Boletín N° 18.860-15

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señoras Núñez, Carvajal y Flores y señores Saavedra y Van Rysselberghe, que modifica el Código de Comercio para regular las condiciones de contratación y pago de los servicios de transporte de carga por carretera por empresas de menor tamaño.

FUNDAMENTOS

El transporte de carga por carretera sostiene el abastecimiento y la actividad productiva del país. Una parte de este trabajo recae en pequeños empresarios y transportistas que conducen sus propios vehículos, financian cada viaje y dependen del pago del flete para continuar operando. El combustible, los peajes, las remuneraciones y la mantención deben pagarse aun cuando el precio del servicio no se haya recibido. Para estos transportistas, la certeza de las condiciones de contratación tiene una importancia directa. Antes de iniciar un viaje necesitan saber cuánto recibirán, qué recorrido deberán realizar, cuáles gastos están incluidos y cuándo se efectuará el pago. También deben conocer las condiciones aplicables si se modifica el destino, se agrega una entrega o se les exige devolver un contenedor. Cuando estas materias quedan indefinidas, las diferencias suelen aparecer después de ejecutado el servicio, cuando el transportista ya ha incurrido en sus costos.

La contratación debe responder a la forma en que se desarrolla esta actividad. Exigir un contrato separado para cada viaje puede resultar innecesario cuando las partes trabajan mediante órdenes de compra, órdenes de servicio o comunicaciones electrónicas. Lo relevante es que exista constancia de lo acordado y que ambos contratantes puedan conocer y conservar sus condiciones. Por ello, el proyecto reconoce expresamente estos medios y establece que una orden de compra o de servicio aceptada será suficiente si contiene los antecedentes exigidos.

En materia de precio, se propone que las partes acuerden una tarifa por kilómetro y precisen el recorrido remunerado. Esta regla permite distinguir el valor de la conducción de los peajes y de otras prestaciones, además de proporcionar una base para calcular los kilómetros adicionales. Se mantiene la posibilidad de contratar por viaje, tonelada u otra unidad,

debiendo expresarse su equivalente por kilómetro. Los tramos en vacío comprendidos en el encargo también deberán quedar identificados.

El reajuste del precio continuará sujeto al acuerdo de las partes. Estas podrán convenir una fórmula de revisión o mantener un precio fijo durante el período que determinen. La orden de compra deberá recoger ese acuerdo y la factura dejar constancia de su aplicación, incluso cuando el reajuste sea igual a cero. Una vez pactado el mecanismo, su cumplimiento no dependerá de una nueva autorización para cada cobro. La omisión de estas menciones tampoco podrá utilizarse, por sí sola, para suspender el pago de lo adeudado.

Otro problema que aborda la iniciativa es la inmovilización del vehículo durante las operaciones de carga, descarga, recepción o devolución de equipos. Mientras espera, el transportista mantiene sus obligaciones y pierde la posibilidad de destinar el camión a otro servicio. El proyecto establece una compensación por las demoras que excedan de dos horas y sean imputables al cargador o a la organización del recinto que este haya designado. Para facilitar su cobro, permite acreditar la espera mediante registros de acceso, comunicaciones, antecedentes de posicionamiento y otros medios de prueba, sin hacer depender el derecho de la firma o aprobación de quien debe responder por ella.

La compensación se configura como una suma determinada por el tiempo de espera, con cálculo proporcional y un límite por cada veinticuatro horas. Se busca evitar que cada reclamación requiera probar el monto preciso del daño, conservando el derecho a acreditar perjuicios superiores y excluyendo el doble cobro por un mismo concepto. Los valores propuestos deberán contrastarse durante la discusión legislativa con antecedentes de costos y tiempos de operación del sector.

La subcontratación exige también una respuesta. Quien ejecuta materialmente el transporte no debe quedar sujeto a que el intermediario cobre primero a su cliente. El proyecto establece la responsabilidad de quien contrata directamente al porteador y permite reclamar contra el saldo pendiente por ese mismo servicio en la relación contractual anterior. Esta acción se limita a lo que el tercero todavía adeude, de modo de proteger al transportista sin imponer un segundo pago a quien ya haya cumplido válidamente.

La iniciativa limita, asimismo, los descuentos unilaterales por multas, daños o pérdidas, y resguarda el pago de las obligaciones vencidas que no estén en discusión. Una controversia sobre un cobro determinado no debe servir para retener la totalidad del flete. Se impiden también las estipulaciones que permitan reducir unilateralmente las tarifas, trasladar deudas ajenas al servicio o sancionar al transportista por reclamar de buena fe lo que se le adeuda.

Estas medidas se incorporan al Código de Comercio para mantener su relación con las normas que regulan el transporte, la carta de porte y las obligaciones de quienes intervienen en el servicio. La propuesta se concentra en la contratación entre particulares y busca que los transportistas de menor tamaño cuenten con condiciones conocidas, medios para acreditar su cumplimiento y herramientas para obtener el pago de su trabajo.

IDEA MATRIZ

Proteger la contratación y el pago de los transportistas de carga de menor tamaño mediante tarifas por kilómetro y reajustes convenidos, compensación por esperas y mecanismos de cobro frente a incumplimientos y prácticas abusivas.

PROYECTO DE LEY

"Artículo único. Introdúcense las siguientes modificaciones en el Título V del Libro II del Código de Comercio:

1. Incorpórase, a continuación del artículo 166, el siguiente artículo 166 bis:

"Art. 166 bis. Para efectos de las disposiciones que se remitan a este artículo, se entenderá por porteador efectivo de menor tamaño a la persona natural o jurídica que ejecute materialmente, por cuenta propia y con su organización empresarial, el transporte remunerado de mercaderías por carretera, con vehículos propios o legítimamente utilizados, y que tenga la calidad de empresa de menor tamaño conforme al artículo segundo de la ley N° 20.416. Se incluyen quienes conduzcan personalmente dichos vehículos.

Estas disposiciones se aplicarán a las relaciones contractuales celebradas entre particulares en que sea parte, como obligado a ejecutar materialmente la conducción, un porteador efectivo de menor tamaño, respecto del transporte realizado en territorio nacional, sea que se convenga por viaje, mediante contratos de ejecución sucesiva o a través de subcontratación, sin perjuicio de los tratados internacionales vigentes. La calidad de empresa de menor tamaño se determinará al celebrarse el contrato o su renovación y podrá acreditarse mediante los antecedentes tributarios pertinentes, sin exigir la entrega de información ajena a dicha determinación.

Quedan excluidos los contratos en que sea parte un órgano de la Administración del Estado, una empresa pública creada por ley o una sociedad en que el Estado tenga participación mayoritaria. Los subcontratos celebrados exclusivamente entre particulares quedarán comprendidos, sin originar obligaciones para dichas entidades.

Las referencias al cargador comprenderán, en cada relación contractual, a quien encargue la conducción en nombre propio, incluido el porteador que subcontrate conforme al artículo 168.”.

2. Agrégase en el artículo 168 el siguiente inciso final:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, quien contrate directamente y en nombre propio con el porteador efectivo será responsable del pago de las obligaciones derivadas de dicho contrato, cualquiera sea la denominación de intermediario, operador u otra que utilice. No podrá condicionar dicho pago a lo que perciba de su propio contratante. Cuando actúe en cumplimiento de un encargo de transporte recibido de otra persona, antes de iniciar el servicio deberá informar al porteador efectivo la identidad y los datos de contacto de quien le haya encargado ese mismo transporte.”.

3. Agrégase en el artículo 169 el siguiente inciso final:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, el derecho del porteador a percibir las sumas previstas en este artículo será irrenunciable anticipadamente. Estas sumas se imputarán a las indemnizaciones que procedan por el mismo perjuicio, sin impedir el cobro

de los perjuicios superiores que se acrediten. Lo dispuesto en este inciso no alterará las reglas del artículo 170.”.

4. Agréganse en el artículo 175 los siguientes incisos finales:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, el cargador deberá entregar al porteador efectivo, antes de iniciar el servicio, constancia escrita de las condiciones convenidas, que identifique a las partes, al obligado al pago, el servicio y su precio o forma de determinarlo, e indique:

1°. La tarifa por kilómetro, el recorrido remunerado y los demás antecedentes exigidos por el artículo 175 bis.

2°. Los gastos incluidos en el porte y los que se pagarán separadamente, especialmente peajes, carga, descarga, entregas adicionales y devolución de equipos o contenedores.

3°. Los lugares y horarios de presentación, carga y descarga, los plazos de ejecución y las condiciones especiales de la carga.

4°. La fecha o plazo de pago y los anticipos acordados.

5°. El mecanismo de reajuste convenido o el acuerdo de mantener el precio fijo, con reajuste igual a cero, y su período de vigencia. La fórmula de reajuste deberá precisar sus fuentes, períodos de referencia, periodicidad y ponderaciones, sin duplicar una misma variación de costos.

La constancia podrá incorporarse a un contrato, a la carta de porte, a una orden de compra o de servicio aceptada por el porteador, o a comunicaciones electrónicas que permitan identificar a las partes, conservar su contenido y acreditar el acuerdo. Estos antecedentes podrán complementarse entre sí. La orden de compra o de servicio será suficiente, sin necesidad de un contrato separado, y deberá contener las menciones anteriores o remitirse expresamente a condiciones previamente aceptadas por ambas partes y entregadas al porteador. En los contratos de ejecución sucesiva bastará documentar las condiciones comunes y las particulares de cada viaje.

La factura deberá identificar el antecedente del acuerdo e indicar el mecanismo de reajuste aplicado y su monto, aunque sea cero, o señalar que se ha convenido un precio fijo. El detalle de la fórmula y del cálculo podrá constar en un documento adjunto o expresamente referido, entregado junto con la factura.

El reajuste y sus modificaciones requerirán acuerdo entre las partes. La aplicación del mecanismo convenido no requerirá una nueva aceptación para cada período o servicio comprendido en él. En los contratos de duración superior a treinta días, el cargador deberá responder por escrito y fundadamente, dentro de diez días hábiles desde su recepción, la solicitud de revisión del precio presentada por el porteador.

La omisión de la constancia o de las menciones exigidas por estos incisos no afectará la existencia del contrato ni el derecho a cobrar el servicio y el reajuste convenido, y no constituirá, por sí sola, causal para suspender el pago o reiniciar su plazo. La emisión unilateral de un documento no acreditará, por sí sola, condiciones no convenidas, sin perjuicio de los efectos de la aceptación de la factura conforme a la ley N° 19.983. Estas reglas no sustituirán los documentos exigidos para circular ni alterarán los requisitos legales de emisión, cesión y mérito ejecutivo de la factura o de la carta de porte.

Para este título, los plazos expresados en días hábiles excluirán los sábados, domingos y festivos.”.

5. Incorpórase, a continuación del artículo 175, el siguiente artículo 175 bis:

“Art. 175 bis. En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, las partes deberán fijar de común acuerdo, antes de iniciar el servicio, una tarifa de conducción por kilómetro y por vehículo, junto con la distancia remunerada o un método objetivo y verificable para determinarla. Estos antecedentes deberán incorporarse a la constancia prevista en el artículo anterior.

Podrán convenirse tarifas diferenciadas según el vehículo, la carga o el tramo, así como cargos fijos o un importe mínimo por servicio, los que deberán individualizarse.

Cuando se convenga un precio por viaje, tonelada, volumen u otra unidad, deberá expresarse también su equivalente por kilómetro. Si el precio se pactare por unidad, el total se obtendrá multiplicando el valor unitario por la cantidad correspondiente al servicio, determinada conforme al contrato. Del precio total se descontarán únicamente los cargos fijos y los servicios o gastos adicionales cuya inclusión en ese precio y cuyo monto se acrediten. El saldo resultante se dividirá por los kilómetros remunerados del vehículo o tramo respectivo. No podrán deducirse los costos propios de la conducción.

El recorrido remunerado se determinará entre los puntos convenidos, por una ruta legalmente habilitada y apta para el vehículo y la carga. La constancia deberá precisar los tramos con carga y en vacío comprendidos en el servicio, incluidos los de posicionamiento, retorno y devolución de equipos que se hayan contratado. A falta de estipulación acreditada sobre el recorrido, se estará a lo dispuesto en el artículo 193. Las fracciones de kilómetro se calcularán proporcionalmente.

Los kilómetros adicionales solicitados por el cargador y efectivamente recorridos se pagarán conforme a la tarifa pactada o a su equivalente por kilómetro aplicable al tramo, salvo que las partes acuerden una tarifa distinta para esa prestación. Se aplicará la misma regla a los mayores recorridos cuyo pago corresponda conforme al artículo 195. Los tramos y sus distancias podrán acreditarse por los medios de prueba admisibles, sin que su pago dependa exclusivamente de la aprobación unilateral del cargador.

Si, ejecutado el servicio o una prestación adicional solicitada por el cargador, no pudiere acreditarse la tarifa convenida ni calcularse su equivalente conforme a los incisos anteriores, se aplicará la tarifa ordinariamente pagada al tiempo de la contratación por servicios comparables, atendidos el vehículo, la carga, el recorrido y las condiciones de operación. A falta de antecedentes comparables suficientes, el tribunal determinará una retribución razonable, considerando los costos necesarios acreditados y las características del servicio.

Los peajes y los servicios de carga, descarga, entregas adicionales y devolución de equipos se pagarán separadamente, salvo que las partes hayan acordado expresamente su inclusión en el precio, individualizando el concepto y su monto o forma de determinación. La

compensación del artículo 182 bis no se entenderá incluida en la tarifa por kilómetro ni en el precio global del servicio. Ninguna partida podrá cobrarse dos veces por un mismo concepto.

La tarifa y los demás importes se expresarán sin incluir el impuesto al valor agregado, el que se indicará separadamente cuando corresponda.”.

6. Agrégase en el artículo 178 el siguiente inciso final:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, lo dispuesto en el inciso anterior no impedirá acreditar, por los medios de prueba admisibles, las modificaciones posteriormente convenidas, las prestaciones adicionales solicitadas, los tiempos de inmovilización y los demás hechos sobrevinientes que determinen derechos u obligaciones de las partes. Tampoco impedirá hacer valer la ineficacia de estipulaciones contrarias a normas imperativas.”.

7. Agréganse en el artículo 180 los siguientes incisos finales:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, el cargador deberá proporcionar información suficiente y veraz sobre el peso, naturaleza y condiciones especiales de las mercaderías y organizar su entrega de modo compatible con las exigencias legales de seguridad.

No podrá impartir instrucciones ni exigir condiciones de carga o plazos que requieran infringir los límites legales de peso, las normas de circulación o los tiempos de conducción y descanso. El rechazo fundado de tales exigencias, comunicado oportunamente, no constituirá incumplimiento del porteador ni dará lugar a multas o descuentos.”.

8. Incorpórase, a continuación del artículo 182, el siguiente artículo 182 bis:

“Art. 182 bis. En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, el porteador efectivo tendrá derecho a una compensación cuando el vehículo permanezca a disposición de las operaciones de carga, descarga, recepción o devolución de equipos por más de dos horas en un mismo punto, por causas imputables al cargador o a la organización del recinto designado por este. El cargador responderá frente al porteador, sin perjuicio de su derecho a repetir contra quien corresponda.

El tiempo se contará desde la presentación en el lugar y horario convenidos, encontrándose el vehículo y su conductor en condiciones de prestar el servicio, e incluirá las esperas para ingresar y retirarse. Si se hubiere convenido una franja horaria, se contará desde la presentación dentro de ella. Si no se hubiere fijado horario, se contará desde la presentación y la comunicación fehaciente de disponibilidad al cargador. Si se hubiere informado previamente un horario de funcionamiento, la presentación deberá efectuarse dentro de él. La llegada anticipada no adelantará el inicio del cómputo, salvo aceptación del cargador o del encargado del recinto.

La compensación será de media unidad de fomento por hora que exceda de las dos primeras, con cálculo proporcional de las fracciones y un máximo de diez unidades de fomento por cada período de veinticuatro horas contado desde el inicio de la inmovilización. Las dos primeras horas se descontarán una sola vez por permanencia. Las salidas y reingresos ordenados para completar la misma operación no reiniciarán ese plazo. Las partes podrán convenir condiciones más favorables al porteador.

Acreditadas la presentación en las condiciones convenidas y la permanencia del vehículo a disposición de la operación por más de dos horas en un mismo punto, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la demora es imputable al cargador o a la organización del recinto designado por este. Se excluirán los períodos imputables al porteador, aquellos en que el vehículo haya sido efectivamente liberado y pueda destinarse a otro servicio, y los causados exclusivamente por caso fortuito o fuerza mayor. La inmovilización podrá acreditarse mediante registros de acceso, comunicaciones, documentos del servicio, registros de posicionamiento u otros medios de prueba admisibles. El derecho a compensación no dependerá de la firma ni de la aprobación unilateral del cargador o del encargado del recinto.

El cargador y el administrador privado del recinto designado deberán proporcionar gratuitamente al porteador, a solicitud de este, copia de los registros de ingreso y salida del vehículo que obren en su poder, dentro de cinco días hábiles desde la recepción de la solicitud. Solo se entregará la información necesaria para identificar el servicio y sus tiempos, excluyendo los datos ajenos a ellos. Esta obligación no se aplicará a las entidades excluidas por el artículo 166 bis.

La compensación se pagará en pesos según el valor de la unidad de fomento vigente al pago y no requerirá probar el monto del daño. El porteador deberá presentar una liquidación que identifique el servicio, el lugar, los tiempos computados y su cálculo, acompañada de los antecedentes disponibles que la sustenten. Cuando la compensación se documente mediante factura, su plazo de pago se regirá por el artículo 211 y la liquidación deberá acompañarse a ella. En los demás casos, deberá pagarse dentro de treinta días corridos desde la recepción de la liquidación, salvo que se hubiere convenido un plazo menor. Vencido el plazo aplicable, el deudor incurrirá en mora por el solo ministerio de la ley. La liquidación no sustituirá los documentos tributarios legalmente exigibles ni constituirá por sí sola título ejecutivo. El cobro de esta compensación no suspenderá el pago del porte.

La compensación se imputará a las indemnizaciones que procedan por el mismo perjuicio, incluidas las derivadas del artículo 182, sin impedir el cobro de los perjuicios superiores que se acrediten.”.

9. Agréganse en el artículo 188 los siguientes incisos finales:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, deberán documentarse los cambios solicitados por el cargador que incrementen el recorrido, las entregas o las operaciones convenidas, indicando sus efectos en el precio y en el plazo. La falta de acuerdo no obligará al porteador a ejecutar prestaciones adicionales, sin perjuicio de las medidas legalmente exigibles para conservar las mercaderías.

Si el cargador solicita una prestación adicional y el porteador la ejecuta sin haberse fijado su valor, los kilómetros adicionales se pagarán conforme al artículo 175 bis. Las demás prestaciones deberán remunerarse mediante una retribución razonable que comprenda los costos necesarios y acreditados, atendidos el precio y las condiciones del servicio original. Su ejecución no constituirá aceptación de gratuidad.”.

10. Agrégase en el artículo 206 el siguiente inciso final:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, la deducción de la multa del precio procederá únicamente cuando su procedencia y cuantía hayan sido aceptadas expresamente

por el porteador después del hecho que la origine o establecidas por sentencia firme, sin perjuicio de la compensación legal cuando concurran sus requisitos. La controversia no autorizará a retener las sumas no controvertidas cuyo pago sea exigible. La multa y la indemnización no podrán reparar dos veces un mismo perjuicio.”.

11. Agréganse en el artículo 211 los siguientes incisos finales:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, las obligaciones documentadas en factura se regirán por la ley N° 19.983, con un plazo máximo de pago de treinta días corridos desde su recepción, sin que puedan convenirse plazos superiores. Se respetarán los plazos menores válidamente acordados y se aplicarán los intereses y la comisión de recuperación establecidos en los artículos 2° bis y 2° ter de dicha ley. Para las obligaciones no documentadas en factura regirá el inciso primero de este artículo, salvo la compensación regulada en el artículo 182 bis.

En esos mismos contratos, la recepción, tramitación o aprobación interna de documentos no podrá utilizarse para suspender o reiniciar el plazo de pago, sin perjuicio del derecho a reclamar la factura en los términos legales. El cargador no podrá condicionar el pago a documentos no previstos por la ley ni convenidos antes del servicio, ni a aquellos cuya emisión dependa de él o de las personas que designe. Deberá entregar, dentro de dos días hábiles desde la terminación del servicio, los comprobantes de ejecución que dependan de él.

La controversia sobre una prestación adicional, compensación o descuento no autorizará a retener el pago de las demás obligaciones vencidas y no controvertidas derivadas del servicio.

En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, las acciones de cobro del porte, de las prestaciones adicionales del artículo 188, las acciones derivadas de los artículos 175 bis y 182 bis y las acciones previstas en los artículos 211 bis y 211 ter se sustanciarán conforme al procedimiento señalado en el inciso tercero, salvo que se ejerza la acción ejecutiva correspondiente.

El mérito ejecutivo de la carta de porte y de la factura se sujetará a sus respectivos requisitos legales. Su coexistencia no autorizará el cobro duplicado de una misma obligación.”.

12. Incorpóranse, a continuación del artículo 211, los siguientes artículos 211 bis y 211 ter:

"Art. 211 bis. En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, el porteador efectivo que sea titular de un crédito vencido e impago por el porte, las prestaciones adicionales del artículo 188 o la compensación del artículo 182 bis, derivados del mismo servicio, podrá ejercer acción directa contra quien haya encargado ese servicio a su contratante, siempre que la deuda de aquel también sea exigible. La acción quedará limitada al menor valor entre el crédito insoluto del porteador y el saldo que el tercero adeude por ese servicio. No procederá contra las entidades excluidas por el artículo 166 bis.

La acción no requerirá cobro ni requerimiento extrajudicial previos y la demanda deberá dirigirse conjuntamente contra el contratante directo y el tercero, sin que ello establezca solidaridad entre ellos. La contratación, la ejecución del servicio y la exigibilidad de los créditos podrán acreditarse por los medios de prueba admisibles.

Desde la notificación judicial de la demanda al tercero, los pagos que este efectúe al contratante directo no serán oponibles al porteador hasta el límite señalado en el inciso primero, determinado a esa fecha. El porteador podrá anticipar este efecto mediante un requerimiento fehaciente al tercero, comunicado también a su contratante directo, que individualice el servicio y el monto reclamado y acompañe los antecedentes que sustenten el crédito. En tal caso, el límite se determinará a la fecha de recepción del requerimiento por el tercero y el efecto cesará si la demanda no le es notificada judicialmente dentro de sesenta días corridos desde esa recepción. La reiteración del requerimiento no renovará el plazo. La cesación de este efecto no impedirá ejercer la acción respecto del saldo existente al notificarse judicialmente la demanda.

Recibido el requerimiento, el tercero deberá informar al porteador, dentro de cinco días hábiles, la existencia, monto y vencimiento del saldo pendiente por el servicio y los pagos que invoque, acompañando los comprobantes pertinentes. La información se limitará a los antecedentes necesarios para el cobro. La falta de respuesta no constituirá por sí sola reconocimiento de deuda.

El tercero podrá oponer las defensas relativas a la existencia, exigibilidad y extinción de ambas obligaciones, con la limitación establecida en el inciso tercero. El requerimiento no conferirá mérito ejecutivo a los documentos acompañados respecto del tercero.

El pago efectuado por el tercero al porteador extinguirá, por el mismo monto, su deuda con el contratante directo y la deuda de este con el porteador. El pago efectuado por el contratante directo al porteador reducirá o extinguirá la acción directa en igual medida. Todo pago deberá comunicarse oportunamente a los demás interesados y no procederá el cobro duplicado de una misma obligación. El tercero podrá pagar por consignación conforme a las reglas generales, individualizando al contratante directo y al porteador como interesados.

Se respetarán las cesiones, embargos y demás derechos de terceros oponibles antes del requerimiento o, si no lo hubiere, de la notificación judicial de la demanda, así como las reglas concursales. El ejercicio de esta acción no anticipará el vencimiento de las obligaciones ni suspenderá las consecuencias de su mora.

Art. 211 ter. En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, no producirán efecto las estipulaciones que:

1°. Autoricen a disminuir unilateralmente el porte o las tarifas pactadas, desconocer los kilómetros remunerables conforme al artículo 175 bis, imponer cobros no acordados o trasladar al porteador deudas ajenas al servicio.

2°. Permitan descontar multas, pérdidas, daños o deducibles sin cumplir las condiciones previstas en el inciso final del artículo 206.

3°. Excluyan anticipadamente la responsabilidad del cargador por incumplimientos de las obligaciones especiales de protección del porteador efectivo establecidas en este título.

4°. Impongan exclusividad sin una obligación correlativa y determinada de contratación mínima o compensación por disponibilidad.

5°. Establezcan multas, pérdida de pagos devengados o terminación anticipada por reclamar de buena fe un pago, solicitar una revisión del porte o rechazar una instrucción contraria a la ley.

Se prohíbe ejecutar estas conductas, aunque no estén previstas en el contrato, así como exigir notas de crédito, devoluciones o pagos sin causa para eludir las disposiciones precedentes. La protección frente a represalias no impedirá poner término al contrato por un incumplimiento distinto ni impondrá la obligación de renovarlo o de celebrar nuevas contrataciones.

Los derechos establecidos por las reglas especiales que se remiten al artículo 166 bis serán irrenunciables anticipadamente. La infracción dará lugar a la declaración de ineficacia de la estipulación, a la cesación de la conducta, al cumplimiento, a la restitución y a la indemnización que correspondan conforme a las reglas generales. La ineficacia de una estipulación no afectará al resto del contrato cuando este pueda subsistir.”.

13. Agrégase en el artículo 216 el siguiente inciso final:

“En los contratos a que se refiere el artículo 166 bis, cuando el consignatario sea un particular, el recibo deberá otorgarse al efectuar la entrega material, dejando constancia de las reservas que procedan. A solicitud del porteador, se consignarán también las horas de presentación y término de la descarga que consten al receptor. El otorgamiento del recibo no podrá condicionarse a la renuncia de créditos o compensaciones del porteador y no impedirá formular las reservas ni ejercer las acciones que correspondan por pérdidas, faltas o averías, con sujeción a los requisitos y plazos del artículo 214.”.

Artículo transitorio. La presente ley entrará en vigencia noventa días después de su publicación en el Diario Oficial y se aplicará a los contratos celebrados o renovados desde esa fecha.

Respecto de contratos marco anteriores, se aplicará a las órdenes de transporte convenidas después de su entrada en vigencia cuando constituyan nuevas contrataciones y no la ejecución de prestaciones previamente comprometidas.”.”.