENTREGA	
7.4.1	Retrasos	30
8	CAPITULO OCHO	
8.1	SEGUROS	31
8.2	RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRACONTRACTUAL	31
8.2.1	Norma Supranacional	31
8.2.2	Requisitos mínimos	32
8.3	RESPONSABILIDAD POR CONTINUACIÓN DE VIAJE	33
8.3.1	Requisitos mínimos	34

SEGUNDA PARTE		
POLIZA TIPO DE SEGURO		
9	CAPITULO NUEVE	
9.1	POLIZA TIPO DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y ANEXO EXTRA CONTRACTUAL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	35
9.1.1	Condiciones Generales	35
9.2	RIESGOS EXCLUIDOS	36
9.3	RESPONSABILIDADES QUE SE ASEGURAN SOLAMENTE CUANDO ESTÁN EXPRESAMENTE SEÑALADAS EN LA PÓLIZA	37
9.3.1	Causas en que no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal	37
9.3.2	Causas en que no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal	38
9.4	COMIENZO Y FIN DE LOS RIESGOS	38
9.5	GARANTIAS	39
9.6	SUMA ASEGURADA	39
9.7	PREJUICIOS INDEMNIZABLES Y LIMITES MAXIMOS DE INDEMNIZACION	40
9.8	PAGO DE LA PRIMA	41
9.9	OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO	42
9.10	CONDUCTAS DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO	42
9.11	REGLAS SOBRE EL PAGO DE INDEMNIZACION	43
9.12	GASTOS DEL PROCESO Y DEFENSA DEL ASEGURADO	44

9.13	PERDIDA DEL DERECHO A LA INDEMNIZACION	44
9.14	DEDUCIBLE	45
9.15	DOCUMENTOS NECESARIOS PARA LA ATENCION DEL SINIESTRO	45
9.16	COEXISTENCIA DE SEGUROS	46
9.17	RESTABLECIMIENTOS DE LA SUMA ASEGURADA	46
9.18	REVOCACIÓN DE LA PÓLIZA	46
9.19	DERECHOS SOBRE EL SALVAMENTO	47
9.20	SUBROGACIÓN	47
10	CAPITULO DIEZ	
10.1	INFRACCIONES Y SANCIONES	48
10.1.1	Requisitos para operar	48
10.1.2	Actualización documental del OTM	48
10.1.3	Documentación fraudulenta	49
10.2	SANCIONES	50
10.2.1	Sanción 1: Certificado à Pérdida de Vigencia	50
10.2.2	Sanción 2: Inscripción en el Registro de OTM à Cancelación	50
TERCERA PARTE		
PROYECTO PUERTO MANTA - MANAOS		
1	INTRODUCCION	51
2	OBJETIVOS DEL PROYECTO	52
3	DESCRIPCION RECORRIDO DEL EJE MANTA-MANAOS EN ECUADOR	55
4	OTRO RECORRIDO DEL EJE MANTA-MANAOS EN ECUADOR	58

5	ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y COYUNTURA POLÍTICA ACTUAL	60
6	POSICION DEL ACTUAL GOBIERNO	61
7	SITUACIÓN DE LA AMAZONÍA ECUATORIANA	66
CUARTA PARTE		
IMPACTO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA CON RESPECTO AL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO		
1	DESCRIPCION	67
2	DESCRIPCIÓN DE LAS VARIABLES	69
2.1	Incremento de divisas	69
2.2	Oferta exportable	70
2.3	Ingreso per cápita	70
2.4	Recaudación de Impuestos	71
3	CONCLUSIONES Y RESULTADOS	72
	Bibliografía	74

PRIMERA PARTE

EL TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte multimodal se define como el transporte de mercancías utilizando, por lo menos, dos medios de transporte diferentes bajo un único contrato de transporte, desde un punto en un país, donde el operador de transporte multimodal se encarga de la mercancía, hasta el punto designado para la entrega situado en un país diferente. Un ejemplo: cargar la mercancía en camiones que la llevarán hasta el tren para después entregarla en un puerto y embarcarla por vía marítima.

En la actualidad, la mayor parte de nuestros envíos, sobre todo por vía marítima y aérea necesitarán del empleo de varios medios de transporte ya que normalmente tendremos que emplear el transporte por carretera para llevar las mercancías hasta puertos y aeropuertos.

El transporte multimodal nos da la ventaja de emplear un único operador, denominado operador de transporte multimodal OTM, y un único contrato de transporte para gestionar toda la operativa, independientemente de los medios de transporte utilizados.

El documento de transporte empleado en el transporte multimodal es el Multimodal Bill of Lading. En general, funciona igual que un conocimiento de embarque marítimo: Recibo de las mercancías embarcadas, prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso, documento acreditativo de la propiedad de la mercancía transportada.

El transporte multimodal se contrata a través de los operadores de transporte multimodal, normalmente transitorios. Las tarifas del transporte multimodal dependerán de los medios de transporte utilizados. Pueden darnos una tarifa por ambos medios de transporte por separado o de forma conjunta, lo que se denomina fletes corridos.

1. CAPITULO I

1.1 REQUERIMIENTOS DEL MERCADO

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS, que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

1.2 DE LOS INCOTERMS

Los contratos de transporte tienden a ajustarse al INCOTERM con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compra - venta. Cada vez, con mayor frecuencia se utilizan aquellos INCOTERMS en que la responsabilidad del vendedor, sobre el transporte y sobre la carga, termina en su propia bodega o en la bodega del comprador o en el destino final acordado.

La globalización de los contratos, obedece a la necesidad de aprovechar las ventajas competitivas del transporte para convertirlas en ventajas competitivas en las mercancías que se están trasladando. Esto es lo que se conoce como Operaciones Logísticas del Transporte. En las formas tradicionales del transporte, el generador de la carga debe hacer seguimiento a sus mercancías, dedicando esfuerzos, recursos y perdiendo nivel de concentración en sus procesos productivos.

Mientras que para el transportador su principal preocupación es obtener carga en el presente con buen nivel de utilidades pero no se preocupa de conservar la carga históricamente. Si el generador de la carga tiene malos resultados la carga desaparecerá del mercado y se perderá la posibilidad de transportes futuros.

Las formas modernas de contratar el servicio de transporte permiten a los generadores de carga concentrarse en elevar sus niveles de productividad, para incrementar su competitividad en los mercados internacionales. El Transportador moderno, es un asesor del generador de la carga, es quien coordina todo el proceso y asume toda la responsabilidad desde la bodega del comprador hasta la bodega del vendedor.

La gran riqueza del transportador moderno es el conocimiento del mercado, el conocimiento de las operaciones de transporte y un sistema de información que le permite, entre otros, estar en contacto con toda su red de agentes y estar actualizado de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes lugares por donde presta servicio. Los servicios de transporte tradicional no son una respuesta a los requerimientos del mercado moderno. La globalización de la economía pretende integrar comercialmente a todos los países del mundo, permitiendo que cada economía pueda hacer aportes, donde sus productos tengan la posibilidad de participar en condiciones favorables.

La eficiencia y competitividad son requisitos indispensables para lograr nuestra integración con los mercados mundiales y los servicios de transporte deben responder a estos requerimientos. La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

Como parte del proceso de globalización, las economías individuales de los países tienden a desaparecer. Los productos que se consumen en el mercado interno y los productos que concurren a mercados externos son aquellos capaces de competir en condiciones favorables sin considerar el lugar de procedencia.

1.3 VENTAJAS COMPARATIVAS Y COMPETITIVIDAD

Las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos. Las ventajas comparativas se identifican fácilmente y suelen ser estáticas, al menos en el corto plazo, y algunas de ellas inmodificables.

Como ejemplo tenemos a Colombia, la cual tiene ventajas comparativas en clima y suelos para producir café suave. La mano de obra abundante y barata era una importante ventaja comparativa, que se argumentaba, hace algunos años, para atraer inversión extranjera. Las ventajas comparativas aportan a la competitividad pero no son suficientes.

Las ventajas competitivas son de carácter dinámico, es decir varían con el tiempo y se alcanzan con los procesos de modernización. En relación con la fuerza de trabajo laboral la ventaja competitiva es contar con bajos niveles de desempleo y mano de obra calificada. En el desarrollo certero de estas ventajas competitivas es que se centran los costos y beneficios de los tratados de libre comercio.

Aquellos países que sean más exitosos en desarrollar ventajas competitivas en sectores donde realmente se necesitan, se beneficiarán en mayor grado del libre comercio.

Por el contrario, aquellos países que fallen en identificar y promover sus sectores competitivos se verán perjudicados con el libre comercio, pues la competencia internacional tenderá a desplazar a los productores nacionales de aquellos bienes que compiten con las importaciones.

El desarrollo de una industria competitiva, requiere estar rodeada de sectores competitivos, en especial:

1. Los sectores productivos que lo abastecen de materias primas,
2. Los servicios que se incorporan al proceso o que facilitan las operaciones (agua, luz, comunicaciones, transporte), y
3. Mano de Obra (calificada).

El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

El movimiento de la carga, la logística de la distribución física, los Centros de Transferencia Intermodal, los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, y la transmisión electrónica de documentos, entre otros, son expresiones nuevas en el transporte de mercancías, que aunque recientemente incorporadas, surgen con un fuerte dinamismo, gracias a los resultados que muestran.

El Transportador Multimodal debe ser un gran empresario, con un gran conocimiento del mercado y de sus exigencias para que realmente se encuentre en condiciones de asesorar a sus clientes. Un Transportador Multimodal debe conocer no solo la operación física de su actividad sino las normas y reglamentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde pretende operar para los productos que pretende transportar.

Estamos en una economía globalizada y las exigencias del mercado requieren de un transportador moderno y competitivo que garantice la participación de los productos en condiciones de competitividad en los mercados. El transportador tradicional, cuya fortaleza económica se centra en el número de vehículos que posee y en las rutas en que presta el servicio, no tiene alternativa, si no se transforma, desaparecerá.

El transportador moderno, que se requiere actualmente, centra su fortaleza en el conocimiento del mercado, conocimiento de las operaciones a la carga, conocimiento y destreza en los trámites documentarios y es un asesor y cómplice de sus clientes. El éxito del transportador moderno depende del éxito de sus clientes.

2. CAPITULO II

2.1 CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Cuando se combinan varios modos de transporte, es decir cuando se utiliza el transporte intermodal, hay varias formas de contratarlo: Transporte Segmentado, Transporte Combinado y Transporte Multimodal. El Transporte Segmentado cuenta con múltiples contratos, tantos como servicios de atención a la carga se requieran y la responsabilidad está en cabeza de cada uno de los contratistas. En caso de un siniestro el expedidor deberá identificar bajo la responsabilidad "de quien" se encontraba su mercancía en el momento de suceder este evento.

EL Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

2.2 DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

La gran diferencia del Transporte Multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

2.3 SERVICIOS EN UN CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Los servicios que pueden incluirse en un Contrato de Transporte Multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

Adicionalmente, el Operador de Transporte Multimodal puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Este es el único contrato de transporte que incluye el justo a tiempo.

Ante un siniestro, en cualquier lugar o momento del recorrido de las mercancías, el expedidor o dueño de la carga tiene un solo interlocutor que le responde por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías. El Transporte Multimodal, no solo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada, a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercancías entre un origen y un destino.

El gran alcance del Transporte Multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte. Por esta razón la implementación del Transporte Intermodal es un requisito para hacer posible el Transporte Multimodal.

Los múltiples contratos que es necesario hacer en una operación de transporte internacional tradicional, ha obligado a que el industrial se distraiga de sus actividades fundamentales para atender los requerimientos del transporte.

El Transporte Multimodal permite a los industriales trasladar sus mercancías, desde el origen hasta el destino final con un solo contrato de transporte, con atención técnica de la carga, a menores costos de transporte, en la cantidad adecuada y con la frecuencia requerida.

Algunos de los contratos y actividades que es necesario realizar técnicamente en el transporte internacional de una mercancía, son: el embalaje, la consolidación de contenedores adecuadamente estibados, la transferencia intermodal, el transporte efectivo por los diferentes modos, cargue y descargue, almacenamiento, trámites e inspecciones aduaneras. Todas estas actividades pueden estar a cargo y bajo la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

El transportador tradicional no requiere conocer la normatividad a nivel mundial, ni sus diferencias, ni ser experto en los desarrollo del mercado. Por el contrario, esto es un requerimiento del OTM, quien debe ser un experto en todas y cada una de ellas. El capital más importante del OTM, es tener conocimiento e información actualizada del mercado, y una red de comunicaciones y agentes que soporte las operaciones y le permita ofrecer servicios eficientes.

El movimiento de grandes volúmenes de carga de comercio internacional se hace principalmente a través del transporte marítimo, lo que obliga a que las mercancías deban trasladarse hasta el puerto para su embarque o desde el puerto hasta los centros de consumo. Los traslados internos se pueden hacer por uno o varios modos de transporte dependiendo de las alternativas existentes, la vocación de la carga y la vocación de los modos de transporte.

2.4 RESPONSABILIDAD EN EL RIESGO

En condiciones normales el transporte incluye un riesgo, pero este se incrementa en la medida en que aumentan los intercambios modales.

Hay dificultades para determinar la ubicación del actor responsable del daño sufrido en el transporte de las mercancías cuando han intervenido múltiples operadores. El Transporte Multimodal pone en cabeza del OTM la responsabilidad total, ante el usuario, en el transporte de las mercancías, desde su origen hasta su destino final.

El OTM asume frente al usuario una responsabilidad total por el movimiento de la mercancía desde el origen hasta el destino. Es decir, que independientemente del trayecto (marítimo, ferroviario, carretero, fluvial o aéreo) donde haya ocurrido el daño o la pérdida de la mercancía, el OTM es quien debe responder frente al usuario, por dichas eventualidades, salvo las circunstancias exonerativas establecidas en la normatividad.

El concepto de tiempo y de justo a tiempo se introduce en las nuevas formas de contratar el servicio de transporte desde la bodega del industrial o del vendedor en el país de origen hasta la bodega del comerciante o del comprador en el país de destino.

Los negocios se hacen en un momento determinado, el industrial necesita programar el consumo de materias primas. Los equipos y maquinarias deben estar en el momento de la puesta en marcha de una explotación minera o industrial, el día siguiente puede ser demasiado tarde.

2.5 TRANSPORTE JUST IN TIME

La certeza de un transporte "justo a tiempo", permite programar los inventarios y contar con los equipos, materias primas o productos terminados en el lugar indicado, en la cantidad requerida y en el momento oportuno, disminuyendo así los costos de producción y comercialización al evitar, entre otros, las grandes instalaciones de almacenamiento, los tratamientos y atención a mercancías especiales. Tanto las deficiencias como los excesos incrementan los costos, bajan el rendimiento y pueden afectar la calidad del producto.

Las relaciones de competitividad en que se enfrentan los productos de diferentes países del mundo, requieren de una mayor especialización de las diferentes actividades económicas y de servicios, para aumentar calidad, oportunidad de la producción, oportunidad en la entrega y menores costos.

3. CAPITULO III

3.1 INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es un empresario del transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una operación de Transporte Multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física. Entre los actores se encuentran: el OTM., las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación.

El Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del contenedor. Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal.

Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos son instalaciones fijas, ubicadas en los lugares de origen y/o destino de la carga internacional, donde se le presta servicio a cada uno de los actores que intervienen. El principal actor es la carga, adicionalmente están los vehículos, los operadores, los conductores y los expedidores, entre otros.

3.2 LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un Corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Los corredores de Comercio Exterior, son el conjunto de la infraestructura y de servicios, para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los Puertos Secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

4. CAPITULO IV

4.1 OPERACIÓN LOGÍSTICA

Los conceptos producción, comercio y transporte, dentro de este nuevo esquema, no pueden analizarse en forma separada, el uno no tiene razón de ser sin los otros. Una producción altamente eficiente no garantiza niveles de competitividad en los mercados si no se cuenta simultáneamente con un transporte también altamente eficiente y competitivo. La competitividad en los procesos productivos, en el transporte y en la transferencia de las mercancías es un requisito para mejorar nuestras condiciones de participación en los mercados internacionales.

El precio de nuestros productos en el mercado internacional, está conformado en gran parte por el costo del transporte. Por esta razón para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad mas adecuada de contratación del transporte internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo. El multimodalismo permite aplicar economías de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega. Esto permite a los empresarios adelantar una planeación estratégica de sus procesos de producción y distribución.

El comercio internacional en la actualidad se caracteriza por un proceso de lucha constante por obtener mayores niveles de competitividad, como única manera de conquistar o mantener mercados.

Es cada día más evidente la incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

De otra parte, el Operador de Transporte Multimodal facilita al empresario el proceso mismo de contratación del transporte, brindándole mayor precisión en los tiempos de entrega de las mercancías, a más de la ventaja de contar con un solo interlocutor en cuanto a la distribución física de sus productos.

4.2 COMERCIO INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, los usuarios de servicios de transporte han encontrado en el Transporte Multimodal una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

En los países en vías de desarrollo, existe todavía resistencia a contar con el Transporte Multimodal como una alternativa viable, en parte por deficiencias estructurales para el desarrollo adecuado de esta modalidad de transporte y por el desconocimiento sobre sus beneficios.

El Transporte Multimodal ha hecho posible convertir en ventajas, los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de modernas tecnologías de planeación y de operaciones de transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

Hace algunos años, a comienzos de la década de los noventa, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) planteaba que la facilitación y la logística podrían convertirse en verdaderas armas para disminuir los costos en el transporte internacional de mercancías y en su distribución física. Estos planteamientos Cepalinos ya no están en discusión, la evidencia los ha superado, estamos en un escenario superior.

Los procesos aperturistas, la globalización y el fortalecimiento de la formación de importantes bloques económicos han demostrado que no es posible concurrir al mercado mundial, sin niveles aceptables de competitividad, sin contar con altos niveles de calidad, precios ajustados a la competencia y soportados en una infraestructura para el eficiente manejo de la carga.

5. CAPITULO V

5.1 NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un "Convenio de Transporte Multimodal Internacional". La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países, entre ellos Colombia. Adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el "Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

En Ecuador se debe iniciar un proceso de búsqueda de instrumentos para la facilitación del Comercio Internacional y el desarrollo del Transporte Multimodal.

la armonización a nivel mundial del Transporte Multimodal Internacional, facilitando un marco jurídico que ha venido siendo adoptado mediante normas nacionales o de bloques económicos en diferentes países del mundo.

6. CAPITULO VI

6.1 BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL PARA EL PAIS

El Transporte Multimodal presenta beneficios para el país, para los transportadores y para los usuarios. Algunos de estos beneficios son:

- Descongestión de los Puertos Marítimos,
- Menores costos en el control de las mercancías,
- Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
- Autocontrol del contrabando,
- Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
- Menores precios de las mercancías importadas.
- Mayor competitividad internacional de nuestros productos.

6.2 BENEFICIOS PARA EL PARA EL OTM Y EL TRANSPORTADOR EFECTIVO

- Programación de las actividades,
- Control de la carga de compensación,
- Carga bien estibada (evita siniestros),
- Programación del uso de vehículos de transporte,
- Programación de Ingresos.
- Continuación de Viaje hasta el destino final,
- A diferencia del Transito Aduanero, el OTM no requiere de una SIA para solicitar la Continuación de Viaje. El OTM es DECLARANTE.
- Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
- Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

6.3 BENEFICIOS PARA EL PARA EL USUARIO

- Menores costos en operación total de transporte,
- Menores Tiempos de Viaje,
- Programación de los despachos y tiempos de viaje,
- Programación de inventarios,
- Certeza en el cumplimiento de la operación,
- Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
- Atención técnica de manejo de la carga,
- Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
- Capacidad de negociación (grandes generadores).

7. CAPITULO VII

7.1 RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION SOBRE LA CARGA

El OTM es el único responsable, ante su cliente, por el retraso en la entrega de las mercancías, por los daños o deterioros que estas sufran mientras estén bajo su custodia y por la pérdida parcial o total de ellas. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

El Operador de Transporte Multimodal es responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquier otra de las personas, a cuyos servicios haya recurrido para el cumplimiento del contrato, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias .

El OTM solo podrá contratar servicios relacionados con su actividad con aquellas empresas que se encuentren legalmente constituidas y que cuenten con cubrimientos de seguros que garanticen su responsabilidad ante la carga, en tal forma que el OTM pueda repetir contra ellos en caso de un siniestro.

Adicionalmente a lo dicho en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal, no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sobrevenido durante ese transporte, por una o mas de las siguientes circunstancias:

1. Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente.
2. Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías.
3. Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente.
4. Vicio propio u oculto de las mercancías.
5. Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

En términos generales, cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.

La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías. El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

7.2 INDEMNIZACION POR PÉRDIDA O DAÑO DE LAS MERCANCÍAS

Se considera que las mercancías están perdidas:

- Cuando el retraso en su entrega supera los 90 días, o
- Cuando se puede probar su pérdida.

7.2.1. Indemnización Con Valor Declarado

Cuando el valor de las mercancías ha sido declarado y consignado en el documento de Transporte Multimodal por el expedidor, la indemnización se fijará, según el valor de estas en el lugar y momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

7.2.2. Indemnización Sin Valor Declarado y Sin Transporte Acuático

Si el Contrato de Transporte Multimodal, no incluye, el transporte por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas .

7.2.3. Indemnización Sin Valor Declarado y Con Transporte Acuático

Si el Contrato de Transporte Multimodal, incluye, el transporte por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de

Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor .

Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal este contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el DTM, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

7.3 PLAZO DE RECLAMACION

7.3.1. Daño Aparente

El consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal, en el momento en que estas hayan sido puestas en su poder, acerca de la pérdida o de los daños sufridos por la mercancías, especificando la naturaleza general de estas, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

El consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal, en los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

7.4 RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN LA ENTREGA

7.4.1 Retrasos

Se considera que hay retraso en la entrega de las mercancías cuando las mercancías no han sido entregadas:

- Dentro del plazo expresamente acordado, o a falta de este acuerdo,
- Dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTMI diligente.

El Operador de Transporte Multimodal deberá indemnizar a su cliente hasta con una suma equivalente al valor del flete de la operación de Transporte Multimodal, siempre y cuando haya existido compromiso de entrega en una fecha determinada y cuando haya:

- Perjuicios directos resultantes del retraso en la entrega, y/o
- Perjuicios indirectos: cualquier pérdida o daño, distintos de la pérdida o daños de las mercancías.

8. CAPITULO OCHO

8.1 SEGUROS

El Operador de Transporte Multimodal requiere de dos pólizas de seguro, una para cubrir su Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual y la otra para cubrir su responsabilidad ante la DIAN por la suspensión de tributos aduaneros y multas, por autorización de la Continuación de Viaje.

8.2 RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL

La póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual se puede obtener en una Compañía de Seguros o en un Club de Protección e Indemnización, o puede reemplazarse con algún mecanismo de carácter financiero.

8.2.1 Norma Supranacional

La norma supranacional establece para esta modalidad de transporte la posibilidad de obtener una protección en cualquier parte del mundo, siempre y cuando, su jurisdicción y competencia permita, a elección del demandante, que las acciones legales emanadas de los contratos de Transporte Multimodal, sean conocidas por los jueces de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- El del domicilio del Operador de Transporte Multimodal.
- El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- El del lugar de entrega de las mercancías; o
- Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento.

La póliza de seguro, de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, tiene como objeto cubrir la responsabilidad señalada en las Decisiones respectivas del Acuerdo de Cartagena, las cuales se adquieren en el contrato, incluso cuando no están claramente expresas.

Lo importante es que el Contrato de Transporte Multimodal esté en armonía con las Decisiones de la Comunidad Andina, y que la póliza de seguro u otro mecanismo de protección, cubran las responsabilidades adquiridas en el contrato.

8.2.2 Requisitos mínimos

- Periodo de Cubrimiento: Mínimo un año con renovación automática.
- Cubrimiento Geográfico: Debe indicar los continentes o los países, entre los cuales cubre las operaciones de Transporte Multimodal.
- Beneficiario: Debe figurar el nombre de la empresa a quien está cubriendo en su responsabilidad, es decir el Operador de Transporte Multimodal.
- Objeto del Seguro: Debe indicar que cubre la responsabilidad del transportador en su calidad de OTMI, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías y por su responsabilidad ante terceros: por daño a personas o a bienes.

Si la póliza se obtiene en Colombia, en el objeto, deberá señalar que se ajusta a la responsabilidad establecida en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, y a las normas que las modifiquen o reglamenten.

Si la póliza se obtiene fuera de Colombia y no señala que se ajusta a las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, deberá cubrir, como mínimo, las responsabilidades del OTMI, señaladas en dichas Decisiones.

- Límite de responsabilidad a terceros: No está señalado en la norma y no hay una recomendación al respecto.
- Límite de responsabilidad por despacho: Mínimo 160.000 DEG (Derechos Especiales de Giro). Este límite no está establecido en la norma, pero es el recomendado por Fasecolda y el Ministerio de Transporte. Si el cubrimiento obtenido, no fuere suficiente, en caso de siniestro, el OTMI deberá responder con su patrimonio.
- Jurisdicción y Competencia: Esta póliza se puede obtener en Colombia o en otro país, siempre y cuando respalde los riesgos del beneficiario en calidad de Operador de Transporte Multimodal, y cuya jurisdicción y competencia para resolver los conflictos sea armónica con lo establecido en el Artículo 24 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

8.3 RESPONSABILIDAD POR CONTINUACIÓN DE VIAJE

La Continuación de Viaje es una figura de Tránsito Aduanero preferencial que se aplica a la movilización de las mercancías internacionales o mercancías no nacionalizadas por el interior del territorio nacional entre una aduana de origen y una aduana de destino. Las mercancías en tránsito, para adquirir este derecho, deben estar amparadas por un Documento de Transporte Multimodal. Esta póliza únicamente se puede obtener con Compañías Aseguradoras legalmente establecidas en Colombia.

8.3.1 Requisitos Mínimos

Para cubrir la responsabilidad por la Continuación de Viaje, se deberá establecer una Garantía Global bancaria o de Compañía de Seguros, la cual debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Beneficiario: La Nación. Unidad Administrativa Especial, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- Vigencia: Un (1) año y tres (3) meses más.
- Cubrimiento Geográfico: Ecuador
- Objeto del Seguro: Responder por el pago de los tributos aduaneros suspendidos y por las sanciones generadas por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con ocasión de las operaciones de T. M., en caso de pérdida de la mercancía, o no finalización de la operación de T. Multimodal
- Límite de responsabilidad: Garantía Global: 2.000 Salarios Mínimos. L.M.V.
- Jurisdicción y Competencia: Colombia.
- Beneficio de Excusión: La compañía bancaria o de seguros debe renunciar al beneficio de excusión (Artículo 496, parágrafo. Resolución 4240/2000).
- Restablecimiento Automático: Debe incluir el restablecimiento automático del valor asegurado por pago de siniestros. (Art. 497 Resolución 4240/2000)

Sin perjuicio de las responsabilidades comerciales, el Operador de Transporte Multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de ingreso.

SEGUNDA PARTE

POLIZA TIPO DE SEGURO

9. CAPITULO NUEVE

9.1 INCORPORACION DE POLIZA TIPO DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y ANEXO EXTRACONTRACTUAL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

9.1.1 Condiciones Generales

Amparo Básico.-

Responsabilidad Civil Contractual del Operador de Transporte Multimodal

El presente contrato de seguro tiene por objeto, en los términos de las presentes condiciones y de las decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, cubrir la Responsabilidad Civil Contractual del Operador de Transporte Multimodal (OTM) Asegurado bajo la presente póliza, por la pérdida o los daños físicos de las mercancías transportadas, en relación con las cuales el operador haya celebrado un contrato de transporte multimodal, que esté sujeto a las normas antes mencionadas, siempre y cuando el hecho que ha causado la pérdida o el daño se produzca cuando las mercancías estaban bajo la custodia del operador. Así mismo, se cubrirá la responsabilidad del operador de transporte multimodal como consecuencia del retraso en la entrega de las mercancías únicamente cuando el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el OTM en el documento de transporte multimodal, en los términos establecidos en los artículos 9 y 10 de la decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que la modifican, adicionan, complementan o reglamentan. De igual manera la aseguradora cubre al asegurado aún en exceso de la suma

asegurada, por los gastos razonables del proceso civil que se produzca en contra de él, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 13 de ésta póliza.

Párrafo 1.- La Responsabilidad del Operador cubierta bajo esta póliza se regirá por los términos de las decisiones 331 y 393 de la comisión del acuerdo de Cartagena, y demás normas que la modifican, complementan y reglamentan por lo cual la aseguradora indemnizará los daños solamente cuando el operador sea considerado responsable frente al consignatario o expedidor, a la luz de dichas disposiciones, con sujeción a las condiciones y límites previstos en el presente contrato.

El consignatario, el expedidor o la persona que tenga derecho a reclamar las mercancías del OTM, ostentarán la calidad de beneficiarios en los términos establecidos en el artículo 8 de la decisión 331.

Párrafo 2.- Esta póliza cubre la Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, por reclamaciones relacionadas con el cumplimiento de los contratos de Transporte Multimodal, independientemente que la reclamación se funde en la Responsabilidad Contractual o en la Responsabilidad Extracontractual, con exclusión de los perjuicios causados a terceros que no deriven derechos contra el operador por contratos de Transporte Multimodal.

9.2 RIESGOS EXCLUIDOS

No se cubren bajo esta póliza las Responsabilidades generadas por el dolo del Asegurado (OTM), sus representantes, agentes o empleados. No se cubrirá bajo esta póliza las Responsabilidades en las cuales sea causa directa o indirecta la reacción o radiaciones nucleares o contaminación radioactiva. Cualquier otro hecho que exima de Responsabilidad al OTM de conformidad con lo establecido en las decisiones 331 y 393 del acuerdo de Cartagena y demás normas que la modifican, complementan y reglamentan.

9.3 RESPONSABILIDADES QUE SE ASEGURAN SOLAMENTE CUANDO ESTÁN EXPRESAMENTE SEÑALADAS EN LA PÓLIZA

9.3.1. Causas en que no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal

A menos que exista en la presente póliza estipulación expresa que la incluya, no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal, cuando el daño, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías se origine en alguno de los siguientes hechos:

- Guerra internacional o civil, actos perpetrados por fuerzas extranjeras, hostilidades u operaciones Bélicas (sea o no declarada una guerra), rebelión, sedición, seducción, usurpación o retención ilegal.
- Terremoto, temblor, erupción volcánica, tifón, tornado, ciclón, y cualquier otra convulsión de la naturaleza.
- Asonada, según definición en el código penal; motín o conmoción civil o popular; huelgas, conflictos colectivos de trabajo o suspensión de hecho de labores y movimientos subversivos.
- Comiso, embargo y secuestro, retención, aprehensión o, en general, acto de autoridad sobre las mercancías o sobre el medio de transporte.
- Vicio propio o inherente de la mercancía; combustión espontánea de la mercancía; variaciones naturales climatológicas y los deterioros causados por el simple transcurso del tiempo.
- Acción de roedores, comején, gorgojo, polilla u otras plagas.
- Medidas sanitarias, salvo que sean consecuencia de un riesgo cubierto.

9.3.2. Causas en que no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal

A menos que exista en la presente póliza estipulación expresa que la incluya, no se asegura la Responsabilidad civil del operador de transporte multimodal, por el transporte de las siguientes mercancías:

- Algodón
- Animales vivos
- Efectos personales y menajes domésticos.
- Bienes de Naturaleza explosiva, inflamable, corrosiva, tóxica o radioactiva.
- Bienes que por su naturaleza deben transportarse y conservarse en refrigeración, congelación o calefacción.
- Monedas o billetes; metales y piedras preciosas, objetos y joyas de metales o piedras preciosas; objetos artísticos y obras de arte, billetes de lotería; bonos oficiales; cédulas hipotecarias, acciones, cupones de interés al cobro, títulos valores, estampillas, cheques de viajero, y, en general, toda clase de documentos representativos de valores.

9.4 COMIENZO Y FIN DE LOS RIESGOS

La aseguradora cubre la responsabilidad civil del Operador de Transporte Multimodal por eventos (pérdida, daño y/o retraso en la entrega de mercancías) ocurridos dentro de la vigencia indicada en la carátula de la presente póliza, siempre y cuando tales eventos se presenten, durante el período comprendido entre el momento en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

9.5 GARANTIAS

- Esta póliza se expide bajo la garantía de que el operador de Transporte Multimodal asegurado contratará la ejecución del transporte únicamente con empresas debidamente autorizadas, de acuerdo con la ley aplicable en cada país.
- Aplicar la presente póliza y reportar mensualmente a la aseguradora todos y cada uno de los despachos realizados en cumplimiento de los contratos de transporte Multimodal, celebrados por el OTM asegurado, informando verazmente acerca de cada uno de ellos.
- Tratándose de transporte, marítimo, cabotaje y fluvial se efectuará en embarcaciones de edad no superior a 25 años registradas en sociedades de clasificación internacional.
- Tratándose de transporte, terrestre se efectuará en vehículos de edad no superior a 30 años.

9.6 SUMA ASEGURADA

Sin perjuicio de la aplicación de los límites máximos de indemnización previstos en la disposición siguiente, la responsabilidad máxima de la aseguradora por despacho y por evento estará limitada por las sumas aseguradas fijadas en las condiciones particulares de la póliza.

Entiéndase por despacho el envío hecho por el OTM asegurado, desde un mismo lugar y en un solo vehículo transportador, con destino al mismo destinatario y amparado en un mismo Documento de Transporte Multimodal. El despacho transportado inicialmente en un solo vehículo y posteriormente fraccionado en varios vehículos, será considerado como un solo despacho.

Por evento se entiende, la realización del riesgo amparado por ésta póliza en un solo acontecimiento individualizado en el tiempo y en el espacio.

9.7 PREJUICIOS INDEMNIZABLES Y LIMITES MAXIMOS DE INDEMNIZACION

La presente póliza cubre la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, en relación con el consignatario (destinatario) o con el expedidor (remitente) o sus derechohabientes, según el caso, por los perjuicios patrimoniales (daño emergente y lucro cesante) probados efectivamente ante la aseguradora y que se enumeran a continuación, resultantes de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías:

- La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario (destinatario) o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.
- El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.
- A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del OTM por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma máxima equivalente de 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.
- Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un

bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

- No obstante lo dispuesto en los numerales 7.2 y 7.3, anteriormente citados, si el transporte Multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.
- Cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicara dicho límite.
- Si el OTM fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.
- La responsabilidad acumulada del OTM no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

9.8 PAGO DE LA PRIMA

La prima deberá ser pagada en la forma y plazos determinados en las condiciones particulares de esta póliza. La mora en el pago de la prima producirá la terminación automática del contrato de seguro, caso en el cual la aseguradora deberá dar aviso al Ministerio de Transporte dentro de los 5 días siguientes a este hecho.

9.9 OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO

En caso de siniestro, el asegurado (OTM) tiene las siguientes obligaciones:

- Evitar la extensión y propagación del siniestro y proveer al salvamento y recuperación de las mercancías.
- Comunicar a la aseguradora la ocurrencia del siniestro dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que lo haya conocido o debido conocer.
- Declarar a la aseguradora, al darle la noticia del siniestro, los seguros coexistentes, con indicación del asegurador y la suma asegurada.
- Cooperar con la aseguradora y, a solicitud de ésta, deberá asistir a todas las diligencias de cualquier índole a que haya lugar y prestar su ayuda a fin de llevar a cabo arreglos y transacciones obteniendo y suministrando pruebas y testimonios, consiguiendo la comparencia de testigos y prestando su ayuda en el curso de los procesos.
- Dar aviso a la aseguradora de todo procedimiento o diligencia, demanda, carta, reclamación, notificación o citación, relativos a eventos que puedan constituir un siniestro, dentro de los tres días hábiles siguientes a su recibo.

Cuando el asegurado no cumpla con estas obligaciones, se aplicarán las sanciones previstas en la ley.

9.10 CONDUCTAS DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO

Salvo que medie autorización previa de la Aseguradora, otorgada por escrito, el Operador de Transporte Multimodal asegurado no estará facultado para:

- Reconocer su propia responsabilidad. Esta prohibición no comprende la declaración del asegurado en proceso judicial sobre la materialidad de los eventos correspondientes.
- Hacer pagos, celebrar arreglos, transacciones o conciliaciones con el reclamante o sus derechohabientes, los cuales serán inoponibles frente al asegurador.
- Esta prohibición de efectuar pago no se aplicará cuando el asegurado sea condenado por la autoridad competente a indemnizar a la víctima mediante decisión en firme.

9.11 REGLAS SOBRE EL PAGO DE INDEMNIZACION

- La aseguradora estará obligada a efectuar el pago de la indemnización, dentro de los términos legales, contados a partir de la fecha en que el asegurado o el beneficiario (incluido el damnificado en caso de que ejerza la acción directa que tenga contra la aseguradora) acrediten aún extrajudicialmente su derecho ante la Aseguradora mediante la prueba de:
 - La ocurrencia del siniestro, es decir la responsabilidad en que haya ocurrido el Operador de Transporte Multimodal y de que la misma se encuentra cubierta por la presente póliza.
 - La cuantía de los perjuicios correspondientes.
 - La aseguradora podrá oponer al damnificado beneficiario las excepciones que hubiere podido alegar contra el tomador o asegurado.
 - La Aseguradora no indemnizará al damnificado los perjuicios causados por el asegurado cuando hubiesen sido previamente indemnizados por cualquier otro mecanismo.

9.12 GASTOS DEL PROCESO Y DEFENSA DEL ASEGURADO

La aseguradora cubre al asegurado, aún en exceso de la suma asegurada, por los gastos razonables del proceso que el damnificado promueva contra el asegurado, salvo si la responsabilidad se encuentra excluida de la presente póliza o cuando el asegurado afronta el juicio contra orden expresa de la aseguradora.

Si la condena por los perjuicios al damnificado excede la suma indemnizable por la aseguradora según esta póliza, la aseguradora sólo responderá por los gastos del proceso en proporción a la cuota que le corresponda en la indemnización.

El reembolso de gastos de abogados requerirá de la previa aceptación de la aseguradora. Cuando no hubiese sido posible su aceptación por causas justificadas, estará subordinado a la razonabilidad de los mismos.

La aseguradora está facultada en caso de eventos que puedan constituir un siniestro, para asumir la defensa del asegurado y conducirla en la forma que considere más adecuada, por lo cual cualquier actuación del asegurado que obstaculice esta facultad permitirá a la aseguradora deducir de la indemnización el valor de los perjuicios que le cause esta actuación, cuando ello resulte procedente.

9.13 DEDUCIBLE

El deducible determinado en las condiciones particulares de esta póliza es el monto o porcentaje del valor indemnizable que invariablemente se deduce de éste y que, por tanto, siempre queda a cargo del asegurado o beneficiario.

9.14 PERDIDA DEL DERECHO A LA INDEMNIZACION

- El derecho a la indemnización del asegurado o del damnificado se perderá, si la reclamación presentada fuese fraudulenta o engañosa o apoyada en declaraciones o pruebas falsas.
- O cuando el asegurado o beneficiario renuncien a sus derechos contra las personas responsables del siniestro, dificulten u obstaculicen cualquier examen o diligencia necesaria para la salvaguardia de derechos contra terceros.

9.15 DOCUMENTOS NECESARIOS PARA LA ATENCION DEL SINIESTRO

La aseguradora atenderá la reclamación correspondiente, de acuerdo con los requisitos y procedimiento establecidos en las normas legales vigentes, siempre y cuando dicha reclamación este acompañada de documentos tales como:

- Factura comercial de la mercancía afectada.
- Copia del Documento de Transporte Multimodal.
- Copia de los Contratos de Transporte Unimodal según los modos que se utilicen.
- Cuenta de fletes cancelada.
- Denuncia penal según sea el caso.
- Copia legible del informe de autoridad competente que haya conocido del caso, cuando se presente accidente, según el modo de transporte.
- Manifiesto de carga en el modo terrestre.
- Declaración de Importación y Cuenta de pago de los tributos aduaneros, si fuere el caso.
- Cualquier otro que la aseguradora considere necesario, relativo al estudio de la eventual indemnización.

9.16 COEXISTENCIA DE SEGUROS

En caso de pluralidad o de coexistencia de seguros que cubran los mismos bienes contra los mismos riesgos, los aseguradores deberán soportar la indemnización debida, en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que se haya actuado de buena fe.

9.17 RESTABLECIMIENTOS DE LA SUMA ASEGURADA

La suma asegurada no se reducirá por el pago de un siniestro y, por tanto, el tomador se obliga a pagar a la aseguradora la prima correspondiente al monto restablecido, según se determine en las condiciones particulares. Con todo el valor de los restablecimientos de la suma asegurada, tendrán como límite máximo el valor indicado en las condiciones particulares.

9.18 REVOCACIÓN DE LA PÓLIZA

El presente contrato podrá ser revocado unilateralmente por la aseguradora, mediante aviso escrito enviado al asegurado a su última dirección conocida con no menos de treinta (30) días de antelación contados a partir de la fecha del envío; y por el asegurado en cualquier momento, mediante aviso escrito dado por la aseguradora, siempre y cuando haya dado a conocer al Ministerio de Transporte su decisión con treinta (30) días de anticipación. En caso de revocación por parte de la aseguradora, ésta devolverá al asegurado la parte de prima no devengada, liquidada a prorrata o sea la que corresponda al lapso comprendido entre la fecha en que comienza a surtir efecto la revocación y la del vencimiento del seguro.

9.19 SUBROGACIÓN

En virtud del pago de la indemnización y por ministerio de la ley, la aseguradora se subroga hasta la concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro.

El asegurado deberá hacer todo lo que esté a su alcance para permitir a la aseguradora el ejercicio derivado de la subrogación. Cuando el asegurado no cumpla con esta obligación se aplicarán las sanciones previstas en la ley.

9.20 DERECHOS SOBRE EL SALVAMENTO

Cuando la pérdida o el daño sean indemnizados, los bienes salvados o recuperados quedarán de propiedad de la aseguradora; el asegurado y/o el beneficiario participarán proporcionalmente de la venta del salvamento neto teniendo en cuenta el deducible y el infraseguro si hubiere lugar a ello.

Se entiende por salvamento neto, el valor resultante de descontar del valor de venta del mismo los gastos realizados por la aseguradora, tales como los necesarios para recuperación y comercialización de dicho salvamento.

10. CAPITULO DIEZ

10.1 INFRACCIONES

10.1.1 REQUISITOS PARA OPERAR:

Inscripción en el Registro de OTM y Habilitación.-Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal Internacional, las personas naturales o jurídicas interesadas deben estar inscritas en el registro respectivo a cargo del Ministerio de Transporte y estar habilitadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN. (Decreto 149, Art.1 y Decreto 2685 Art. 75).

Infracción: Desarrollar operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

Sanción: 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

10.1.2 DOCUMENTACIÓN FRAUDULENDA

Infracción: Obtener la Inscripción en el Registro de OTM, en forma fraudulenta.

Sanción: Cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en el Registro de OTM.

10.1.3 ACTUALIZACION DOCUMENTAL DEL OTM

Infracción: No mantener actualizado cualquiera de los requisitos de Inscripción en el Registro de OTM ante el Ministerio de Transporte o de Habilitación ante la DIAN.

Los Operadores de Transporte Multimodal deberán comunicar al Ministerio de Transporte y/o ante la DIAN toda modificación que introduzcan:

- A su objeto social,
- Cambios de dirección del domicilio,
- Cambios de su representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior,
- Cambio en las coberturas de seguros, o no actualización de las pólizas de seguro.
- Cualquier otro cambio en los requisitos de inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte o Habilitación ante la DIAN., que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó la Inscripción o Habilitación.

El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco (5) años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco (5) años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura. La Inscripción en el registro de Operadores de Transporte Multimodal es indefinida, se cancelará por medio de una sanción o por voluntad del OTM.

10.2 SANCIONES

10.2.1 Sanción 1: Certificado à Pérdida de Vigencia

El Certificado de Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, en caso que el Operador de Transporte Multimodal no mantenga vigente alguno de los requisitos de inscripción, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de estos.

El OTM tiene un plazo máximo de 3 meses para actualizar la información, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuando haya lugar a ello.

10.2.2 Sanción 2: Inscripción en el Registro de OTM à Cancelación

Vencido el término de (3) tres meses, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción perdió su vigencia, para actualizar la información, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello.

TERCERA PARTE
PROYECTO PUERTO MANTA - MANAOS

1. INTRODUCCION

En líneas generales, el proyecto consiste en habilitar un eje vial terrestre capaz de transportar grandes cantidades de carga desde el puerto de Manta, en la provincia costera de Manabí hasta un puerto de transferencia ubicado en la provincia amazónica de Orellana, donde la mercadería pueda ser embarcada en naves fluviales que atraviesen la Amazonía ecuatoriana por el río Napo hasta el puerto de Nuevo Rocafuerte, en la frontera con Perú, continuando con la navegación hasta Manaus y posteriormente Belém, en el estado brasileño de Pará.

Esta visión del flujo comercial toma como punto de partida el puerto ecuatoriano, pero debe pensarse en que el eje se utilizaría para la exportación en el sentido contrario, es decir, desde Brasil hacia el Ecuador, debido al gran déficit o desproporción en la balanza comercial entre estos dos países y a la condición de polo industrial de la ciudad de Manaus.

A manera de ejemplo, estudios económicos demuestran que las exportaciones del Brasil corresponden al 44.9% del total de las exportaciones de América Latina a los países de la Cuenca del Pacífico.

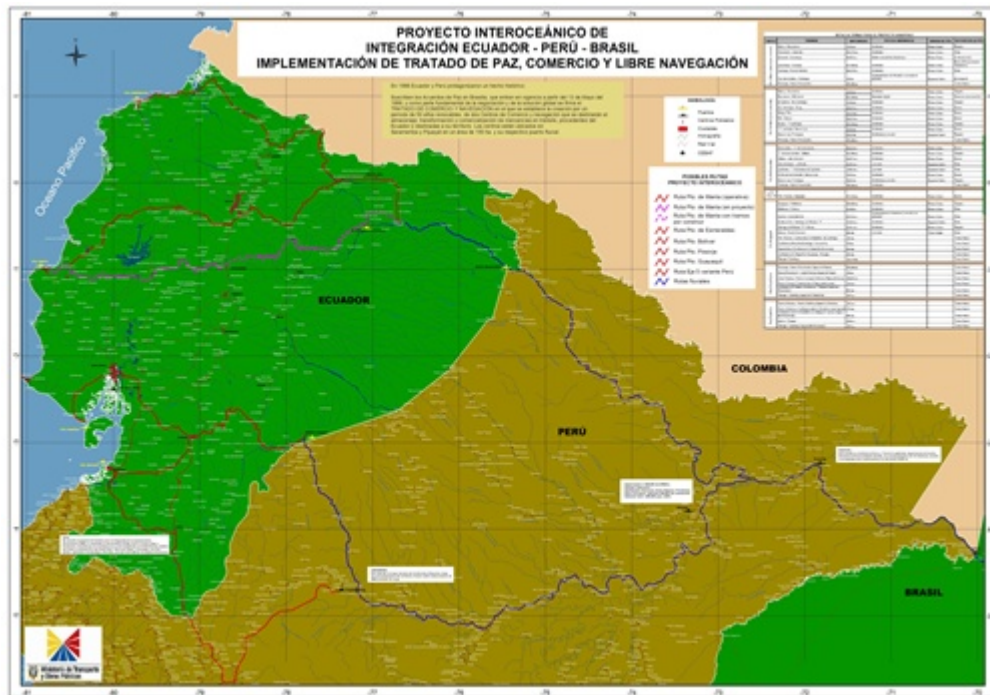
El proyecto Manta-Manaos ha sido incluido dentro de la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA de la que se trató en el acápite anterior, como parte del Grupo 2 de proyectos del Eje Amazónico, denominado "Acceso a la Hidrovía del Napo".

Según información oficial de IIRSA, este proyecto consiste en el mejoramiento de la red vial ecuatoriana desde los principales puertos marítimos en costa del Océano Pacífico, es decir, el puerto de Esmeraldas (Provincia de Esmeraldas) y Manta (Provincia de Manabí) hacia la ciudad de Francisco de Orellana, más conocida como Coca (Provincia de Orellana), donde se prevé la construcción de un puerto fluvial de transferencia, para ingresar al río Napo, y a través de éste, al río Amazonas.

Adicionalmente, el Grupo 2 incluye la construcción de dos aeropuertos internacionales de transferencia de carga: el Aeropuerto de Tena (Provincia de Napo) y el Aeropuerto de Nuevo Rocafuerte (Provincia de Orellana), donde se tiene previsto también la construcción de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) con el Perú. Todos estos proyectos también se conocen como componentes de la ruta Manta-Manaos.

Más allá de estos datos, la oposición que ha motivado en muchos sectores sociales la forma en la que se vienen desarrollando los proyectos de la iniciativa IIRSA en el continente, ha causado que se intente desligar a la Manta-Manaos de esta cartera regional de proyectos. Así, se ha manifestado desde el MTOP que la Manta-Manaos es un proyecto bilateral entre Ecuador y Brasil e incluso que forma parte de la implementación del Tratado de paz, libre comercio y navegación firmado con el Perú en el año 1998. Sin embargo, al revisar la cartera de proyectos de IIRSA, nos queda claro que muchos (sino todos) los componentes del proyecto Manta-Manaos, corresponden a lo que IIRSA califica como "Acceso a la Hidrovía del Napo".

Mapa Proyecto Interoceánico Ecuador-Perú-Brasil (Perú)



2. OBJETIVOS DEL PROYECTO

Ha quedado claro que el principal objetivo de este proyecto es constituir un corredor de transporte multimodal que integre el océano Pacífico con el océano Atlántico, potenciando la capacidad para el transporte de la cuenca amazónica, mediante el sistema fluvial del río Amazonas, además de carreteras, vías férreas, puertos fluviales y marítimos, aeropuertos, estaciones de transferencia y pasos de frontera.

La ruta Manta- Manaus es considerada como una vía alternativa al Canal de Panamá para las embarcaciones que transportan mercadería y utilizan sus instalaciones para cruzar del Océano Atlántico al Océano Pacífico. Esta ruta tiene un tiempo de espera promedio de 45 días, mientras que se dice que la Manta-Manaos podría ofrecer a las embarcaciones tiempos de hasta 15 días.

Respecto a este punto, ha sido el propio presidente del Ecuador, el economista Rafael Correa Delgado, quien mencionó a su regreso de una reunión mantenida en la ciudad de Manaus con el presidente del Brasil, Lula da Silva, para tratar el impulso a este proyecto, que los beneficios que puede traer la ejecución de la obra del eje Manta-Manaos para el comercio es que se unirán los océanos Pacífico y Atlántico por medios multimodales reduciendo la necesidad de atravesar el Canal de Panamá "que resulta demoroso y demasiado costoso".

Por otro lado, la información oficial de IIRSA señala que el objetivo del Grupo 2 de proyectos del Eje Amazónico (Acceso a la Hidrovía del Napo) es el de "Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico con la sierra y la costa, central y norte del país y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaus y potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico

De esta manera, vemos que los objetivos de este gran megaproyecto han quedado reducidos al comercio y la integración económica, dejando de lado componentes de vital importancia para el desarrollo como señala la propia Constitución del Ecuador, que se refiere a este como un conjunto de sistemas no sólo económicos o comerciales, sino también políticos, socio-culturales y ambientales.

La vía terrestre de la Manta-Manaos tiene aproximadamente 578 km, mientras que la vía fluvial se ha calculado en 861 km, de los cuales 240 km atraviesan el territorio ecuatoriano, desde el Puerto de Francisco de Orellana hasta el puerto de Nuevo Rocafuerte, en la frontera con el Perú.

El segmento ecuatoriano de este megaproyecto de infraestructura comienza en el Puerto de Manta, en las costas del Océano Pacífico, del que se ha dicho que reúne las características óptimas para el desarrollo de un puerto internacional de transferencia, por ser de aguas profundas y constituir el puerto más cercano geográficamente a la cuenca pacífica asiática. En cuanto a su profundidad se afirma que Manta “tiene calado para recibir sin ningún problema barcos de hasta 50 mil toneladas, una profundidad de 12 a 13 metros, en estos momentos se puede recibir un porta contenedor de 2 a 3 mil contenedores.”

Este puerto fue concesionado en noviembre de 2006 a la empresa china Hutchinson Port Holdings en cerca de 500 millones de dólares, por 30 años. Esta empresa, también administra los principales puertos asiáticos y en la costa Este de los Estados Unidos (San Francisco). Luego de un poco más de dos años de concesión, la empresa filial que Hutchinson creó en el Ecuador para ejecutar las obras del puerto Transportes Internacionales del Ecuador (TIDE) se ha retirado de las obras, aduciendo un cambio unilateral en las condiciones del contrato impuestas por el gobierno ecuatoriano, que a sus ojos resulta inaceptable. La Autoridad Portuaria de Manta se ha hecho cargo de la administración del puerto.

La conexión terrestre entre la costa y la amazonía ecuatoriana para el proyecto Manta-Manaos requiere el mejoramiento y ampliación de las vías existentes para que cuenten con el tamaño requerido para el transporte de carga de alto tonelaje, así como la construcción de algunos tramos que al momento no están conectados.

El primer tramo de carretera iniciaría en la ciudad de Manta, pasaría cerca de la localidad de Montecristi, donde se celebró la Asamblea Constituyente del año 2008, dirigirse hacia Portoviejo, para luego de atravesar las poblaciones de Abdón Calderón, San Sebastián, Pichincha, El Rosario y Velasco Ibarra (El Empalme) y llegar a la ciudad de Quevedo, en la provincia de Los Ríos, una de las principales zonas bananeras del país.

Luego de Quevedo, se iniciaría el ascenso hacia la región montañosa de la sierra, para pasar primero por La Esperanza, Valencia y La Maná, atravesando los Andes ecuatorianos hasta llegar a Tingo y Zumbahua, en la provincia de Cotopaxi. Luego de atravesar estas poblaciones, se llega a Pujilí, famosa por su actividad artesanal y de cerámica, poblada casi en su totalidad por indígenas quichuas. Se llegaría a continuación a Latacunga, capital de la provincia, donde el proyecto carece de una clara definición, existiendo varias posibilidades para entrar a la Amazonía.

Por un lado, se ha señalado la posibilidad de seguir en dirección a Quito y tomar la salida oriental hacia Papallacta para después continuar por la vía existente hacia Tena. Otra opción, que es la que actualmente se utiliza, con un desvío desde Latacunga a Salcedo, luego Ambato y Baños, desde donde existe una carretera hacia Puyo que llega hasta la ciudad de Tena, ya en la Amazonía.

Esta vía tiene el inconveniente de atravesar las laderas del volcán Tungurahua, en actividad eruptiva desde hace más de 10 años, por lo que es muy frecuente su cierre, debido a los derrumbes provocados por la actividad sísmica del volcán. Por otra parte, el tramo entre Baños y Puyo –de gran afluencia turística- constituye una vía construida en la ladera del acantilado que forma el río Pastaza, y cuenta con varios túneles que difícilmente permiten el paso de vehículos de gran tamaño.

4. OTRO RECORRIDO DEL EJE MANTA-MANAOS EN ECUADOR

Por otro lado, la segunda opción es el trayecto directo desde la ciudad de Salcedo hasta la ciudad de Tena. Según Gonzalo Varillas, este tramo lleva más de 40 años de construcción y no ha podido concluirse por lo impenetrable de la selva en medio de estas dos ciudades, que corresponde al Parque Nacional Llanganates, una importante área protegida del país donde se conserva de una de las pocas zonas con bosque primario de la Amazonía ecuatoriana.

Independientemente de la opción que se adopte como parte del proyecto, la vía terrestre continuaría desde la ciudad de Tena, donde se ha iniciado la construcción de un aeropuerto internacional de transferencia de carga, hacia la provincia de Orellana, donde el proyecto prevé el mejoramiento y ampliación de la actual vía, la misma que constantemente se deteriora por las permanentes lluvias o el desborde de los ríos.

Esta carretera atraviesa importantes zonas de explotación petrolera, como los Bloques 20 y 29 de la empresa estatal Petroecuador. Asimismo, este trayecto atraviesa el Parque Nacional Sumaco Napo-Galeras, que ha sido declarada como área protegida.

En las cercanías de la ciudad de Francisco de Orellana (conocida como Coca), se ha planificado la construcción de un puerto fluvial de transferencia de carga, que daría inicio a la hidrovía del Napo. Este puerto se construiría en las orillas del río, incluyendo un área de almacenamiento y bodegaje con una extensión de 15 hectáreas, habiéndose previsto el correspondiente proceso de expropiación de esta zona. Según la información oficial de IIRSA, este sería el lugar donde iniciaría la vía fluvial.

Sin embargo, esta información tampoco es clara, pues el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), en un comunicado de prensa, indicó que sería el puerto conocido como Providencia, ubicado a 80 km de Shushufindi y 40 km de la ciudad de Francisco de Orellana, el lugar donde se establecería este puerto de transferencia.

Más allá de la definición de la ubicación final del puerto de transferencia, la vía fluvial empezaría en la provincia de Orellana, desde donde se atravesaría la zona de Pañacocha, donde el gobierno ecuatoriano ha autorizado la explotación petrolera. A continuación se llega a Tiputini, una de los principales centros poblados de la nacionalidad indígena Huaorani, y finalmente a Nuevo Rocafuerte, donde se construirá un Centro de Administración de Frontera (CEBAF) en el límite con el Perú.

Este tramo de la vía fluvial se encuentra muy cerca la Reserva de Producción Faunística Cuyabeno y del Parque Nacional Yasuní, considerado como Reserva de Biosfera por la UNESCO. Dentro del área del Parque Nacional Yasuní se encuentra una zona intangible creada por el Estado ecuatoriano, en la que habitan los pueblos no contactados conocidos como Tagaeri y Taromenane.



Finalmente, han sido programas las construcciones de dos aeropuertos de transferencia de carga, cerca de las poblaciones amazónicas de Tena y Rocafuerte. En el caso de la terminal aérea de Tena, es un proyecto que ya ha iniciado, con irregularidades, en una zona de alta productividad agrícola y concentración de población, llamadas Colonia Bolívar y El Zancudo, de la parroquia El Ahuano, a orillas del río Napo.

Esta es una descripción detallada de la ruta del proyecto multimodal Manta-Manaos. Sin embargo, la gran cantidad de incertidumbres, indefiniciones e informaciones contradictorias que emanan de las autoridades oficiales, tanto nacionales, locales y regionales, han conseguido que no se tenga una idea exacta de los lugares que este atravesará.

Estas informaciones incluyen la incorporación de otros puertos marítimos ecuatorianos (Esmeraldas, Guayaquil, Bolívar), como reemplazo o adicionales al Puerto de Manta; se ha hablado también de la posibilidad de impulsar la hidrovía en los ríos Morona o Putumayo debido a la incertidumbre respecto a la navegabilidad del río Napo durante los 365 días del año; e incluso existe falta de definición respecto a la ruta terrestre en el tramo Salcedo-Tena.

5. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y COYUNTURA POLÍTICA ACTUAL

Como vimos al inicio de este capítulo, Gustavo Noboa fue quien, en su calidad de Jefe de Estado, firmó la adhesión del Ecuador a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura IIRSA. Durante su gobierno, los representantes de Autoridad Portuaria de Manta, la Zona Franca de Manabí (Zoframa) y la Zona Franca de Manaos (Suframa) firmaron un convenio de intención para la transportación de carga a través de la ruta Manta-Puerto Francisco de Orellana-Manaos, el 7 de abril del año 2000.

Por su parte, el derrocado ex presidente Lucio Gutiérrez, en su discurso de posesión manifestó que: “Manta será el primer puerto de la globalización mundial eje esencial de transferencia de mercaderías entre Asia y Europa a través de América y punto de maquila para construcción y ensamble de toda clase de industrias, más aun cuando aprobemos el proyecto ferroviario Manta-Manaos red conectada por grandes vías a Guayaquil Cuenca Quito y ciudades intermedias”.

Este discurso se quedó en el vacío frente a las pocas obras realizadas durante el inconcluso gobierno de Gutiérrez, que puso un gran énfasis en la construcción del aeropuerto internacional en su ciudad natal Tena, que fue adjudicado a la multinacional brasileña Odebrecht y puesto en manos del ECORAE para su implementación. Según destaca Napoleón Saltos, “Odebrecht obtuvo, durante el Gobierno de Lucio Gutiérrez, el contrato de construcción del Aeropuerto del Napo, articulado al eje Manta-Manaos, dentro de la estrategia imperial del IIRSA.”

Durante el gobierno interino de Alfredo Palacio, el presidente Lula materializó algunas ofertas hechas antes a Gutiérrez, entre las que consta el préstamo de 70 millones de dólares para la construcción del aeropuerto del Tena.

6. POSICION DEL ACTUAL GOBIERNO

En la actualidad, el gobierno del presidente Rafael Correa también ha demostrado una enorme voluntad política para continuar el avance del proyecto de construcción del Eje Multimodal Manta-Manaos. Sin embargo, más allá del ímpetu demostrado para acelerar las decisiones y acciones para el desarrollo del aludido Eje, la administración actual se ha encontrado con serios problemas en el avance de los distintos proyectos.

Algunos ejemplos de estos tropiezos en el desarrollo del proyecto durante este periodo presidencial son la expulsión de la empresa brasilera Odebrecht a raíz del daño en la central hidroeléctrica de San Francisco, que ha retrasado las obras en varios componentes del eje, principalmente en el aeropuerto de Tena. Otro ejemplo es la falta de resultados del estudio para determinar la navegabilidad del río Napo, de los cuales solo se conoce la contratación de una constructora privada con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo.

Finalmente, los problemas de cumplimiento de contrato y posterior retiro de la concesionaria china Hutchinson, a cargo del puerto de Manta hasta febrero de 2009, evidencian estas graves dificultades en el avance real del proyecto. Durante este gobierno se ha aprobado un nuevo texto constitucional, que declara que el Ecuador en sus relaciones internacionales impulsa prioritariamente la integración política, cultural y económica de la región andina, de América del Sur y de Latinoamérica.

Esta declaración podría ser la llave que abre definitivamente las puertas del país a la iniciativa IIRSA y seguramente se convertirá en la bandera de lucha de quienes están involucrados en su ejecución. Colocar a la integración latinoamericana como un objetivo estratégico del Estado es una clara señal de aquello.

Sin embargo, según el mismo texto de la nueva Constitución, el nuevo modelo de desarrollo del Ecuador debería cumplir muchos otros objetivos relacionados con la integración, y no sólo construir carreteras e hidrovías. Entre estos objetivos constan: impulsar la integración económica, equitativa, solidaria y complementaria; la unidad productiva, financiera y monetaria; la adopción de una política económica internacional común; el fomento de políticas de compensación para superar las asimetrías regionales; y el comercio regional, con énfasis en bienes de alto valor agregado.

Pero más allá de las declaraciones redactadas en Montecristi, es en el desarrollo de los proyectos donde se deberá concretar el complemento indispensable para lograr un verdadero cambio de modelo de desarrollo, que se sustente en la justicia, la solidaridad, la complementariedad, la creación de mecanismos de control internacional a las corporaciones multinacionales y el establecimiento de un sistema financiero internacional, justo, transparente y equitativo, como dice la Constitución. Vemos con preocupación que estos componentes no se están presentes con la misma fuerza que el elemento infraestructura en la agenda del presidente Correa, quien le ha dado gran impulso, incluso a nivel regional. Según el diario El Telégrafo, el Eje Manta-Manaos entusiasma no sólo a Correa, sino a los jefes de Estado de Brasil, Venezuela y Bolivia. Después de la reunión mantenida el 30 de septiembre de 2008 en Manaos, se evidenció el interés de Evo Morales en conectar esta ciudad con La Paz y de Hugo Chávez de concretar la misma conexión con Caracas. Así, el eje multimodal no abarcaría sólo a dos países, Ecuador y Brasil, sino a cuatro, con la incorporación de Venezuela y Bolivia.

Del mismo modo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador ha señalado que están avanzados los estudios de prefactibilidad de las vías de conexión Manta-Quevedo y Quevedo-Latacunga, aquellos referentes a la construcción del puerto Providencia (Sucumbios) y Puerto Morona (Morona Santiago) y del conjunto de vías que faciliten que los puertos marítimos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar (El Oro) sean la salida hacia el Pacífico. Así, Correa ha llegado a afirmar que la Manta-Manaos sería una realidad "en un par de años". Otros aspectos son importantes para mencionar. Luego de haber conseguido la aprobación de una nueva Constitución con una amplia mayoría del voto popular, el gobierno de Alianza País se enfrenta en el mes de abril a un nuevo proceso electoral, cuando se realicen las elecciones generales que manda el nuevo texto constitucional, donde el presidente Correa se presentará como candidato para la reelección.

El panorama político se presenta bastante favorable para un nuevo triunfo del actual Presidente, con los partidos políticos tradicionales muy debilitados y una oposición (ahora también en ciertos sectores de la izquierda) que no encuentra la fórmula para hacer frente al gobierno, al que acusan de utilizar el discurso de izquierda pero mantener las políticas neoliberales que afirma combatir, sobre todo en lo que a la explotación de recursos naturales se refiere.

Uno de los principales focos de oposición al gobierno se encuentra en la provincia del Guayas, último bastión del Partido Social Cristiano, que gobernó el país en la década de los 80 y cuyo desgaste político y falta de renovación de liderazgo ha provocado la pérdida de la hegemonía política que tradicionalmente mantuvo.

Este partido ha representado tradicionalmente los intereses económicos de grupos de poder de Guayaquil, los mismos que se relacionan con la actividad comercial consecuencia del puerto del mismo nombre. Tradicionalmente, el puerto de Guayaquil ha sido el principal puerto marítimo del país, lo que ha dinamizado la economía de esta ciudad convirtiéndola en el principal centro económico del país, lo que contribuyó a una rivalidad con la ciudad de Quito, capital del país, y al surgimiento de regionalismos y pugnas entre la costa y la sierra ecuatoriana.

En esa línea política, es clara la posición del gobierno de enfrentar al único líder de este partido que conserva algo de popularidad, el alcalde de Guayaquil, quien todavía goza de una gran aceptación en esa ciudad. Para ello, el gobierno ha adoptado una serie de medidas tales como el cuestionamiento a la concesión del puerto de Guayaquil y el impulso al proceso de concesión del Puerto de Manta, en la provincia de Manabí.

Asimismo, el gobierno está impulsando una serie de obras en esta provincia, con el fin de contrapesar la hegemonía económica y política de Guayaquil en la costa ecuatoriana. Así ha proyectado la construcción de una refinería petroquímica, con participación del gobierno venezolano y ha iniciado la construcción de la carretera que une el puerto con el aeropuerto de Manta, con lo cual, dio inicio oficial a la construcción de la ruta Manta-Manos.

Algo que podría resultar fundamental para aumentar el impulso al eje Manta-Manaos, es la respuesta que el gobierno obtenga a su iniciativa para conservar bajo tierra el petróleo del campo Ishpungo – Tambococha – Tiputini, conocido como ITT, que se encuentra dentro del Parque Nacional Yasuní y constituye la principal fuente de reservas de crudo pesado del país, a cambio de una indemnización que debería llegar a los 350 millones de dólares, la mitad de los 700 millones que se estima representaría la explotación de estas reservas.

De no concretarse el apoyo internacional que las autoridades buscan para esta iniciativa, se incrementaría el interés para concretar la vía Manta-Manaos, con el fin de contar con una vía de primer orden que permita transportar el crudo que se obtendría del ITT hacia la nueva refinería petroquímica que se está construyendo en la provincia de Manabí.

El gobierno, por tanto, más allá de la caída de los precios del petróleo, se encuentra presionado ante la posibilidad de la explotación del ITT, considerando la necesidad de cubrir el incremento en el gasto corriente producto de la política social del gobierno (incremento del bono de la pobreza, subsidio a la luz eléctrica, subsidio al gas, etc.).

CUARTA PARTE

**IMPACTO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE MANTA CON
RESPECTO AL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO**

1. DESCRIPCION

La globalización ha producido un dramático cambio en el comercio exterior y como consecuencia en el transporte marítimo, es por esto que se ve la necesidad de recurrir a sistemas que permitan mejorar el nivel competitivo del puerto.

El Puerto de Manta presenta las mejores condiciones que favorezcan el desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes ya que cuenta con ventajas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea en el área mas baja, que no presenta problemas al ingreso de las naves a los muelles internacionales por lo cual se lo denomina como "Puerto de Aguas Profundas en Ecuador".

La necesidad de establecer un puerto de transferencia en Sudamérica por parte de las empresas transportadoras de Asia es latente; es por esta razón su gran interés en la construcción de un puerto de transferencia en Manta, por lo que la Autoridad Portuaria realizó una búsqueda de importantes fuentes de financiamiento que le permitieran construir de manera conjunta la mejor infraestructura Portuaria acorde a las exigencias del Sector Portuario Marítimo Nacional e Internacional.

La Concesión del Puerto de Manta es un proyecto atractivo a la participación privada, debido a que representa una real proyección de manejo de carga y a un diseño de puerto moderno para el manejo de contenedores, ya que con el incremento de buques de mayor calado se obtendrán ingresos significativos que justifican los montos de las inversiones.

La modernización de la infraestructura portuaria del Puerto de Manta, de acuerdo con las nuevas exigencias de transporte marítimo mundial, incorporará nuevas obras físicas y moderna tecnología, que permitirá la reactivación de sectores como la agricultura, la pesca y el turismo, primero a nivel nacional y luego a nivel regional, generando nuevas fuentes de ingreso lo que conducirá al desarrollo de una economía sostenible.

Con la ejecución del proyecto, Manta se convertiría en el eje principal de transferencia de mercaderías entre Asia y Sudamérica, y se lograría la unión de los Océanos Pacífico y Atlántico a través de una ruta fluvial, dando como resultado la facilitación del comercio, proporcionando valor agregado a través de la logística portuaria y de un selecto grupo de profesionales especializados en el sector portuario marítimo que contribuyen en forma eficiente a la integración y el desarrollo de este importante sector.

A pesar de contar con una ubicación geográfica privilegiada y de sus condiciones naturales de puerto abierto al mar, el Puerto de Manta no registra un nivel importante de movimiento de carga frente a los otros puertos nacionales, como consecuencia de varios factores tales como; falta de frecuencia de líneas navieras, mal estado de vías de acceso y el bajo nivel de producción de la provincia; a pesar de que Manta se ha convertido en una zona industrial con amplias perspectivas para el futuro.

La ciudad de Manta es el principal centro procesador de productos del mar. Las plantas productoras de enlatados, que están localizadas en Manabí, disponen de una gran capacidad instalada, entre ellas se encuentran Inepaca, Conservas Isabel Ecuatoriana, Seafman, Ideal.

Por ello, todas estas ventajas y desventajas nos llevarán a:

1. Conocer la variación de las importaciones y exportaciones.
2. Identificar las áreas que han experimentado un desarrollo socioeconómico.
3. Identificar las falencias que se deberán cubrir con la implementación de la nueva infraestructura.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS VARIABLES

El impacto socioeconómico del Puerto de Manta se analizará con la ayuda de algunas variables las cuales reflejarán en qué medida se verá afectada la economía del país.

Las variables a analizarse son las siguientes:

2.1 Ingreso per cápita: El proceso de Concesión del Puerto de Manta, causará en la sociedad un efecto económico y social multiplicativo de altísimo valor, al mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona por la generación de empleos y la llegada de nueva tecnología para ser aplicada en actividades productivas como la agricultura, la pesca y el turismo, sectores que serán reactivados primero a nivel nacional, generando a su vez más puestos indirectos de trabajo, que permitirán la dinamización de la economía y la creación de empresas colaterales a la actividad portuaria.

2.2 Oferta exportable: A medida que se va desarrollando las obras, se incrementará las exportaciones no solo proveniente de la provincia de Manabí sino también provincias de la Sierra que tendrán como puerto más cercano al de Manta, disminuyendo así su costo por transporte y seguro de llevar su carga al puerto de Guayaquil.

También se desarrollarán nuevas industrias dentro de la provincia por lo que el desarrollo e impacto económico no solo beneficiaria a un sector sino al contrario a todo el país. Con el desarrollo del Puerto, será atractivo para el ingreso de líneas con naves de gran calado, consideradas naves de quinta generación (Post-Panamax), y así incrementar la frecuencia naviera.

2.3 Incremento de divisas: El desarrollo del Puerto de Manta generará un impacto en el incremento del ingreso de las divisas por concepto de las exportaciones, ya que con la ejecución y la implementación de nueva infraestructura aumentará el flujo de carga exportable.

Esto considerando el establecimiento de nuevas líneas navieras en el puerto y por ende la recalada de un mayor número de buques, lo que felicitaría a los operadores del comercio específicamente los exportadores de productos tradicionales y no tradicionales el envío de su carga al resto del mundo.

Con un megapuerto en desarrollo la población en general vera una oportunidad de desarrollar nuevos productos de exportación, lo que se reflejará en una mejor calidad de vida, además de generar nuevas fuentes de divisas. El ingreso de divisas es unos de los pilares fundamentales para el mantenimiento del proceso de dolarización en nuestra economía.

2.4 Recaudación de Impuestos: El aumento de las importaciones a través del Puerto de Manta, tendrá un efecto positivo para el Estado, ya que a mayor volumen de importación mayor cantidad de impuestos, los cuales generan beneficios para el desarrollo del país.

El impacto socioeconómico de la inversión en el país, no solamente en las inversiones en obras de infraestructura, superestructura, y equipamiento que se revertirán al Estado al final de la Concesión (30 años), se dinamizará la economía a través del pago de obligaciones tributarias.

3. CONCLUSIONES Y RESULTADOS

En base al análisis realizado se propone que Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) concesionaria del Puerto, eventualmente pague las indemnizaciones que suman alrededor de 60 millones de dólares a los estibadores, para superar de una buena vez, este conflicto que afecta las operaciones de la Terminal marítima de Manta. Por lo tanto, se garantizará seguridad jurídica a las diferentes líneas navieras que temen que sus barcos sean embargados por los juicios laborales de los estibadores.

Los transportistas terrestres serían los primeros en protestar ya que parte de su mercado utilizaría esta nueva modalidad para el transporte de su carga, disminuyendo así los costos de transportación además de los múltiples riesgos de la que es objeto la mercadería transportada por vía terrestre.

Sin embargo tienen que existir las facilidades y los incentivos, para que el servicio sea atractivo a las compañías navieras, pero que también los costos, no sólo del flete marítimo, sino aquellos involucrados en las operaciones antes del embarque, también sean razonables.

Otro punto importante a recalcar es que no se puede desviar del enfoque original de la Concesión relacionado con la construcción de un Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga, ya que el proyecto consiste en convertir al Puerto en una bodega temporal de la carga proveniente de Asia para así distribuir los contenedores a los países vecinos en barcos medianos y pequeños, pero actualmente existe una desviación del objetivo ya que se lo quiere desarrollar como un puerto de carga.

BIBLIOGRAFIA

- www.biceca.org
- www.apm.com.ec
- www.hph.com.hk
- www.cae.gov.ec
- <http://www.brasil.gov.br/pac/>
- www.iirsa.org cit. por Mancheno, op. cit. p. 35.
- <http://www.llacta.org/notic/2007/not0228b.htm>
- Constitución de de la República del Ecuador, art. 275.
- <http://www.dlh.lahora.com.ec/paginas/manabita/puertos12.htm>
- <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1371343>
- http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/cde10_anexo7_mapa_ecuador.jpg
- <http://www.argenpress.info/2008/09/correa-y-odebrecht-tudo-bem-el-retorno.html>
- http://www.elcomercio.com/solo_texto_search.asp?id_noticia=164733&anio=2009&mes=2&dia=7
- <http://74.125.113.132/search?q=cache:HWmVLzeCnPEJ:www.dlh.lahora.com.ec/paginas/manabita>
- <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/mandatario-destaca-productividad-en-reunion-de-manaos-309842.html>
- http://www.telegrafo.com.ec/actualidad/noticia/archive/actualidad/2008/10/01/Correa-discuti_F300_-eje-multimodal.aspx