

308909

10
205-

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

FACULTAD DE DERECHO

con estudios Incorporados a la

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL UN ANALISIS JURIDICO DE SU EVOLUCION Y PERSPECTIVAS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

MONICA ELIZABETH ESPINOSA CASTELAN

Director: Lic. Francisco X. Manzanero Escutia



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

INTRODUCCION

CAPITULO I

BREVES CONSIDERACIONES EN TORNO AL TRANSPORTE MULTIMODAL DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERACIONAL.

1.1 Surgimiento del Transporte Multimodal.....	1
1.2 Operadores del Transporte Multimodal	7
1.3 Alcance de los Servicios del Operador Multimodal.....	11
1.4 Repercusión a Nivel Internacional.....	15

CAPITULO II

REGIMEN JURIDICO APLICABLE AL TRANSPORTE MULTIMODAL DENTRO DEL - CONTEXTO INTERNACIONAL.

2.1 Antecedentes Históricos del Convenio.....	16
2.2 Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte - Multimodal Internacional de Mercancías.....	23

2.2.1	Análisis Jurídico del Convenio TM.....	23
2.2.2	Problemática que presenta el Convenio en el <u>Am</u> bito Internacional	115
2.2.2.1	Factores Políticos	117
2.2.2.2	Factores Jurídicos	123
2.2.2.3	Factores Económicos y Comerciales.....	144
2.3	Situación Jurídica de la Transportación Multimodal en el Contexto Internacional.....	149
2.3.1	Proyecto de Roma de 1972.....	154
2.3.2	Reglas CCI de 1975.....	154
2.3.3	Conocimiento de Embarque FIATA.....	156
2.3.4	Combicon-Bill.....	157
2.3.5	Reglas UNCTAD/CCI de 1991.....	158

CAPITULO III

EL IMPACTO DE LA TRANSPORTACION MULTIMODAL A NIVEL INTERNACIONAL.

3.1	El Transporte Multimodal y los Incoterms.....	168
3.2	El Transporte Multimodal y los Créditos Documentarios.	175
3.3	Avances en la transportación Multimodal Internacional.	179

CAPITULO IV

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

4.1	Consideraciones Previas.....	193
4.2	Antecedentes y Desarrollo de la Transportación Multimodal.....	195
4.3	El Transporte Multimodal internacional en el Orden - Jurídico Nacional.....	214
4.3.1	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	215
4.3.2	Convenios Internacionales.....	218
4.3.3	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....	222
4.3.4	Ley de Vías Generales de Comunicación.....	225
4.3.5	Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	228
4.3.6	Código de Comercio.....	230
4.3.7	Reglamento para el transporte Multimodal Internacional.....	231
4.4.	Problemática Jurídica que enfrenta la Operación del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías -- en México.....	249
	Conclusiones.....	264
	Anexo.....	277
	Bibliografía.....	309

INTRODUCCION

I N T R O D U C C I O N

No es arriesgado decir que la vida actual es particularmente rica en cambios sociopolíticos y económicos que están conmoviendo al mundo entero y que, por supuesto, habrán de influir de alguna manera en la situación de México.

Sin duda alguna el progreso técnico marcha a un paso tal, que los hombres tienen apenas tiempo de registrarlo, menos todavía, de calcular sus consecuencias.

Casi no han tomado conciencia de las nuevas condiciones, cuando estas recáen en el pasado para dar lugar a otras más recientes. Al mismo tiempo, la reducción de las distancias entre los distintos países, por el progreso de las comunicaciones, supera las fronteras e intensifica y acelera las interacciones de los hombres, de los pueblos y de las culturas; la reacción universal sigue casi instantáneamente a la acción y provoca a su vez, con la misma celeridad nuevas reacciones.

En este tipo de ideas, el transporte internacional de carga necesariamente sufre el impacto de esta sucesión de cambios, entre los que podemos señalar los siguientes: una tendencia hacia la formación de bloques comerciales con una muy estrecha in-

terrelación, las zonas de libre comercio existentes o en proyecto, la comunidad económica europea, la interacción con los ---- países de la cuenca del Pacífico, entre otros, son ejemplos típicos.

Como consecuencia de lo anterior, una tendencia siempre - creciente hacia la globalización de la producción ha trascendido fronteras nacionales para invadir ámbitos continentales.

En las últimas décadas una serie de factores han contribuido a elevar el costo del financiamiento para la industria y el comercio. A la vez, la competencia nacional e internacional ha crecido también en gran medida. La suma de actitudes en las actividades comerciales e industriales ha tenido repercusión directa en los servicios de transporte. Ejemplo de lo anterior, - es la gran relevancia que han alcanzado en éste los conceptos de seguridad, intermodalidad, calidad total así como "justo a tiempo."

Un comercio extendido, globalizado y altamente competitivo, exige un servicio de transporte a su medida, de alta eficiencia y absoluta confiabilidad.

Ante esta perspectiva es válido ocuparse del transporte - multimodal internacional de mercancías, de cuál es su comportamiento en la década en que vivimos y cuál podría ser su futuro - inmediato.

La operación de los diferentes medios de transporte constituye un factor fundamental de integración nacional.

Si bien en México se ha avanzado en el camino hacia un transporte internacional en la búsqueda de satisfacer la demanda de ese tipo de comercio, ciertamente aún es mucho lo que falta por recorrer.

En este sentido la transportación multimodal internacional de mercancías juega un papel de suma importancia.

Adaptar la vida nacional a un nuevo estilo de desarrollo exige cambios, a la vez profundos y certeros, en todos los órdenes en el transporte multimodal internacional; la reflexión sobre la naturaleza y la orientación de esos cambios depende de la gran cantidad de factores que son afectados por el propio transporte y que a la vez influyen en él.

En el presente trabajo analizaremos las normas jurídicas y las demás realidades sociales relevantes en el transporte multimodal internacional de mercancías, con el objeto de hacer un diagnóstico de la armonía o dicotomía entre el orden jurídico abstracto y el orden social concreto, y la mediación de la trascendencia de la norma de derecho en dicho sistema de transporte con relación al orden social.

En el primer capítulo estableceremos el marco de referencia que sirve de base al transporte multimodal internacional, por lo que analizaremos el sistema de operación de este servicio, y cual ha sido su evolución desde sus orígenes hasta nuestros días.

El segundo capítulo de nuestro estudio está orientado al análisis de los ordenamientos jurídicos internacionales que se han propuesto para regir este sistema de transportación así como los que en la práctica se utilizan, deteniéndonos en el análisis dogmático de la parte dispositiva de la convención de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 1980, ya que forma parte de nuestro orden jurídico nacional.

La finalidad del tercer capítulo es ejemplificar cómo el transporte multimodal internacional ha influenciado ciertas normas y disposiciones referentes al comercio internacional, como es el caso de los incoterms y las reglas internacionales aplicables a los créditos documentarios. El hecho de que este sistema de transporte trascienda al grado de modificar algunos conceptos jurídicos del comercio internacional nos dá la pauta para concluir este capítulo exponiendo los avances que está experimentando este sistema de transportación así como sus perspectivas a futuro.

Por último, es necesario que analizemos si México está -- preparado para enfrentar los retos que impone el comercio internacional de cara al siglo XXI, utilizando la que consideramos es una de sus principales herramientas para competir internacionalmente, como lo es el transporte multimodal internacional de mercancías, y si éste ha alcanzado un grado suficiente de desarrollo. En tal virtud, en nuestro último capítulo analizaremos los antecedentes, desarrollo y operación de este sistema de transporte en México, y estudiaremos el marco jurídico nacional de este servicio así como la problemática que enfrenta.

Esperamos que con este trabajo se despierte el interés entre los estudiosos del derecho por ahondar en este tema y en todos aquellos que de alguna manera puedan contribuir al desarrollo socioeconómico de México, a través de la ciencia jurídica.

No quiero terminar esta líneas sin hacer público mi agradecimiento al Ingeniero Jorge Lecona R., al Licenciado Claudio - Alemany R. y al Licenciado Fernando Chiquini B., quienes con su experiencia y conocimientos ayudaron a la elaboración de este estudio, así como a la Señora Ana Leticia Briones Enríquez, por su valiosa cooperación para la realización de este trabajo, y a todas las personas que directa o indirectamente me brindaron su generoso apoyo, mi agradecimiento.

*Hombres y Naciones solo pueden domi
nar la tierra en tanto son capaces
de vencer la dispersión que impone
la distancia. Las naciones podero-
sas se construyen sobre las comuni-
caciones, y los transportes consti
tuyen su torrente sanguíneo.*

C A P I T U L O I

BREVES CONSIDERACIONES EN TORNO AL TRANSPORTE MULTIMODAL DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERACIONAL

1.1 SURGIMIENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

En la actualidad el término multimodal es ampliamente utilizado en la industria de la transportación para describir el sistema integrado de transporte de mercancías que se caracteriza por la combinación y coordinación de los distintos medios de transporte -por tierra, aire y agua- para el acarreo de mercancías, comunmente a través del uso de contenedores, desde el punto de origen al punto de destino, bajo un sólo documento.

Aún cuando la idea y el hecho de combinar distintos medios de transporte para el acarreo de mercancías de un lugar a otro, es muy antigua ¹, históricamente el movimiento multimodal se origina dentro del ámbito propio de las compañías navieras que en los últimos decenios se han caracterizado por importantes cambios estructurales en el transporte de carga marítima, tanto en lo referente a la tecnología que involucra como a su misma organización. A partir de la década de los sesenta, se introduce el uso del contenedor ², como medio de consolidación de la carga de transportación marítima.

1 Cfr. "Intermodality has been with use since before recorded history" - J. Mahoney Intermodal Freight Transportation. 1 (1985).

2 Cfr. La O.I.T. acerca de los nuevos métodos de carga dan como definición de contenedor la siguiente: "CONTAINER".- Recipiente para cargar, es un medio cerrado, permanente, reutilizable, no desechable, resistente a la intemperie, provisto de una puerta por lo menos y adecuado para el manejo y transporte mediante los equipos y a través de las modalidades del transporte marítimo y terrestre. B.H. Hoffmaster, El Transporte de Carga en Recipientes. Bogotá, Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones, CIFE, 1971, p. 175.

Ciertamente, el empleo de contenedores para la transportación de accesorios no es nueva,* pero su actual estructura -- permite una adecuada transportación tanto en ferrocarril, trailer, barco o avión. Es por ello, uno de los factores decisivos para la expansión de este sistema, ya que contribuye a la reducción de costos, eficiencia y rapidez en el transporte, -- puesto que hace más estrecha la relación y coordinación entre los diversos sistemas de transportación, acelera las operaciones de avituallamiento en los puertos, reduce en forma considerable las necesidades de embalaje, los riesgos tanto en las operaciones de carga como en las de descarga disminuyen, ya que la necesidad de manipulación intermedia de la carga es mínima en los puntos de transferencia.

Los factores que originan el surgimiento del transporte multimodal son, por una parte, la contenerización, entendiendo por tal al sistema de embarque a base de enormes recipientes -contenedores- que portan carga y que pueden fácilmente intercambiarse entre camiones, ferrocarriles, barcos y aviones sin necesidad de manipuleo o reempaque de su contenido; y por la otra, la idea de abatir los costos de operación mediante la reducción en el tiempo, tanto de permanencia de los ---

* Se sabe que desde la época de Napoleón se usaban los contenedores para transportar armas; más tarde los ingleses los usaban para el comercio en 1801.

buques en puerto así como el de transportación y entrega de las mercancías a su destino final.

Los primeros intentos serios para combinar el transporte interior con el marítimo, fueron realizados por la compañía naviera americana Seatrain, la cual en 1929, contaba con el primer buque construido en la Gran Bretaña, hecho a propósito para el transporte de contenedores. El sistema Seatrain consistió en cargar en el barco vagones ferroviarios completos.

El concepto fue perfeccionado por la compañía americana, Sea Land Services, la cual fue iniciada por un ejecutivo del transporte por camiones, quien después de una prueba inicial con el transporte de remolques para carretera en cubierta de tanqueros de cabotaje en 1956 decidió dejar en tierra las ruedas del remolque normal y transportar solamente la caja, es decir, el contenedor de puerto a puerto.

En vista del origen terrestre de su operaciones, Sea-Land, estaba consciente de la importancia del transporte interior y se empeñó por controlar los contenedores desde el punto interior de origen hasta el punto interior de destino. La compañía se convirtió en el proceso en la porteadora de contenedores más grande en el mundo. Casi cuarenta años después del inicio, Sea-Land continúa su trabajo como algo que algunas veces se realiza en tierra y otras veces en mar, pero sin un énfasis

particular en el medio de transporte individual.

Este origen terrestre de la contenerización se perdió cuando otras compañías navieras comenzaron a utilizar la nueva técnica de manejo de carga a bordo de sus buques.

Sea-Land comenzó a exportar a otros continentes el concepto del transporte en contenedores, a fin de promover servicios más rápidos hacia sus propios contratos de acarreo y vendía así el servicio completo de puerta a puerta.

Desde aquellos primeros intentos, la transportación multimodal ha evolucionado y en consecuencia ha dado lugar a una serie de cambios en la transportación marítima, desde el punto de vista operacional a nivel internacional.

En primer lugar fué necesario reconocer la disparidad -- existente entre los países desarrollados y en desarrollo, en -- cuanto al tonelaje marítimo, tomando en consideración los tipos de buques y propietarios de los mismos, las infraestructuras -- institucionales y físicas, las instalaciones portuarias, la com posición de las cargas, los sistemas de distribución físicos, las ventajas e inconvenientes de los distintos modos para el transporte interior, los tipos de operadores del sistema multimodal y los factores de capital y de mano de obra.

Estas disparidades originadas principalmente por la diferencia existente en la fase de desarrollo, que crea un desfase en el tiempo y espacio, fueron los factores que dieron lugar a que el sistema de transporte multimodal durante algún tiempo se hubiera limitado a las rutas entre países desarrollados que se caracterizan por unos volúmenes de carga relativamente grandes y unas corrientes comerciales equilibradas, sin embargo, gradualmente, esos nuevos métodos se introdujeron también en las rutas de ciertos países en desarrollo.

En segundo lugar, no solo revolucionó los métodos y sistemas de transportación de mercancías convencionales, la misma introducción de transporte de contenedores de puerta a puerta exige una planificación integrada de la infraestructura y las operaciones, puesto que es necesario tomar en consideración que los grandes buques porta-contenedores tocan en un número limitado de puertos, aumentando así el transporte internacional de contenedores por tierra. Por lo tanto, fue de suma importancia la planificación de conexiones internacionales de tránsito por carretera, ferrocarril y vía aérea.

En tercer lugar, el desarrollo del transporte multimodal exige unas políticas de transporte coherentes y globales, así como una infraestructura adecuada, a fin de asegurar el uso óptimo del sistema.

Cabe mencionar en lo que respecta a la organización de los transportes, que las mercancías de los países en desarrollo se transportan hoy día, casi exclusivamente por los sistemas -- tradicionales de transporte segmentado siendo los porteadores unimodales participantes responsables de los servicios que --- corresponden a su tramo concreto de la cadena de transporte. - Con frecuencia ese transporte segmentado no se realiza de manera coordinada, lo que da como resultado un aumento de los costos totales del transporte. En tal situación los países en desarrollo no controlan suficientemente la cadena de transporte, debido a su limitada participación en el proceso del transporte y una serie de factores económicos, políticos y sociales que en su oportunidad serán comentados.

Hoy por hoy, la evolución de este sistema comprueba sus múltiples beneficios, ya que una de las características - del transporte multimodal es su potencial para la reducción -- del tiempo de viaje completo y, mediante esto, la reducción de los costos financieros.

Prueba de lo anterior es que actualmente mediante el empleo de la transportación multimodal, es posible suprimir diez días de navegación en la realización de un embarque, desde el - Lejano Oriente a Nueva York, al combinar la transportación marítima

tima y la transportación ferroviaria transcontinental en lugar de utilizar exclusivamente la ruta marítima convencional³.

1.2 OPERADORES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Las deficiencias del sistema tradicional de transporte -- segmentado se han podido subsanar, por lo menos en parte, con el transporte multimodal, que tiene por objeto facilitar el movimiento de mercancías reduciendo el costo total del transporte mediante una mayor eficiencia bajo la responsabilidad única de los operadores de transporte multimodal (OTM).

En contraste con el operador de transporte segmentado, el operador de transporte multimodal tiene en cuenta las necesidades de la carga, en el sentido de que asegura un proceso integrado entre dos puntos situados lo más cerca posible del expedidor y del consignatario.

Al operador de transporte multimodal se le puede definir como cualquier persona que se comprometa y asuma la responsabilidad total de realizar un transporte completo, utilizando más de un medio de transporte y emita un documento de transporte para toda la operación.

3 Cfr. The Parts of Philadelphia Maritime Exchange. The Parts of Philadelphia: "Business Perspective (presentation 1988).

Existen varios tipos de OTM'S, los cuales se clasifican en dos grandes ramas y pueden describirse de la siguiente manera:

Operadores de transporte multimodal, operadores de buques (OTM-OB'S). Por tradición, los armadores se han constreñido a realizar el movimiento de la carga de puerto a puerto y a limitar su responsabilidad por la carga al período durante el cual las mercancías se encuentran a bordo del buque.

Principalmente debido a la penetración de los contenedores, algunos armadores han ampliado sus servicios para incluir también el acarreo terrestre y, en ocasiones, hasta el acarreo -- por vía aérea. Una combinación tal de medios de transporte califica a cualquier compañía operadora de buques como OTM. Usualmente no será propietaria u operadora de los medios de transporte interior o aéreo, pero hará los arreglos necesarios para subcontratar estos servicios de transporte con los porteadores -- correspondientes. En ocasiones, subcontratará los servicios de almacenaje y estiba.

Operadores de transporte multimodal, no operadores de buques (OTM-NOB'S). Otros operadores de transporte que no son -- porteadores marítimos, pueden ofrecer el servicio de transporte

completo de carga de puerta a puerta, cubriendo más de un medio de transporte. En este supuesto, en lugar de subcontratar los tramos de transporte interior o aéreo, pueden más bien subcontratar la travesía marítima.

Al no ser ni los propietarios ni los operadores de los buques los que harán la travesía marítima se les conoce como "OTM'S no operadores de buques" o también como "Porteadores comunes, no operadores de buques" (PCC-NOB). Este tipo de OTM es a menudo propietario de un sólo tipo de transporte, especialmente, compañías operadoras de tracto camiones y en muy pocas ocasiones de aviones o ferrocarriles. Sin embargo, debe notarse que en la mayoría de los casos se tiene la propiedad de algún medio de transporte en alguno de los extremos de la ruta.

Convenientemente agrupados dentro de la categoría de OTM-NOB'S encontramos otro tipo de OTM, y es aquel que no posee ningún medio de transporte. En este grupo podemos incluir a los expedidores de la carga, los agentes aduanales, y aún, de nuevo en casos especiales y por lo mismo poco frecuentes, las compañías operadoras de almacenes o de estiba.

Un último tipo de OTM, que en apariencia se asemeja al grupo anteriormente citado, lo constituyen aquellas compañías -

que han sido establecidas con el propósito exclusivo de proporcionar los servicios de transporte multimodal. Por no ser propietarias ni operadoras de buques, también para facilidad de -- identificación se les llama OTM-NOB'S.

La introducción efectiva del transporte multimodal no só lo requiere inversiones en instalaciones, sino también igualmente importante, cambios estructurales globales que abarquen desde la adopción de nuevas prácticas en materia de comercio y -- transporte hasta la revisión de los procedimientos jurídicos, documentarios y aduaneros y en lo posible, la armonización re gional. Es por tanto necesario establecer un marco no sólo para reglamentar el transporte multimodal, sino también para promover las actividades de los operadores de transporte multimodal (OTM) nacionales.

Los OTM nacionales que exploten los servicios de transporte completo o total estarán en condiciones de fomentar eficazmente los intereses comerciales y de transporte de cada Esta do, en lo que respecta tanto a la calidad como al precio de los servicios de transporte totales.

1.3 ALCANCE DE LOS SERVICIOS DEL OPERADOR MULTIMODAL

Algunos OTM'S pueden ser propietarios de uno o más medios de transporte, de equipo para manejo de carga, de contenedores, etc., particularmente cuando son operadores de tracto camiones u operadores de ferrocarriles o aereolíneas pueden también poseer depósitos de contenedores o almacenes. Algunos otros pueden no poseer ninguno de estos equipos o instalaciones, pudiendo contratar los servicios de transporte con aquellos. Por tanto, el rango de servicios que puede proporcionar un OTM directamente o a través de sus subcontratistas varía de OTM a OTM.

La organización y operación de los OTM'S varía ampliamente dependiendo del tipo de empresa y del rango de sus actividades. Los OTM'S que son armadores y operan servicios de contenedores, a menudo están formados por la amalgama de dos o más compañías navieras, o por el establecimiento de subsidiarias de dos o más empresas matrices. Tales OTM'S a menudo funcionan como miembros de consorcios o bajo arreglos de operación conjunta entre líneas conferenciadas.

Un OTM-NOB, por ejemplo, un expedidor de carga que proporciona sus servicios de transporte multimodal, obviamente tendrá un sistema diferente de organización y operación. Puede --

ser que tenga que funcionar independientemente y su preocupación principal será organizar sus servicios de manera de ser -- eficientemente competitivo en el mercado.

Hasta cierto punto, varía de país a país el alcance de los servicios que presta un OTM, dependiendo del régimen jurídico aplicable en torno a la administración de las áreas portuarias, terminales interiores, aduanas, transportación interna, - etc., que prevalezca en cada Estado.

Aún cuando cada OTM debe asumir diferentes tipos de operaciones, dependiendo de los requerimientos de la ruta comercial que sirva, el alcance de los servicios proporcionados por éste, en términos de los procedimientos que cubre la cadena de transporte multimodal es como sigue:

Cuando las mercancías son movilizadas en contenedores y el expedidor ofrece contenedores a carga llena (FCL), el embalaje es realizado normalmente por él, u otros agentes que actúan en su nombre, siendo entregados los contenedores llenos en el - patio de contenedores (CY) utilizado por el OTM.

Algunos OTM'S proporcionan un servicio de transporte complementario entre la estación de contenedores (CFS) y las instalaciones del expedidor de la carga, para recoger los contenedores cargados. Tal servicio está también disponible para las -

instalaciones del consignatario en el caso de importaciones.

En el caso FCL, el OTM, normalmente no supervisa el embalaje, aún cuando algunos OTM'S tienen dentro de su organización un servicio de asesoría de embalaje.

En el caso del contenedor parcialmente cargado (LCL) los contenedores son embalados usualmente bajo la supervisión del -- OTM o de sus agentes en un depósito de consolidación o en la CFS y desempacado bajo supervisión similar en la CFS del país de -- destino. Tales CFS están usualmente establecidos contiguos a -- un patio de maniobras, para la colocación de los contenedores -- cerca del muelle donde anclará el buque que va a transportar-- los. Pero si son embalados en el centro de consolidación de un expedidor de carga, el embalaje puede no estar sujeto a la supervisión del OTM, quien así puede tratar al contenedor como -- FCL.

El pesaje o medición de la carga es hecho por el expedidor o su agente, bajo la supervisión del OTM o su agente. -- Muchas estaciones de contenedores (CFS) funcionan como depósitos internos de tramitación donde se realiza la inspección aduanera, la tramitación aduanera, las formalidades de importación/exportación, la ejecución de transacciones en moneda ex-- tranjera, etc.; generalmente son atendidas por el expedidor o sus agentes, pero estas funciones pueden ser realizadas por el

OTM o su agente, por acuerdo mutuo con el expedidor, así expresado en el contrato.

El documento que comprueba el contrato de transporte multimodal, mismo que será tema a tratar en posteriores capítulos, es emitido por el OTM o su agente. Puede ser emitido como documento negociable o no negociable, según el deseo del expedidor.

Los expedidores de carga que trabajan como agentes de -- consolidación, emiten a menudo su propio conocimiento de embarque al expedidor individual, y entregan al OTM contenedores -- totalmente llenos en base a embarques individuales LCL, para -- aprovechar las tarifas FCL. En tales casos, los documentos de transporte multimodal se emiten a nombre del expedidor de la -- carga, y los embarques individuales son liberados por los agentes del expedidor de la carga en el destino, contra la presentación por parte del consignatario del correspondiente conocimiento de embarque.

Después de haber aceptado la carga del expedidor, el OTM reserva espacio en los diferentes medios de transporte involucrados, a través de sus subcontratistas, para el transporte de la carga hasta su destino final.

Aunque el alcance de los servicios de los OTM'S a que se hace anterior referencia, tiene que ver con el transporte de --

carga en contenedores, también se aplica "mutatis mutandi" a la carga acarreada en otras formas unitarizadas y en forma de carga general.

Finalmente, existen algunos otros asuntos de índole estrictamente jurídica que requieren consideración de parte del OTM, tales como la documentación del transporte multimodal y consecuentemente la responsabilidad que asume el OTM, el tipo de seguro que utilizará para protegerse en contra de posibles reclamos que originen dicha responsabilidad, así como el establecimiento de una garantía de cumplimiento entre las partes, etc. materias que serán tratadas en capítulos subsecuentes.

1.4 REPERCUSION A NIVEL INTERNACIONAL

El transporte multimodal internacional de mercancías, ha probado su eficiencia a nivel mundial. La creación de este nuevo sistema de acarreo de mercancías de un país a otro, no sólo ha originado una serie de cambios e innovaciones en el ámbito tecnológico y operacional del transporte, sino por el contrario sus consecuencias las podemos observar en el ámbito jurídico y comercial a nivel internacional. En virtud de lo anterior consideramos conveniente incluir el tema a tratarse en este punto en el capítulo tercero del presente estudio con la finalidad de ofrecer un análisis global de la repercusión que a nivel internacional ha originado el sistema multimodal.

CAPITULO II

REGIMEN JURIDICO APLICABLE AL:

TRANSPORTE MULTIMODAL DENTRO DEL CONTEXTO INTERNACIONAL

2.1 ANTECEDENTES HISTORICOS

Los primeros intentos por crear un régimen jurídico aplicable al transporte multimodal, denominado entonces, transporte combinado, se remontan al decenio de 1930 y fueron realizados por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT). En esa época, esos intentos eran considerados, en los medios mercantiles, más teóricos que prácticos.

En la década de los años 60 con la introducción y desarrollo de la contenedorización de la carga principalmente en relación con el transporte marítimo, esos intentos teóricos precoces, cobraron importancia debido a que ya existía una razón --práctica para tratar de resolver los problemas que planteaba la reglamentación del transporte multimodal. Las mercancías podían entonces ser estibadas en la unidad -el contenedor- que podía ser colocado en diferentes medios de transporte como buques, vagones de ferrocarril, vehículos de carretera o aeronaves, y pasar así del punto de origen al punto de destino final sin necesidad de manipular las mercancías mismas después del llenado del contenedor en el origen y antes de su vaciado en el destino final.

Analogamente, las mercancías podían ser transportadas en un vehículo de carretera que podía ser cargado y descargado por rodadura en un transbordador, sin necesidad de descargar las mercancías de un medio de transporte y volverlas a cargar en otro, el procedimiento denominado tráfico de trasbordo por rodadura o tráfico Roll-on/Roll-off. En el marco de un sistema operacional de esa índole era natural que un sólo porteador asumiera la responsabilidad de todo el transporte desde el punto de origen hasta el punto de destino final. Esta situación, no era del todo desconocida puesto que había sido ya contemplada en algunos convenios internacionales, tales como los relativos a los transportes de mercancías por carreteras y por ferrocarril (Convenios CMR y CIM/COTIF), respectivamente⁴.

El problema principal que plantea la reglamentación del transporte multimodal emanaba de las lagunas existentes en las disposiciones jurídicas nacionales e internacionales, aplicables en materia de transportes. En realidad, si las reglas y disposiciones en materia de transporte hubieran sido de carácter general y uniforme, independientemente del modo concreto

4 Art. 2 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), Ginebra 19 de mayo de 1956.
Art. 63 de el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), Berna, 7 de febrero de 1970.
Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF), Berna, 9 de mayo de 1980.

empleado para la conducción de las mercancías de un punto a ---- otro, no hubiera habido en absoluto necesidad de una reglamentación específica del transporte multimodal.

Sin embargo, tal y como estaban las cosas, cada modo específico de transporte -aéreo, terrestre o marítimo- estaba y, de hecho, sigue estando sujeto, de conformidad con los convenios internacionales y el Derecho nacional, a un regimen jurídico unimodal particular. Por otra parte, esos diferentes regímenes jurídicos varían considerablemente, en especial en lo que conciernen al transporte marítimo con respecto al efectuado por otros modos de transporte. Como consecuencia, la aplicación de la normativa legal a cada uno de los medios de transporte integrantes del sistema multimodal era fragmentaria, imprevisible y muy diferente en los distintos países y en consecuencia el porteador-transportista/cargador podía no estar sujeto a la misma responsabilidad.

Por esta razón, cuando el mismo empresario combinó diferentes modos de transporte en un mismo contrato se hizo necesaria una estructura jurídica preferente con el objeto de facilitar al máximo las negociaciones entre productores y consumidores de países diversos.

Cualquier intento de reglamentación destinado a aplicarse a varios modos de transporte se enfrenta con el problema de

decidir hasta que punto las normas básicas de cada modo particular deben regir también, en todo o en parte, el transporte multimodal. Tal situación origina la necesidad de un documento de transporte único que abarque la totalidad del transporte y de un operador (o porteador) único responsable del mismo en su totalidad.

Para evitar la proliferación de sistemas de responsabilidad diferentes, el Comité Marítimo Internacional (CMI), inició en 1965 la tarea de elaborar un régimen jurídico adecuado para el transporte multimodal, dando como resultado las llamadas reglas de Tokio en 1969. Posteriormente al cabo de una serie de reuniones de negociación celebradas bajo el auspicio del UNIDROIT, mismo que elaboró el proyecto denominado "Proyecto de Roma", se presentó en 1971 el proyecto de transporte combinado de mercancías (TCM). Sin embargo, ese proyecto TCM no superó nunca la etapa de redacción. A su fracaso contribuyeron entre otros factores el régimen de responsabilidad que proponía, aunque apoyado por la mayoría de los países de Europa, fue considerado totalmente insatisfactorio por los Estados Unidos y algunos otros Estados.⁵

5 Cfr. E. Selving: "The influence of the Hamburg Rules on the work for a convention on international Multimodal Transport", The Bill Of Lading conference. Nueva York, 29 y 30 de noviembre de 1978, organizado por Lloyd's of London Press Ltd.; Nueva York, 1978, p 4.

Además, en esa misma época habían empezado en el seno de la UNCTAD los trabajos sobre lo que más adelante se convertiría en el Convenio TM.

Comprobada la necesidad de un instrumento internacional sobre el transporte multimodal, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas creó en 1973, en el marco de la UNCTAD, un grupo preparatorio intergubernamental encargado de elaborar un convenio sobre el transporte multimodal internacional. En un primer momento, los países en desarrollo deseaban un convenio que los protegiera contra los efectos perjudiciales del transporte multimodal y que atendiera positivamente a sus necesidades económicas, pero como el grupo preparatorio intergubernamental estaba expuesto en realidad a los efectos conjuntos de las controversias que ya se habían planteado entre los países occidentales en relación tanto con el Código de conducta de las conferencias marítimas como con las reglas de Hamburgo, prevaleció un planteamiento mucho más limitado: el convenio sólo debía de versar sobre cuestiones de derecho privado, esto es, sobre los aspectos jurídicos de los contratos de transporte multimodal. ⁶.

6 Cfr. Selving, op, cit. pág. 6

El grupo preparatorio intergubernamental celebró seis períodos de sesiones entre 1973 y 1979, elaboró un proyecto de convenio que fue presentado en la conferencia de las Naciones Unidas que se reunió dos ocasiones en Ginebra, Suiza en 1979 y 1980. Participaron en las deliberaciones un total de 85 Estados, 15 Organismos especializados y organizaciones intergubernamentales y 11 organizaciones no gubernamentales.

Las negociaciones relativas al convenio TM fueron largas y difíciles, pero resultaron coronadas por el éxito cuando 81 Estados, entre ellos México, adoptaron por consenso el 24 de mayo de 1980 el acta final de la conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal internacional de mercancías. Este convenio aunque basado en gran parte en las reglas de Hamburgo, también se inspira en el proyecto TCM y las reglas de la Cámara de Comercio Internacional (Reglas C.C.I.).

Sin embargo, como la tarea de redacción del convenio, tardó más de lo esperado por las partes comerciales, diversos medios mercantiles, elaboraron una serie de documentos de transporte combinado.

El primero de esos documentos, fué introducido por la -- Freight Forwarders International Transports Association (FIATA) mismo que fué denominado "Conocimiento Negociable para el Transporte Combinado de la FIATA" mejor conocido bajo las siglas FBL.

A éste, siguió un documento análogo introducido por el - Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Asociación Internacional de Armadores (INSA). Por otra parte, la C.C.I. en las reuniones de negociación elaboró las reglas de la C.C.I. antes mencionadas, las cuales propiciaron la introducción de pequeñas enmiendas en esos documentos.

A falta de otro régimen internacional, todos esos documentos se basaban en los principios fundamentales del proyecto de Roma de la UNIDROIT.

El Convenio TM establece que son necesarias 30 partes -- contratantes para que entre en vigor internacionalmente. Aún cuando varios argumentos se han esgrimido a favor y en contra de la adopción del citado convenio por diversos Estados, lo --- cierto es que hoy día únicamente tres Estados lo han ratificado y dos más se ha adherido al mismo (*). De esos Estados, dos - de ellos Chile y México han incorporado partes del Convenio a su legislación nacional, mientras que los otros como Malawi, -

* Estados que han ratificado el Convenio TM: México (11-II-1982); Chile (07-IV-1982) Y Senegal (25-X-1984).

por ejemplo, no lo han hecho todavía porque los países de tránsito que lo rodean no han llegado aún a ser partes contratantes en el Convenio. Las razones de que sea tan escaso el número de Estados que han adquirido hasta la fecha la calidad en el Convenio de parte contratante se expondrán más adelante.

2.2 Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías.

22.1 Análisis Jurídico del Convenio TM.

En el preámbulo del Convenio TM se recogen ideas, conceptos y consideraciones como las que a continuación señalaremos:

El convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías es producto de una serie de negociaciones, en donde los Estados participantes, reconocen la importancia que cobra el transporte multimodal internacional dentro del comercio internacional como un medio que facilita su expansión de manera ordenada.

Para el logro de tal objetivo reconocen la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países mediante la promoción adecuada y eficiente de los servicios de transporte multi-

modal que permitan atender las necesidades de cada tráfico, así como el facilitar los trámites aduaneros existentes en cada uno de los países en tránsito. Para ello toman en consideración - los problemas específicos que enfrentan cada uno de los países en desarrollo por lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, a la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, a la relación costo eficacia de tales servicios y a la máxima utilización de la mano de obra y seguros locales.

Por otra parte, reconocen la imperiosa necesidad de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías multimodal, de imponer disposiciones uniformes sobre la responsabilidad de los operadores de este transporte a través de contratos de transporte multimodal tipo que garanticen un equilibrio entre los intereses de los prestadores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

No obstante lo anterior, se reconoce en el ámbito de aplicación de dicha convención el derecho de todo estado a reglamentar y controlar, en el contexto nacional, tanto las operaciones como a los operadores del transporte multimodal y a su vez la posible aplicación de otros convenios internacionales concernientes a la reglamentación y control de las operaciones de transporte.

Considerando lo anterior, los principios básicos rectores de la citada convención son los siguientes:

- Lograr el justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo.
- Alcanzar una distribución equilibrada de sus actividades acorde con los intereses de cada Nación.
- Atender las necesidades de los operadores de transporte multimodal, de los usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal.
- Respetar la libertad que tienen los usuarios para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.
- La responsabilidad del operador de transporte multimodal se basará en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

En este punto de nuestro estudio procederemos a realizar un breve análisis en torno a la parte dispositiva del convenio

TM; y para ello examinaremos los artículos que lo componen en el orden en que figuran en el texto, mismo que obra como anexo en la parte correspondiente del presente trabajo.

PARTE 1

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1: DEFINICIONES

El presente artículo contiene una serie de definiciones que facilitan la lectura y comprensión del Convenio TM, ya que delimitan la extensión y alcance de los términos jurídicos que recogen los principios fundamentales en que se basan las disposiciones del mismo.

PARAGRAFO 1: TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

El presente párrafo es fundamental pues define el concepto en torno del cual gira la presente convención. Se entiende por transporte multimodal internacional:

"El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia - hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente".

La anterior definición contiene los elementos que deben concurrir para determinar el tipo de transporte que regula la convención.

El primer elemento se deriva del empleo del término -- multimodal, el cual indica que se requiere que existan por lo menos dos modos de transporte diferentes.

El segundo elemento que se requiere para que se configure el tipo de transporte que regula el convenio es que el mismo se ejecute en virtud de un contrato de transporte multimodal, lo cual significa que debe de existir un contrato que regule por lo menos dos de los modos que haya de utilizarse y que cubran la totalidad del transporte. A su vez, el contrato debe de contar con determinadas características típicas atendiendo a la naturaleza propia del transporte multimodal, mismas que la convención regula.

El tercer elemento hace referencia al prestador del servicio de transporte quien debe ser un operador de transporte -- multimodal, el cual se define en el párrafo siguiente.

El cuarto elemento se desprende del término "internacional" conforme al cual el transporte debe efectuarse desde un -- lugar situado en un país en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar situado en un país diferente en el

que se entregan las mercancías. Con lo anterior, se excluye - del ámbito de aplicación de la convención el transporte multimodal nacional.

Dentro de este mismo párrafo, se determina que no se considera como transporte multimodal internacional ningún servicio de recolección y entrega de mercancías efectuado al amparo de - un contrato de transporte unimodal.

PARAGRAFO 2: OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Por OTM se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

La presente convención solo exige dos requisitos para -- ser considerado como un OTM y gozar de los derechos y obligaciones que concede a los mismos, sin perjuicio de los demás requisitos legales o administrativos que exija cada Estado a sus nacionales para operar como un OTM dentro de su territorio.

Para ser considerado como OTM por la convención, es necesario ejecutar o hace ejecutar la totalidad o parte del transporte multimodal. Por consiguiente, el OTM puede ser, bien el porteador efectivo o ejecutor, o bien aquella persona que se le limita a concertar un contrato de transporte multimodal, no como agente o comisionista, sino como principal.

Por otra parte, el OTM debe asumir la responsabilidad por el cumplimiento del contrato. La compañía naviera que emite un conocimiento de embarque directo o corrido o un documento de transporte combinado en el que declina la responsabilidad -- del transporte sucesivo no es considerado un OTM. En el supuesto de que esa compañía naviera se autodeterminara OTM en el documento de transporte o en el contrato de transporte multimodal quedaría sujeta al régimen obligatorio del Convenio TM y se haría caso omiso de la cláusula de descargo de responsabilidad, - con ello, se pretende proteger a los usuarios de tales servicios en contra de posibles arbitrariedades.

PARAGRAFO 3: CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Se entiende por tal, a aquel contrato por virtud del --- cual un OTM se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

El contrato de transporte en sí mismo es un contrato de prestación de servicios en virtud del cual un sujeto, en este caso el OTM, se obliga a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías, por cuenta de otro sujeto, el expedidor, a cambio de un precio (flete).

Las mercancías deben ser entregadas al final del transporte al mismo expedidor o a un tercero que se le designa consignatario.

El contrato de transporte se perfecciona con la simple manifestación de voluntad de las partes, es pues, un contrato consensual que no requiere de determinada forma para su validez. -- Queda excluido, por lo tanto, que en el contrato de transporte multimodal la entrega sea elemento de perfeccionamiento del mismo, aún cuando una de las obligaciones del expedidor sea la de entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos. La obligación surge ya perfeccionado el contrato, por lo que se repite, la entrega no es elemento esencial del mismo.

Es un contrato bilátero, se precisa la intervención de dos partes con manifestaciones recíprocas de voluntad. Asimismo, es oneroso y conmutativo, en tanto que las partes se deben prestaciones una a la otra, en este caso concreto una de ellas

tiene derecho a recibir una remuneración por el servicio que -- presta, es decir el flete, y la otra a recibir el servicio.

Como elementos personales del contrato de transporte mul-- timodal encontramos al OTM y al expedidor, cuyas característi-- cas, así como sus derechos y obligaciones serán tratados con pos-- terioridad.

Los elementos reales de este contrato son: el flete y -- las mercancías.

Por cuanto a los elementos formales del contrato de --- transporte multimodal podemos afirmar que es un contrato consen-- sual o informal, se forma con la sola manifestación de voluntad de las partes sin que se requiera algún documento escrito o for-- malidad alguna.

PARAGRAFO 4: DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Aún cuando el documento de transporte multimodal contie-- ne todos los elementos y especificaciones del contrato TM, es -- sólo un documento "ad probationem" para facilitar la prueba del mismo, y no una formalidad "ad solemnitatem" para el perfeccio-- namiento y la validez del contrato.

Se trata de un documento que no tiene efectos constitutivos, sirve como prueba del contrato y para acreditar que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del documento.

Por otra parte el documento TM es un título representativo de mercancías, que proporciona un medio de circulación de -- las mismas, ya que con la circulación material del mismo la mercancía amparada por él circula directamente, de tal manera que al enajenar el título se enajena la mercancía, o al constituirse un gravamen sobre el título se constituye un gravamen sobre la mercancía. Podemos concluir que existe una íntima vinculación entre mercancías y títulos, y éstas no pueden transferirse o gravarse sino es transmitiendo o gravando el título mismo.

PARAGRAFO 5: EXPEDIDOR

Por expedidor se entiende toda persona que, por sí o por medio de otro que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el OTM, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al OTM en relación con el contrato de transporte multimodal.

La anterior definición se basa en los principios siguientes:

En primer lugar, no es necesario que el expedidor celebre por sí mismo el contrato, puede hacerlo por medio de otra persona que actúe por su cuenta en calidad de agente o comisionista.

En segundo lugar, la parte que contrata con el expedidor debe ser el OTM.

En tercer lugar, aunque el expedidor no sea la parte que haya contratado con el OTM, podrá ser considerado como tal sí, por sí o por medio de otra persona que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al OTM en virtud del contrato de transporte multimodal. Así, la definición del expedidor recoge, por una parte, los usos comerciales convencionales, y, por otra, el uso según el cual, la parte que contrata con el OTM no coincide necesariamente con la persona que entrega efectivamente a estas mercancías. Tal es, por ejemplo, el caso del contrato de libre a bordo (FOB) o franco porteador (punto designado) (FRC), en el que el vendedor es quien entrega las mercancías al porteador y el comprador quien celebra el contrato de transporte. Tanto el vendedor como el comprador quedan comprendidos en tal caso en la definición del expedidor.

PARAGRAFO 6: CONSIGNATARIO.

Por consignatario se entiende aquella persona que sin -- ser parte del contrato de transporte multimodal, es decir un -- tercero beneficiario del contrato, está autorizado para recibir las mercancías exclusivamente. Por tanto, es necesario decidir quien, en la práctica ha de tener esa autorización.

Esto lo aclara el propio documento TM, si ese documento es negociable y ha sido emitido al portador o a la orden, para obtener la entrega de las mercancías en el punto de destino, deberá presentar y devolver al OTM por lo menos un original del documento. La persona que presente el documento TM debidamente endosado está autorizada a recibir las mercancías en calidad de consignatario. Si el documento ha sido emitido en forma no negociable, la persona autorizada para recibir las mercancías -- será la persona cuyo nombre se menciona como consignatario en -- el documento TM y el documento en sí no tendrá que ser presentado y devuelto al OTM para obtener la entrega de las mercancías. En comentarios subsecuentes se explican con mayor detalle los procedimientos documentarios.

PARAGRAFO 7: MERCANCIAS.

El término mercancías comprende cualquier contenedor, pallets u otro elemento de transporte o embajale análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Aún cuando la anterior definición quizá pueda parecer - superflua, deja claro que se consideran mercancías, no sólo el cargamento propiamente dicho, sino también el equipo utilizado para su transporte, como los contenedores, pallets u otros elementos de transporte o embalaje análogo, si han sido suministrados por el expedidor. Por supuesto que esos elementos de transporte difícilmente podrán ser excluidos de la definición de mercancías si se transportan vacíos.

Es importante señalar que se consideran mercancías ³ aún cuando se utulicen para el transporte de las mismas, puesto que en esos casos, el elemento de transporte se cuenta como unidad separada para los efectos de cálculo del límite por bulto, procedimiento que en su oportunidad será tratado.

PARAGRAFO 8: CONVENIO INTERNACIONAL.

Se entiende por convenio internacional el acuerdo celebrado por escrito entre Estados soberanos y regidos por el derecho internacional.

La definición de la expresión convenio internacional es - necesaria puesto que, en los artículos 19, 30 y 38 del convenio TM se ha referencia a ella.

PARAGRAFO 9: LEY NACIONAL IMPERATIVA

Se entiende por tal, toda Ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación en perjuicio del expedidor.

Según ésta definición, el término imperativo significa que las partes contratantes están obligadas a aceptar las disposiciones de esa naturaleza y no pueden apartarse de ellas mediante convenio en contrario en perjuicio del expedidor. De conformidad con el convenio TM, es posible que las partes contratantes pacten una ampliación de la responsabilidad del OTM para la protección contra el riesgo de pérdida o avería de las mercancías en virtud del contrato de transporte multimodal, con lo cual se equiparía a la cobertura habitual en virtud de un seguro de la carga.

PARAGRAFO 10: POR ESCRITO.

La expresión por escrito comprende, entre otras cosas el telegrama y el telex.

La anterior expresión es un tanto cuanto vaga. Las palabras "entre otras cosas" nos dejan claro que la definición no es exhaustiva y por tanto podrían emplearse otros medios tales como el caso del facsímil para la impresión de una firma, por ello habrá de decidirse de conformidad con la ley nacional aplicable si tales medios cumplen con la formalidad de que sea "por escrito".

ARTICULO 2: AMBITO DE APLICACION

Mientras que el ámbito normativo de la convención de Bruselas de 1924 está establecido con referencia al documento típico del transporte marítimo, o sea, el conocimiento de embarque, el de las reglas de Hamburgo está fijado sobre la base de la naturaleza del contrato.

Por su parte, el convenio TM, siguiendo la temática que se maneja en las reglas de Hamburgo fija su ámbito normativo sobre la base de la naturaleza, en este caso, del contrato de transporte multimodal internacional.

El artículo 2, parágrafo 1, dispone en realidad que las normas de la convención son aplicables a todos "los contratos de transporte multimodal siempre y cuando el lugar para la recepción o entrega de mercancías por el OTM, estipulado en este contrato, se localice en un estado contratante.

El elemento internacional es necesario para la aplicación del convenio, es un requisito sine qua non que el transporte multimodal se efectúe entre lugares situados en dos Estados diferentes. Conviene destacar que únicamente es necesario que uno de esos dos Estados sea un Estado contratante.

No obstante, el convenio TM también puede resultar aplicable en un estado no contratante si, según lo dispuesto en el apartado N) del parágrafo 1 del artículo 8, el documento TM con tiene una declaración de remisión al convenio TM que al tenor - de lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 28, es indispensable siempre que el convenio TM sea aplicable obligatoriamente.

ARTICULO 3: APLICACION OBLIGATORIA

Los convenios internacionales por los que se rige específicamente cada modo de transporte suelen aplicarse obligatoria-

riamente, limitando la autonomía de la voluntad de las partes - esto hace que toda estipulación que se aparte de esas disposiciones obligatorias sea nula de pleno derecho y quede por tanto sin efecto. Ahora bien, esa nulidad solo afecta a la disposición efectivamente nula, y no a todo el contrato que, por lo -- tanto, sigue siendo válido.

Para que el convenio se aplique, es necesario que exista un contrato de transporte multimodal. Esto queda aún más claramente puesto de manifiesto en el parágrafo 2 del presente artículo, que recuerda a las partes la posibilidad que tienen de elegir el transporte "segmentado" por uno o varios modos de -- transporte, en vez de un contrato de transporte mutimodal que abarque todo el trayecto.

La palabra "segmentado" significa que las partes puedan celebrar un contrato para cada uno de los modos de transporte - que, conjuntamente, hubieran constituido en otro caso la base de un contrato de transporte multimodal. Esos contratos unimodales, aunque abarquen el mismo transporte total, no se rigen - por el convenio TM sino por los regímenes de responsabilidad -- particulares vigentes respecto de cada modo de transporte.

Con el propósito de facilitar una mejor comprensión por lo previsto por este artículo y, en general, por la convención

TM, es necesario realizar las siguientes distinciones.

Se entiende por transporte unimodal, el transporte realizado por uno o varios porteadores mediante un sólo modo de --- transporte.

Se entiende por transporte intermodal, el transporte de - mercancías por varios modos de transporte desde un punto o puerto de origen, vía uno o varios puntos de tránsito, hasta un punto o puerto de destino cuando uno de los porteadores organiza la totalidad del transporte .

Dependiendo de la parte de responsabilidad que asume el porteador por todo el transporte, se emiten diferentes tipos de documentos de transporte.

En la modalidad de transporte segmentado, el porteador - que organiza el transporte, sólo asume la responsabilidad por - la parte del transporte que ejecuta por sí mismo y emite un congcimiento de embarque intermodal.

En la modalidad de transporte combinado o multimodal, el porteador que organiza el transporte asume la responsabilidad - por la totalidad del transporte, emite un documento de transpor

te combinado o de transporte multimodal ⁷ .

Al respecto es importante recordar las definiciones de - transporte combinado y de transporte multimodal que son prácticamente idénticas.

La definición de transporte combinado, según lo dispuesto por las reglas uniformes para un documento de transporte combinado de la Cámara de Comercio Internacional, es la siguiente:

"...El porte de mercancías por dos modos - diferentes de transporte por lo menos, desde un lugar situado en un país en que las mercancías se toman bajo custodia hasta -- otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente..."

Mientras que la definición de transporte multimodal del convenio TM es:

"...El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos... desde un lugar situado en un país en que el -- operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en - un país diferente".

7 Cfr. N. SAMSON: "Containerization and through bills of lading", Bills of Lading Course, Legal Studies and Services Ltd., Londres, 1988, p. 2

ARTICULO 4: REGLAMENTACION Y CONTROL DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

El presente artículo pone en manifiesto que el convenio TM, no será obstáculo para la aplicación de ningún otro convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación. Ahora bién, consideramos que es un simple recordatorio puesto que el objeto del convenio TM es fundamentalmente el contenido del contrato de transporte.

Por otra parte, reconoce el derecho que todo estado tiene para reglamentar y controlar en el ámbito nacional tanto las operaciones del transporte multimodal como a sus operadores.

En particular, en el parágrafo 2, al referirse a las consultas que deben realizarse entre las partes interesadas antes de la introducción de nuevas tecnologías y servicios, se propone evitar que se eludan las disposiciones del código de conducta de las conferencias marítimas.⁸

⁸ Art. II de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, Diario Oficial de la Federación del 28 de julio de 1976.

PARTE II

DOCUMENTACION

OBSERVACIONES GENERALES: FUNCION Y CARACTER DEL DOCUMENTO TM.

Aún cuando se ha comentado con anterioridad las características del documento de transporte multimodal, es conveniente abundar un poca más en el tema:

Documento TM no es en sí mismo un contrato de transporte es simplemente un documento que hace prueba del mismo, puesto que en él, se registran las condiciones y términos en los cuales, ha de realizarse el transporte multimodal de mercancías.

El documento TM tiene la función fundamental de constituirse como el recibo de mercancías por el porteador.

El documento de transporte multimodal es un título representativo de mercancías.

Las características de los títulos representativos de mercancías, han sido resumidas por Messineo, en la forma siguiente: ⁹

9 -----
FRANCESCO MESSINEO: I Titoli di Credito; Padova, 1953, 2a Edición, Vol. I, p. 87 y 55; citado por RAUL CERVANTES AHUMADA: TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO; décima cuarta edición, Ed. Porrúa, México, 1988 p. 17.

I. En cuanto a su contenido, dan derecho - no a una prestación en dinero, sino a una cantidad determinada de mercancías que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento.

II. El poseedor del título representativo estará en posesión de las mercancías por medio de un representante, o sea el depositario, el cual a su vez posee las mercancías nomine alieno.

III. Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen sólo un futuro de derecho de crédito, sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición sobre las mismas. El titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de posesión cediendo la investidura - del derecho de posesión sobre el título.

El título representativo, ha dicho Donadio ¹⁰ contiene - dos tipos de derechos:

- a) "Un derecho de crédito, para exigir la - entrega de las mercancías consignadas en el título.
- b) "Un derecho real sobre estas mercancías".

10

GIUSEPPE DONADIO: I titoli. Representativi delle Merci; 1936; citado por R. CERVANTES AHUMADA: Ibid., p. 18.

Es un título nominado, singular por su forma de creación y principal por la sustantividad del documento. Por su forma de circulación puede ser nominativo o al portador, en el primer caso para su circulación se requiere el endoso, salvo -- que el texto del documento se inserte la cláusula de no negociable en el segundo caso con la entrega es suficiente. Es tam--- bién un título causal.

Por otra parte al ser un título valor, reúne las si---- guientes características.

Incorporación, el derecho va íntimamente unido al docu--- mento, el ejercicio del derecho está condicionado a la exhibi--- ción del documento.

Literalidad, el documento se mide por sus letras, el al--- cance del derecho será aquel descrito en el documento.

Legitimación, debe existir una correspondencia entre el titular del derecho y el titular del documento, el endoso tiene función legitimatoria.

Autonomía, el título es válido independientemente de la causa que le dió origen.

ARTICULO 5: EMISION DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

La función representativa, o sea la incorporación del derecho real al documento, estaba supeditada a la existencia de las mercancías en poder del emisor del título, por ello el OTM tiene la obligación de emitir el documento TM en el momento que tome las mercancías bajo su custodia.

Contrario a las reglas de la Haya (*) y a las reglas de Hamburgo (**), el convenio TM permite que la emisión del documento TM por parte del OTM pueda tener la característica de negociable o no negociable a elección del expedidor.

La convención exige que el documento sea firmado por el propio OTM o por una persona autorizada al efecto por él. Se previene que la firma no tiene que ser necesariamente manuscrita y menciona otro tipo de medios posibles para su impresión, respetando en todo momento lo establecido por las leyes del país en que se emita el documento TM.

* Convenio Internacional para la unificación de Ciertas Reglas en Materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas, Bélgica; 20 de agosto, 1924.

** Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo, Alemania; 31 de marzo de 1978.

El último párrafo de este artículo reconoce, en relación con los documentos TM no negociables, el uso de dejar constancia de los datos pertinentes por cualquier medio mecánico o de otro índole. Es suficiente que el OTM, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregue al expedidor un documento legible que contenga tales datos, mismo que constituye en un verdadero documento TM.

ARTICULO 6: DOCUMENTO TM NO NEGOCIABLE

De conformidad con la mayoría de los ordenamientos jurídicos nacionales y con arreglo a la costumbre internacional, -- los títulos valor, como en este caso, se pueden emitir al portador o nominativos.

Si se emite el título al portador, todo poseedor del mismo está legitimado para exigir la prestación contenida en él. En los casos en que el título se emita a la orden, el primer adquirente del documento está legitimado de la misma manera que el, poseedor de un título emitido al portador, pero si ha existido tradición del documento a un tercero, es necesario que el primer adquirente lo acredite mediante su firma indicando la persona a la que transmite su derecho incorporado al documento. Esta transmisión se efectúa en el dorso del documento mediante el endoso. El endoso es una cláusula accesoria e inseparable -

del título, en virtud del cual el acreedor cambiario pone a otro en su lugar, transfiriéndole el título con efectos limitados o ilimitados ¹¹, la principal función del endoso es su función legitimadora: El endosatario se legitima por una cadena ininterrumpida de endosos. Endoso que no legitima no es endoso a decir de Ferrara. ¹²

Las transmisiones sucesivas pueden efectuarse de la misma manera, siempre con designación del endosatario. No obstante, es usual también que el documento se endose en blanco, sin mencionar al endosatario; el primer adquirente se limita a poner su firma en el dorso del documento. Con ello, el documento se asimila a un documento emitido al portador y todo poseedor del mismo está legitimado para obtener la prestación en él contenida, mediante la sola tradición del documento al emisor. Este principio constituye la base del texto del artículo 6.

El enunciado del apartado d) del paragrafo 1 del presente artículo recoge el uso corriente, o mejor dicho, el mal uso de emitir en varios originales, documentos de transporte negociables,

11 Cfr. JOAQUIN GARRIGUEZ; Curso de Derecho mercantil, Tomo I, México - 1977, p. 498.

12 Cfr. FRANCISCO FERRARA: La Girata della Cambiale, Roma 1935, p. 184 citado por RAUL CERVANTES AHUMADA: Títulos y Operaciones de Crédito; Décima Cuarta Edición, Edición Porrúa, México, 1988, p. 21.

especialmente tratándose de documentos emitidos al portador o a la orden endosados en blanco. En tales casos, es de importancia decisiva para el tenedor del documento saber cuantos originales se han emitido a fin de que pueda tomar las medidas necesarias para impedir que un original caiga en manos de un tercero que pudiera darles un uso incorrecto o fraudulento.

La entrega de mercancías por parte del OTM sólo puede obtenerse mediante la devolución del documento TM, por lo que el OTM se libera de tal obligación cuando se le presente un original del documento cuante éste haya sido emitido en varios originales, puesto que los demás originales, como muchas veces se indica expresamente en el documento quedan anulados, con ellos se pretende limitar la responsabilidad que tiene el OTM sobre las mercancías siempre que al momento de la entrega éste actúe de buena fe.

Puede incluso suceder, aunque desde luego en raras ocasiones, que dos personas reclamen simultáneamente la entrega de mercancías contra la devolución de dos documentos originales. En este supuesto, el porteador no puede entregar las mercancías a ninguno de ellos, sino hasta el momento en que se haya determinado cual de los dos tiene efectivamente el derecho de disposición con respecto a las mercancías.

ARTICULO 7: DOCUMENTO TM NO NEGOCIABLE

Al emitirse un documento de transporte multimodal en forma no negociable es imprescindible hacer mención expresa de -- ello y mencionar el nombre del consignatario.

A pesar de que en el documento se haga definición de -- un consignatario, éste no es un elemento personal del contrato, es un tercero, en su caso, beneficiario del contrato, en base al cual adquiere el derecho de reclamar y recibir la mercancía --- transportada. No necesariamente se requiere designar un destinatario distinto al propio cargador, pues éste puede hacer que -- la mercancía le sea consignada a él mismo, en cuyo caso a él le será entregada en los términos que se estipulen en el documento.

El consignatario cuyo nombre consta en el documento TM es la única persona legitimada para recibir las mercancías en el -- punto de destino, pero a su vez, puede autorizar a otras personas para que actúen por cuenta de él. Se recomienda que tal autorización se haga por escrito permitiendo a cada estado establecer los requisitos necesarios para considerar tal autorización -- como válida.

ARTICULO 8: CONTENIDO DEL DOCUMENTO TM

Para cumplir con su función de recibo del cargamento entregado al porteador y de prueba del contrato, el documento TM debe de contener una serie de datos, mismos que se enuncian en el parágrafo 1 del artículo que se comenta.

El inciso a) precisa que es necesario para la identificación de las mercancías especificar la naturaleza general de las mismas, así como sus marcas principales. Además, hay que indicar el número de bultos o piezas y el peso bruto de las mercancías o expresar su cantidad de cualquier otro modo. En la práctica, esos datos son proporcionados por el expedidor, también debe mencionarse en el documento, en su caso, el carácter peligroso de las mercancías. A este respecto hay que observar las normas y disposiciones aplicables en materia de mercancías peligrosas al tenor de lo dispuesto en el artículo 23 del convenio.

Conviene señalar que, si bien es el expedidor quien proporciona la mayoría de los datos relativos a las mercancías, el OTM no puede rehusarse a incluir en el documento ciertos datos aún cuando considere que los mismos son inexactos. Ahora bien, conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del convenio el OTM tiene derecho a incluir sus reservas en el documento TM en los casos en que no cuente con los medios para verificar los datos --

proporcionados por el expedidor o tenga motivos para sospechar - que los mismos no son exactos. En la práctica, los porteadores tienen sólo la posibilidad de verificar el estado exterior de -- las mercancías, puesto que los porteadores no están obligados a abrir los bultos en que éstas han sido embaladas. Así se desprende del inciso b), que emplea el término "aparente". Los documentos de transporte contienen expresiones a tal efecto, por lo general: embarcadas (o recibidas) las mercancías en aparente buen estado y condición.

Los datos que precisan los dos incisos anteriores son de suma importancia para poder determinar la responsabilidad del - OTM y su posible indemnización en caso de que sobreviniera una pérdida o avería en las mercancías transportadas.

En el documento TM deben figurar los nombres de las partes contratantes, y en su caso el nombre del consignatario (incisos c), d) y e)). Se debe mencionar el domicilio de el establecimiento principal del OTM, información necesaria si se tiene -- que decidir en que lugar puede ejercitarse una acción judicial contra el OTM de conformidad con el artículo 26 del Convenio.

Además, hay que mencionar el lugar en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia y el lugar en que debe realizarse su entrega (incisos f) y g) respectivamente). En relación con la -

custodia de las mercancías, también tiene que mencionarse la fecha en que éstas se reciben para tal efecto. Esto tiene una importancia especial en los casos en que el vendedor desea obtener el pago en virtud de un crédito documentario, puesto que los bancos siempre tendrán instrucciones de no aceptar los documentos - después de una fecha determinada. Incluso, en otros casos, puede ser indispensable que el comprador conozca en que momento el porteador ha tomado las mercancías bajo su custodia a fin de dejar constancia de que el vendedor ha cumplido con su obligación de remitir las mercancías antes de una fecha determinada.

De igual modo, debe hacerse constar la fecha de emisión - del documento TM. Cabría pensar que la fecha y el lugar en que el porteador toma las mercancías bajo su custodia es suficiente pero también puede ser importante saber si el documento TM ha sido emitido y firmado por el OTM en la misma fecha o en otra distinta. Sólo en ocasiones es aceptable emitir el documento antes de que las mercancías hayan sido tomadas bajo su custodia pero, - en la práctica, puede ocurrir que se emitan documentos TM antes de la custodia y que se firmen después. Esa información es también esencial, y por consiguiente, debe figurar en el documento TM (inciso j).

La fecha o el plazo de entrega de las mercancías si se ha convenido por las partes deberá mencionarse en el documento (inciso h). Es conveniente hacer tal indicación para poder fincar la responsabilidad del OTM por el retraso en la entrega de las mercancías al tenor del artículo 16 del convenio.

El documento TM debe contener la declaración expresa de haber sido emitido con el carácter de negociable o no negociable, (inciso i)..

Es poco usual que los documentos de transporte sean firmados por el expedidor, pese al hecho de que éste es responsable de la mayoría de los datos relativos a las mercancías que contiene. Por su parte el convenio exige que el documento sea firmado por el OTM o por una persona autorizada al efecto por el (inciso k)..

Por lo que se refiere al flete, debe entenderse que se paga en dinero, puesto que si consiste en una prestación diversa de dar o de hacer, no se daría el contrato de transporte en estricto sentido. El fléte es la contraprestación que corresponde cumplir al cargador, o bien, en los casos en que así se establezca al consignatario. El precio del transporte, debe ser determinado o determinable según lo acordado libremente por las partes.

A pesar de que en el contrato se haga mención a un consignatario, éste no es parte del mismo, es un tercero, en su caso beneficiario del contrato, en base al cual adquiere el derecho a reclamar y recibir la mercancía transportada, aún cuando - sobre él recaiga la obligación de pagar el importe del flete.

En el documento se debe indicar el monto del flete y - la moneda de pago, así como la mención de ser un flete pagadero - por el consignatario en su caso. Por otra parte no es necesario indicar el flete correspondiente a cada modo de transporte - salvo pacto expreso en contrario por las partes (inciso l).

El OTM no siempre conoce exáctamente, al momento de la emisión del documento TM, como se ejecutará el transporte desde el punto de origen hasta el destino. En consecuencia, la mayoría de los documentos TM incluyen las cláusulas de no responsabilidad denominadas "cláusulas de libertad", por las que el portea dor se reserva el derecho a ejecutar el transporte multimodal de la manera que a su juicio resulte ser la más conveniente. Por ello, el inciso m) dispone que el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo se indicaran en el documento TM sólo si esos datos se conocen en el momento de la emisión del mismo.

Finalmente, el documento TM debe comprender una declaración expresa en el sentido de que se rige por el convenio TM - (según lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 28, -- veáse más adelante), así como cualquier otro dato que las partes juzguen de utilidad incluir en el documento TM, siempre y cuando tal información no contravenga las leyes del país en el que se emita (inciso n y o).

Se ha visto que el párrafo 1 del artículo 8 impone una serie de obligaciones al emisor del documento TM. Ahora --- bien, una obligación tiende a convertirse en una mera recomendación si no está reforzada por una sanción en caso de incumplimiento. Por eso, el párrafo 2 del mismo artículo dispone que la omisión de cualquiera de los datos que deben de hacerse constar obligatoriamente no afectaran el carácter jurídico del documento TM si reúne los requisitos señalados en la definición que de éste se menciona en el párrafo 4 del artículo 1, pero por otra parte, la omisión de tales datos obliga al emisor a pagar una -- indemnización de conformidad con el párrafo 4 del artículo 28 del convenio TM (veáse más adelante).

ARTICULO 9: RESERVAS EN EL DOCUMENTO TM

Como se ha indicado, el OTM no sólo debe velar por - incluir en el documento TM una reserva sobre si sabe o tiene motivos razonables para sospechar que la información proporcionada por el expedidor es inexacta, sino que también debe mencionar - específicamente que no cuenta con medios razonables para verificar los datos relativos a la mercancía y por qué motivos. Si no lo hace, se considerará que ha hecho constar en el documento TM que las mercancías se encontraban en "buen estado aparente", lo que puede hacerle responsable también de la pérdida o avería sobreenvenidas antes del embarque, bien a causa del valor probatorio de la información contenida en el documento TM, bien por la imposibilidad legal de refutar esa información cuando el documento - TM negociable ha sido transferido a un tercero de buena fe.

Aunque las disposiciones del artículo 9 y de los siguientes artículos 10 y 11 tienen por objeto, en provecho del comercio internacional, salvaguardar los intereses de los consignatarios, estos deben evitar confiar demasiado en la posibilidad - del OTM de verificar la información incluida en el documento TM.

Hay que señalar que este control de las mercancías se refiere sólo a su estado aparente, en los casos en que el documento de transporte multimodal verse sobre el transporte de un -

contenedor cargado de mercancías homogéneas y entregado lleno y quizá también sellado al OTM (del denominado "contenedor completo" o FCL), el OTM no tendrá en la práctica ninguna posibilidad de verificar nada en absoluto salvo el estado exterior del contenedor mismo. Ahora bien, si el OTM recibe de diferentes expedidores varios bultos pequeños para el llenado de un contenedor, sus medios de verificación aumentan en la misma medida, puesto que puede verificar el estado exterior de cada bulto.

ARTICULO 10: VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO TM

Independientemente de la previsión acerca de las reservas en cuanto a las mercancías entregadas al OTM para su transporte, según lo dispuesto por el artículo precedente, el OTM no tiene la facultad de omitir la inserción en el documento TM de los datos que considera inexactos o de cuya exactitud tiene un razonable motivo para sospechar aunque no tenga medios razonables para comprobarlo, pero tiene la obligación de insertar en el documento las reservas, especificando las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para su comprobación.

El parágrafo 1 del artículo 10 dispone luego que, a excepción de los datos en relación a los cuales las reservas son

insertas en el documento TM, éste constituye prueba, susceptible de prueba en contrario, de la recepción de las mercancías, así - como están descritas en el documento. Se precisa en el párrafo 2 que la prueba en contrario no será admisible frente al tercer tenedor de buena fe, en tratándose de documentos de transporte multimodal emitidos en forma negociable, siempre que éste proceda de buena fe basándose en tal documento. Cabe señalar - que, en este último supuesto, el OTM tiene el derecho de repetir contra el expedidor según lo dispuesto por el artículo 12 del -- presente convenio.

La formulación del párrafo 1 del artículo 10 indica que aquello que según el párrafo 1 artículo 9 es aparentemente una obligación, en realidad es sólo una carga, en cuanto su omisión determina solamente el valor probatorio iuris tantum o ---- iuris et de iure de las indicaciones contenidas en el documento TM.

ARTICULO 11: RESPONSABILIDAD POR OMISIONES O FALSAS DECLARACIONES INTENCIONALES.

Desgraciadamente, el deseo de recibir documentos de -- transporte sin ninguna reserva o anotación induce frecuentemente a los expedidores a pedir tales documentos de transporte "limpios" ocultando así datos pertinentes en perjuicio del consignatario. En estos supuestos, es práctica corriente que el expedidor

extienda al emisor del documento limpio una carta de garantía o de respaldo (back letter) en virtud de lo cual se compromete a exonerar totalmente al emisor de la responsabilidad por las consecuencias que puedan derivarse de la inexactitud de los datos consignados en el documento.

La validez de esas cartas de garantía es muy discutida por una parte, aún cuando las mismas cumplen con un fin comercial, el de permitir la realización de transacciones que requieren documentos limpios, Por la otra, la falta de reglamentación y su uso indiscriminado atentan en contra del comercio internacional, al otorgarse en perjuicio del consignatario.

En las reglas de Hamburgo¹³ se ha hecho un intento por distinguir entre los supuestos de buena y mala fe, declarándose - en este último caso la nulidad de la carta de garantía, no sólo respecto del consignatario, lo que por otra parte es evidente, - sino también respecto del expedidor. Aún cuando el convenio TM no contempla tales supuestos, si el OTM ha incluido "dolosamente" información falsa en el documento TM y si la misma concierne a la naturaleza general o al estado aparente de las mercancías, esto es, los datos mencionados en incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 8 o las reservas a que se refiere el artículo 9,

13

Art. 17 de el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, (Reglas de Hamburgo). TD/B/C.H./315, 1978

el presente artículo dispone que el OTM no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el convenio con respecto a terceros que hayan actuado basándose en la descripción de las mercancías que figure en el documento TM.

Si se descubre que la información es inexacta y que el OTM la incluyó con intención de engañar al consignatario, el OTM no puede limitar su responsabilidad por pérdida, o daño que le ocasione de acuerdo al convenio. Conviene señalar que el artículo 18, relativo a la limitación de la responsabilidad sólo concierne a los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o retraso en la entrega de las mercancías (veáse más adelante) y no versa sobre la responsabilidad por la pérdida pecuniaria que resulte de la inexactitud de los datos consignados en el documento de la inexactitud de los datos consignados en el documento.

ARTICULO 12: GARANTIA PROPORCIONADA POR EL EXPEDIDOR

Como se ha mencionado, es práctica corriente que el expedidor otorgue garantías a favor del porteador cuando recibe un documento de transporte limpio, aún cuando el emisor de tal documento conozca motivos razonables para sospechar que los datos acerca de las mercancías son inexactos.

Por otra parte, no hay que olvidar que la mayoría de los datos que figuran en el documento de transporte se hacen constar por iniciativa del propio expedidor. En la práctica, el porteador a menudo proporciona de antemano a los expedidores o transitarios formularios para que éstos inserten los datos pertinentes en el documento de transporte que posteriormente será firmado simplemente por el porteador.

La convención atendiendo a este tipo de prácticas considera que el expedidor es responsable de la exactitud de los datos que debe proporcionar conforme a lo dispuesto en el inciso a) del parágrafo 1 del artículo 8.

Ahora bien, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, se considera que el expedidor garantiza la exactitud de la información que declara al OTM. Por ello, del parágrafo 2 se desprende la obligación para el expedidor de indemnizar al OTM de los perjuicios que le hubiere causado por la inexactitud o insuficiencia de los datos proporcionados, independientemente de que el expedidor seguirá siendo responsable, - incluso después de haberse transferido el documento de transporte multimodal.

El derecho que tiene el OTM a recibir tal indemnización, en el supuesto que regula este artículo, no limita su responsabilidad que surge en virtud del contrato de transporte mul-

timodal con respecto de cualquier otra persona distinta del expedidor.

Los supuestos que regula el presente artículo, en términos similares, se encuentran contemplados tanto en las reglas de la Haya¹⁴ como en el artículo 17 de las reglas de Hamburgo.

ARTICULO 13: OTROS DOCUMENTOS

La emisión del documento TM no impide que se expidan otros documentos relativos al transporte o a otros servicios que se presten en el transporte multimodal internacional.

La expedición de tales documentos no afectará la naturaleza jurídica del documento TM.

14

Art. 3 de el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque; (Reglas de la Haya), 1924.

PARTE III

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 14: PERIODO DE RESPONSABILIDAD

PARAGRAFO 1: PERIODO DE RESPONSABILIDAD

El convenio TM ha adoptado el principio natural de que el OTM es responsable durante todo el período en que las mercancías se encuentran bajo su custodia.

PARAGRAFO 2: DELIMITACION DEL PERIODO DE RESPONSABILIDAD

El presente párrafo tiene por objeto delimitar el período de responsabilidad del OTM.

A través de diversos supuestos se pretende determinar el momento en que se considera que las mercancías están bajo la custodia del OTM como el momento en que la misma termina, delimitando así el período durante el cual el OTM está obligado a responder por las pérdidas o averías que pudieran sufrir los efectos recibidos para su transportación.

Así, si el expedidor o el consignatario designa a una -- persona para que actúe por cuenta suya, si la pérdida o el daño de las mercancías sobreviene durante el tiempo en que éstas se encuentran bajo la custodia de esa persona, ese evento no se considera incluido en el período de responsabilidad del OTM (inciso i) del apartado a) e inciso II) del apartado b)).

Por otra parte la convención contempla los casos - en que las partes en el contrato de transporte multimodal han sido privadas de su libertad para decidir las modalidades de manipulación y almacenamiento de la carga en el país de origen o - de destino y los diferentes usos que rigen estos lugares (inciso II) del apartado a), (inciso III) del apartado b)).

Cabe mencionar que durante el tiempo en que las mercan--- cías se encuentren bajo la custodia de las autoridades o de un - tercero se libera de toda responsabilidad al OTM. El mismo principicio se aplica tanto en el lugar de origen como en el lugar de destino donde, por otra parte, la excepción de responsabilidad - del OTM tendrá una importancia práctica mucho mayor que en el lugar en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia. En es-- tos casos, cuando sobreviene una pérdida o un daño fuera del período de responsabilidad del OTM, el expedidor o el consignatario tienen que sujetarse a las normas que sobre responsabilidad se -

aplican a esas autoridades o terceros que tienen las mercancías bajo su custodia cuando se producen tales eventos. Sólo en raras ocasiones, se aplican normas de cumplimiento obligatorio a la responsabilidad de esas otras partes y, por consiguiente, estas frecuentemente ejercitan su potestad legal para disminuir considerablemente su responsabilidad. Por esta razón, la UNCI-----TRAL (*) en 1988 preparó el texto de un convenio internacional relativo a la responsabilidad de las llamadas "empresas explotadoras de terminales de transporte", con la finalidad de evitar una serie de arbitrariedades.

PARAGRAFO 3: EMPLEADOS Y AGENTES

Conviene subrayar que los empleados o agentes, o cualquier persona que intervenga en la ejecución del contrato TM -- por cuenta del OTM, no será considerado tercero en el sentido de las disposiciones del artículo 14.

Por otra parte, los empleados o agentes que actúan por en cargo del expedidor o del consignatario al poner las mercancías bajo la custodia del OTM o aceptar la entrega de las mercancías en el lugar de destino, realizan actos que se consideran propios del expedidor o el consignatario.

(*) United Nations Commission on International Trade Law.

**ARTICULO 15: RESPONSABILIDAD DEL OTM POR SUS EMPLEADOS,
AGENTES Y OTRAS PERSONAS.**

El artículo enuncia el principio fundamental de que el OTM será obligatoriamente responsable de las acciones y omisiones, no sólo de sus empleados o agentes, sino también de las -- de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, es decir, los actos u omisiones que realicen estos, se entienden como -- propios del OTM.

Es conveniente resaltar que no se trata de responsabilidad subsidiaria por parte del OTM, puesto que no se presenta como aquella en la que determinada persona deba de responder -- por las conductas de otra a partir del límite en que ésta es -- impotente para cubrir las prestaciones que debe.

El supuesto que regula la convención presupone que los empleados o agentes del OTM actúen en el ejercicio de sus funciones y que cualquier otra persona que no sea empleado a agente del OTM, generalmente un subcontratista, actúe en cumplimiento del contrato. En este último supuesto para que se genere la responsabilidad del OTM es necesario que esas otras personas hayan actuado en cumplimiento del contrato multimodal, por tanto será responsable por el hecho de sus empleados o agentes,

cuando exista un nexo suficiente entre las acciones y omisiones de éstos y sus funciones.

El artículo 15 recoge la distinción fundamental entre un contrato de transporte multimodal y un servicio tradicional de transporte segmentado, en donde el contrato también puede amparar todo el trayecto pero el porteador normalmente declina su responsabilidad por la parte del transporte ejecutada por otras personas y se compromete simplemente a organizar ese transporte anterior o sucesivo remitiendo al expedidor o consignatario a las demás partes que hayan ejecutado ese transporte en caso de reclamación.

ARTICULO 16: FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

En este punto es conveniente resaltar las obligaciones que impone el contrato de transporte al porteador, tales obligaciones son:

- Recibir los objetos del expedidor para su transporte;
- Realizar el transporte en los términos convenidos;
- Custodiar los objetos de transporte; y
- Entregar los mismos objetos a la persona autorizada para ello.

El fundamento de la responsabilidad del OTM radica en la culpa o negligencia tanto en sus actos como en los de sus empleados, agentes y otras personas por lo cuales debe responder conforme al artículo 15, y la misma abarca el período definido en el artículo 14. Es necesario tomar en cuenta que existe culpa cuando la conducta que se realiza es falta de cuidado o negligente y con ello genera un daño que el Derecho considera a efecto de establecer una responsabilidad ¹⁵, o bien, cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella,¹⁶

El fundamento de la responsabilidad del OTM que regula el convenio es casi idéntico al fundamento de la responsabilidad -- del porteador marítimo de conformidad con el artículo 5 de las -- reglas de Hamburgo.

El artículo 16, párrafo 1, contiene un estatuto de carácter general en cuanto al régimen de la responsabilidad del -- porteador, disponiendo que éste es responsable del daño resultando

15 Cfr. ERNESTO GUTIERREZ Y GONZALEZ: Derecho de las Obligaciones; 6a Ed. Editorial Cajica, S.A., Puebla, Pue., México 1987, - pp. 582.

16 Cfr. MANUEL BORJA SORIANO; Teoría General de las Obligaciones; 10a. Ed. Editorial Porrúa, S.A., México, 1985, pp. 460.

te por la pérdida o la avería de las mercancías y el retardo en la entrega, si el evento causante de la pérdida, la avería o el retardo se verificó cuando las mercancías estaban a cargo del porteador según los criterios establecidos en el artículo 14, a menos que éste último pruebe que él, sus dependientes, agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15, adoptaron todas las medidas que podían razonablemente ser requeridas para evitar el evento y sus consecuencias.

Generalmente, los convenios internacionales dentro del campo de la legislación de transporte sólo tratan de la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías y retraso en la entrega de las mismas, permitiendo a la legislación nacional regular la indemnización correspondiente por otros tipos de daño. Tal es el caso del daño resultante de un retraso que no sea retraso en la entrega, por ejemplo, el retraso en proporcionar el medio de transporte o en tomar las mercancías bajo su custodia etc.. Como esos tipos de daño caen fuera del ámbito de aplicación del convenio TM y de las reglas de Hamburgo, las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad tampoco serán aplicables.

Por lo general los porteadores no desconocen este hecho - por lo tanto, establecen exoneraciones o limitaciones de esa - responsabilidad en sus documentos de transporte, por tanto, la responsabilidad del OTM por la pérdida pecuniaria que sufra la - otra parte por ese tipo de daños no contemplados en este conve-- nio deberá ser determinada por la ley nacional aplicable, quien decidirá en última instancia hasta que punto la responsabilidad por tal daño o incumplimiento puede limitarse mediante estipula ción contractual.

En este punto es importante señalar la distribución de la carga de la prueba. El que tiene derecho a las mercancías debe soportar la carga de probar la existencia de un daño a causa de la pérdida o avería de las mercancías o de retardo en la entre-- ga. De manera que, según la convención, no es suficiente demostrar la existencia de una pérdida o avería en las mercancías si-- no que se debe también demostrar que tal pérdida o avería ha pro-- ducido un daño económico a la persona que pretende el resarci--- miento; para lo cual no es suficiente la legitimación formal de-- rivada de la investidura del último tenedor del documento TM, si no que se debe demostrar un interés sustancial. El régimen de la convención se acerca en este punto a aquel del "common law", según el cual la legitimación compete tanto al efectivo propieta-- rio de las mercancías como a aquel que tomó a su cargo el riesgo

al que se hallaban sometidas las mercancías durante el viaje. El reclamante tiene, pues, la carga de probar que el evento que causó la pérdida, el daño o el retardo, se verificó durante el pe--ríodo en el cual las mercancías estaban a cargo del porteador en base a los criterios establecidos en el artículo 14.

Una vez que el reclamante proveyó la prueba a su cargo, - el porteador debe, para excluir la propia responsabilidad, demostrar que él, sus dependientes, agentes o cualquier otra persona que señala el artículo 15, adoptaron todas las medidas que razo--nablemente se requerían para evitar el evento o sus consecuen--cias.

El concepto de diligencia profesional vuelve a presentar se en el párrafo 2 del artículo 16, que regula la responsabilidad por retardo en la entrega, en cuanto está previsto que tal - retardo se verifica cuando las mercancías no son entregadas den--tro del término que será razonable requerir de un operador dili--gente, con relación a las circunstancias del caso. El tipo de - comportamiento que puede ser razonablemente requerido está, por lo tanto, referido a un OIM diligente, y con ello se identifica.

El párrafo 3 del artículo que se comenta, señala que si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días con--secutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arre--

glo al párrafo 2, el reclamante podrá considerarlas pérdidas. Consideramos que la redacción del párrafo 3, es sumamente ambigua, puesto que es realmente difícil determinar con exactitud el momento a partir del cual comenzará a correr el término de 90 -- días a que se alude en los casos en que el documento de transporte no señale una fecha de entrega determinada. Por otra parte, no establece ninguna excepción a la regla de la conversión que se señala, ya que atendiendo al sentido literal de la disposición que se comenta, parece que no se permite que el cómputo de los días sea interrumpido por alguna causa.

ARTICULO 17: CAUSAS CONCURRENTES

Como se desprende del texto del artículo, cuando la pérdida o avería sobreviene a consecuencia de diferentes causas, el OTM puede hasta cierto punto quedar exonerado de responsabilidad, pero sólo es posible si consigue probar que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega sólo en parte han sido causados por su propia culpa o negligencia.

Al igual que el párrafo 7 del artículo 5 de las reglas de Hamburgo, el convenio TM en este artículo regula la hipótesis del concurso en la producción del daño de un evento imputable y de un evento no imputable.

En este artículo que necesariamente considera situaciones parcialmente comprendidas en el párrafo 1 del artículo anterior, no se habla tanto de la falta de adopción de las medidas - que razonablemente se requerían, sino de "culpa o negligencia" - del porteador o de sus dependientes o agentes"; o sea, este párrafo necesariamente presenta la hipótesis de una violación por parte del porteador del canon de comportamiento previsto en el párrafo 1 del artículo 16 como una de las concausas del evento, parece demostrar que el régimen de la responsabilidad no cambia; y está siempre basado en la culpa, que viene a intervenir justo cuando el porteador o sus dependientes, agentes o subcontratistas omitieron adoptar las medidas que razonablemente se requerían.

ARTICULO 18: LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

Para determinar el límite de la deuda del porteador, en cuanto a su responsabilidad se refiere, el convenio TM en el presente artículo, establece diversos sistemas para su cálculo.

Cuando el OTM sea responsable por las pérdidas o averías que sufran las mercancías y no pueda precisarse el momento exacto en que ocurrieron tales eventos, el párrafo 1 del artículo 18, enuncia la norma fundamental que recoge el doble método

de cálculo de limitación de la responsabilidad adoptado en el -- transporte marítimo de carga.

Tradicionalmente en el transporte marítimo de carga sólo se aplicaba el límite por bulto, el límite por kilo se incluyó -- por primera vez en el protocolo de Visby de 1968, correspondiente a las reglas de la Haya (veáse artículo 6 de las reglas de -- Hamburgo). Por tanto, el límite de la responsabilidad que utiliza la presente convención está referido al bulto o a otra unidad de carga (shipping unit) o al peso bruto de las mercancías en kilogramos, con aplicación de la referencia que lleva al límite -- más alto.

En el caso de contenedores, "pallets" o similares artefactos de transporte, el límite por bulto o unidad de carga está referido a los bultos o unidades contenidos en tal artículo de --- transporte, así como el propio elemento de transporte en los casos en que el mismo no ha sido suministrado por el OTM, cuando éstos han sido enumerados en el documento TM, en su defecto, el mismo artículo de transporte será considerado como unidad de carga.

La cuantía de limitación de la responsabilidad se expresa en "unidades de cuenta", por tanto, por regla general el límite es de 920 unidades de cuenta por bulto u otra "shipping unit", y

de 275 unidades de cuenta por kilogramo para el caso de la pérdida o avería de las mercancías sufrida.

La excepción la constituye el transporte multimodal internacional que no incluyen conforme al contrato, el porte de -- mercancías por mar o por vías de navegación interior, puesto que el límite se ajustará a una suma que no excederá de 833 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdi-- das o averiadas según lo establece el parágrafo 3 del mismo ar-- tículo. En este último supuesto se ha suprimido el límite por - bulto y se ha aumentado el límite por kilo de 275 a 833 unida-- des de cuenta, éste último límite es idéntico al fijado en el -- convenio internacional relativo al transporte de mercancías por carrera (CMR).

La unidad de cuenta es, según el artículo 31, el dere-- cho especial de giro del Fondo Monetario Internacional. Para -- los estados contratantes que no son miembros del Fondo Monetario Internacional, cuya ley no consiente la adopción como unidad de medida el derecho especial de giro (DEG o SRD), el límite está - fijado en 13,750 unidades monetarias por bulto o "shipping-unit" de 4175 unidades monetarias por kilogramo y con respecto al lími te prescrito en el parágrafo 3 en 124 unidades monetarias, de--- biéndose en este caso entender por unidad de cuenta el equivalen te a 65.5 mil miligramos de oro (pureza 900) en la moneda nacio- nal correspondiente.

El derecho especial de giro está actualmente establecido - en base a una canasta de 5 divisas, cada una de las cuales participa según un porcentaje fijo, para facilitar la determinación - de la relación entre una moneda dada y el derecho especial de giro, el fondo establece la equivalencia en dólares de ésta, puede ser deducida la equivalencia con cualquier otra divisa y el dólar.

Dada por ejemplo la equivalencia al 31 de diciembre de - 1991, 1 DEG = \$4418,6 pesos¹⁷, 920 DEG corresponden a \$4,065,112 pesos mientras que 275 DEG corresponden a \$1,215.115 pesos.

La equivalencia de 13,750;41,25 y 124 unidades monetarias respectivamente en la moneda nacional correspondiente, dependerá de la forma en que la legislación del estado correspondiente regule la conversión del valor en oro a su moneda nacional.

Por otra parte, el parágrafo 4 limita la responsabilidad del OTM por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega sujetándolo a un límite especial. Dada la relación funcional -- existente entre el flete y el tiempo de transporte -el flete es

17 "Unidades Monetarias por DEG"; en Boletín del Fondo Monetario Internacional, 1992, Volúmen del 27 de enero, p. 51.

más alto cuando más rápido es el transporte- es razonable basarse, para el cálculo de limitación de la responsabilidad, en el flete pagadero por las mercancías que hayan sufrido retraso. Este es el método aplicable en los convenios internacionales sobre el transporte de mercancías por ferrocarril y por carreta (convenio CIM y convenio CMR); sin embargo, no se aplica tal límite - especial en los convenios internacionales sobre el transporte aéreo.

Por lo que toca al transporte marítimo es hasta la creación de las reglas de Hamburgo que se introduce el método de limitación en función del flete por el retraso en la entrega de las mercancías.

El límite que señala el convenio TM para este supuesto es el mismo que se establece en el artículo 6 de las reglas de Hamburgo. El límite está constituido por una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías - que hayan sufrido retraso, pero nunca excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Es importante recordar lo que se señalaba en el comentario realizado al artículo 16 en cuanto a que el OTM sólo es responsable por el retraso en la entrega, y por ello únicamente la convención TM establece un límite para la responsabilidad que se genere bajo este supuesto. Las pérdidas pecuniarias resul--

tantes de otros tipos de retraso, como el retraso en hacerse cargo de las mercancías para el transporte o la responsabilidad por incumplimiento no está sujeto a ningún tipo de responsabilidad, y por ende, a ningún tipo de limitación, a menos que así se desprenda de la ley nacional aplicable o que el contrato de transporte multimodal contenga estipulaciones contractuales válidas a tal efecto.

El parágrafo 5 del artículo 18 señala que el OTM puede -- ser responsable tanto del daño como del retraso, pero esa responsabilidad mixta o acumulada no puede exceder del límite de responsabilidad que se habría aplicado por la pérdida total de las mercancías.

Como se ha expresado ya, el carácter obligatorio del convenio TM no impide que las partes pacten una ampliación de la -- responsabilidad en favor del expedidor. Así pues, el parágrafo 6 del artículo que se comenta permite que el OTM y el expedidor pacten límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el artículo 18.

ARTICULO 19: DAÑOS LOCALIZADOS

Una situación particular es aquella en que el convenio TM establece un límite de responsabilidad más alto para el OTM en los casos en que la pérdida o el daño ocasionados puedan localizarse en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual se establezca un límite de responsabilidad superior en virtud de un convenio internacional o una ley nacional.

La justificación que se pretende dar a esta disposición estriba en que el reclamante debería hallarse en la misma situación en que se habría encontrado si hubiera concertado el contrato directamente con un porteador del modo particular de transporte en que la limitación de responsabilidad es superior a la establecida con arreglo al convenio TM.

ARTICULO 20: RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

Es un problema conocido dentro de la legislación en materia de transporte, originado principalmente por las excepciones a la responsabilidad del porteador y por las limitaciones de esa responsabilidad, que los reclamantes se abstienen de fundar su acción en el contrato de transporte y tratan en vez de ello de encontrar un fundamento jurídico distinto del contrato, es decir tratan de fincar una responsabilidad extracontractual con la fi-

nalidad de obtener una indemnización superior a la correspondiente. Si se permitiese esa elección las exoneraciones y los límites de responsabilidad establecidos ya no tendrían ningún objeto.

Por lo anterior, el convenio TM a través del párrafo 1 del artículo 20 impide que el reclamante obtenga, por las pérdidas, daños o retrasos en la entrega de mercancías, una indemnización superior a la establecida por el convenio al pretender basar su acción en algún fundamento distinto del contrato de transporte.

Por otra parte, el párrafo 2 del presente artículo elimina la posibilidad de que el reclamante trate de obtener una -- indemnización superior al ejercitar su acción en contra, no del porteador, sino de sus empleados, agentes o subcontratistas. Esta situación sólo se presenta en aquellos casos en que se pruebe que estos han actuado en ejercicio de sus funciones.

Realmente esta disposición está destinada a proteger al propio OTM, puesto que en virtud de artículo 15 éste es responsable tanto por las acciones, como por las omisiones de sus empleados, agentes o subcontratistas en el ejercicio de sus funciones, y por ello es que se extienden a estos bajo este supuesto,

tanto las exoneraciones como los límites de responsabilidad que el OTM puede invocar en virtud del presente convenio.

Por último, el parágrafo 3 que reafirma lo expuesto anteriormente, dispone que el reclamante no puede obtener una mejor indemnización aún cuando ejercite varias acciones contra el OTM o sus empleados, agentes y subcontratistas, puesto que la cuantía total de las sumas exigibles a esas partes a título de indemnización no pueden exceder en ningún caso de los límites de responsabilidad aplicables al OTM de conformidad con el convenio -- TM. No obstante, este principio presupone que ninguna de las -- partes potencialmente responsables hayan perdido su derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo 21.

ARTICULO 21: PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

Aún cuando actualmente existe en la legislación en materia de transporte de mercancías la tendencia a conferir el carácter de inviolable al derecho del porteador a la limitación de la responsabilidad es necesario tomar en cuenta que como toda regla tiene sus excepciones.

El artículo 21 establece en su párrafo 1 que el porteador perderá su derecho al beneficio del límite de la responsabilidad previsto por el artículo 18, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de un acto u omisión del OTM realizado con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y con la conciencia de que se verificaría probablemente un daño.

Por su parte, el párrafo 2 del mismo artículo dispone que los empleados o agentes del OTM, así como las otras personas a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal conservarán también su derecho a limitar la responsabilidad y sólo lo perderán de acuerdo con las mismas reglas que se aplican al OTM.

En atención a lo dispuesto en el artículo 21, es necesario hacer las siguientes consideraciones. Por una parte, la redacción que emplea el párrafo 1 pone de relieve únicamente el comportamiento personal del OTM, sin hablar de los dependientes agentes o subcontratistas cuyo comportamiento está tomado en consideración aparte con el fin de excluirllos personalmente del beneficio del límite. De tal forma que lo dispuesto por los artículos 14 párrafo 3 y 15 del presente convenio al parecer no tienen aplicación práctica.

Es necesario analizar y considerar la naturaleza misma -- del transporte multimodal, ya que del concepto de integración -- del transporte se desprende la imposibilidad de distinguir frente a terceros, en este caso entre el OTM y el personal empleado en su organización y las otras personas a las que recurre para la ejecución del contrato: si se permitiese que los reclamantes dirigieran sus reclamaciones en contra de los subcontratistas o empleados del OTM y en virtud de condiciones distintas a las estipuladas en el propio documento de transporte multimodal, sin duda surgirían complicaciones intolerables que desvirtuarían el -- sentido mismo de la transportación multimodal.

Un segundo problema que esta norma produce es aquel de individualizar la noción de culpa cuando el OTM, como normalmente sucede, es una persona jurídica. El problema radica en saber bajo que circunstancias, cuando el porteador es una persona jurídica, puede hablarse de un comportamiento personal; en general las acciones u omisiones, para poder atribuirse a la persona jurídica como tal, deben situarse en el plano de la administración de la empresa, es decir, debe ser posible culpar a los administradores de la sociedad por no haber establecido unos métodos de gestión adecuados en su empresa y por no haber elegido y vigilado -- debidamente a sus dependientes y subcontratistas.

El ulterior problema que surge con la aplicación de esta norma es el de acertar con el preciso significado de la fórmula "una acción u omisión del porteador realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso".

En atención a lo anterior procedemos a reproducir el comentario que cita en su libro el Maestro Francesco Berlingeri sobre la expresión "RECKLESSLY" (traducida como temerariamente en el texto de la Convención) extraída del caso Albert E. Reed & Co. LTD. VS. London & Rochester Trading Co. Ltd. (1954) 2 ---- Lloyd's Rep.

"This term recklessly I think, does not -- really give rise to much difficulty it means something more than mere negligence or inadvertence. I think means deliberately ---- running an unjustifiable risk. There is -- not anything necessarily criminal, or even morally culpable, about running an unjustifiable risk; it depends in relation to what risk is run; it may be a big matter or -- may be a small matter. If I go out on a -- cold afternoon and forget to take my overcoat with me although I know quite well -- that I may catch cold if I do not, I run -- the risk of catching cold, and I run that risk deliberately, although it may not be a very serious matter. I think that is the -- sort of recklessness that has to be considered in this case. It does not involve, in the circumstances of this case, a reckless -- disregard of human life, or anything of that sort, but is sufficient that in relation to the cargo which the barge is intended to --

carry. The company or somebody in it who is in the connection responsible, should - be deliberately running an unjustifiable - risk of this kind of cargo being damaged".
18.

PARTE IV**RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR****ARTICULO 22: PRINCIPIO FUNDAMENTAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL
EXPEDIDOR.**

Como se ha mencionado el expedidor es responsable de la información que proporciona al OTM, que consigna en el documento TM, y por ello tiene la obligación de indemnizar a aquél por cualquier pérdida pecuniaria que irroge como consecuencia de reclamaciones del consignatario que se hayan basado en la exactitud de los datos contenidos en el documento.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 12, el expedidor garantiza esa exactitud e incurre en responsabilidad aunque haya actuado de buena fe en la creencia de que los datos eran exactos y por lo mismo no puede, según lo dispone el mismo artículo 12, eludir su responsabilidad demostrando que no hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados o agentes. Disposiciones similares encontramos en las Reglas de la Haya y en las Reglas de Hamburgo, párrafo 5 artículo III y artículo 17 respectivamente.

El artículo 22 del Convenio TM establece una norma general relativa a la responsabilidad del expedidor por cualquier perjuicio sufrido por el OTM.

Al igual que la responsabilidad del porteador la responsabilidad del expedidor se basa en la culpa o negligencia del propio expedidor o de sus empleados y agentes.

Aún cuando la presente norma no establece de modo expreso la distribución de la carga de la prueba, parece evidente, por la formulación misma de la norma, que la imputabilidad del daño a la culpa del expedidor es un elemento constitutivo de su responsabilidad, y debe por tanto ser probada por el porteador.

El mismo principio que maneja este artículo se contiene en el artículo 12 de las reglas de Hamburgo y en el parágrafo 3 del artículo IV de las reglas de la Haya.

La finalidad principal del artículo 22 es proteger al OTM en caso de daños materiales sobrevenidos como consecuencia del estado de las mercancías; en muchas jurisdicciones se entiende que el expedidor ha garantizado no sólo la exactitud de los datos relativos a las mercancías sino también la idoneidad de éstas para ser transportadas (garantía implícita). No obstante, el artículo que se comenta aclara que la responsabilidad del OTM no se basa en esa garantía sino en el principio general de culpa o negligencia, así cualquier estipulación en el contrato de transporte multimodal destinada a hacer al expedidor objetivamente responsable de los daños materiales resultantes de la natura-

leza de las mercancías será nula a menos que las mercancías puedan considerarse peligrosas por naturaleza (véase los comentarios al artículo 23).

Conviene señalar que tanto el expedidor como sus empleados o agentes no gozan de ninguna limitación de responsabilidad. Esto puede parecer a primera vista injusto si se considera el hecho de que la responsabilidad del OTM es limitada. Ahora bien, la responsabilidad del OTM guarda relación con determinadas circunstancias como lo es el valor presunto de las mercancías y el plazo previsto del transporte, mientras que es imposible determinar de antemano la responsabilidad potencial del expedidor.

ARTICULO 23: NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS.

El principio que establece el artículo 22 está derogado en cuanto concierne al transporte de mercaderías peligrosas, según lo preceptuado por el artículo 23, que regula de modo específico el transporte de tales mercancías.

El artículo que se comenta dispone que el expedidor es responsable frente al porteador por el daño que se derive de la carga de mercancías peligrosas desde el momento en que haya omitido informar al porteador el peligro y, siendo necesario, las precauciones que deben ser adoptadas para su transporte.

En esta situación, el OTM tiene la carga de probar la existencia del daño, su relación con el carácter peligroso de las mercancías cargadas y la omisión del expedidor de darle indicaciones en cuanto al carácter peligroso de las mercancías, y si es el caso, de las precauciones que deben adoptarse, sin necesidad de demostrar de modo específico la culpa del expedidor; la omisión mencionada constituye de por sí un comportamiento culposo.

Alguna duda surge acerca de la prueba del no conocimiento por otras vías por parte del OTM del carácter peligroso de las mercancías: no está claro en realidad, si el porteador debe suministrar también tal prueba negativa para poder accionar frente al expedidor, o si en cambio es este último quien, para excluir su propia responsabilidad tiene la carga de demostrar el conocimiento por parte del OTM. La formulación de la norma parece favorable a la primera alternativa, en cuanto a que la responsabilidad del expedidor se hace depender de la omisión y de la falta de conocimiento por otras vías de parte del OTM del carácter peligroso de las mercancías, aunque por lógica debería llegarse a la conclusión opuesta.

La regulación de las situaciones en las cuales el expedidor es responsable no está del todo clara porque, mientras al -- precisar las obligaciones de información del expedidor, el pará--

grafo 2 del artículo 23, dispone que éste debe informar al OTM no sólo del carácter peligroso de las mercancías, sino también, de las precauciones que se deben adoptar. Al describir las situaciones en las cuales el expedidor asume la responsabilidad se habla, al lado de la violación por parte del expedidor de tal obligación, solamente del conocimiento del carácter peligroso de las mercancías, por el porteador, sin ninguna referencia al conocimiento de su parte de las precauciones que se deben adoptar para siniestros en las circunstancias en las cuales la adopción de las mismas sea relevante.

Parece, por otra parte, lógico que en los casos en los cuales al expedidor deba no sólo indicar el carácter peligroso sino también las precauciones a adoptar, el mero conocimiento por parte del OTM de tal carácter y la ignorancia de su parte de las precauciones a adoptarse, no puede ser suficiente para excluir la responsabilidad del expedidor .

Otro problema que surge en orden a esta normatividad es aquel derivado de la relación existente entre el párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 23; en realidad, el párrafo 1 obliga al expedidor a señalar con claridad la peligrosidad de las mercancías, por lo cual es el caso de preguntarse si cuando el expedidor satisfaga esa obligación subsiste siempre la ulterior

de informar al OTM del carácter peligroso de los efectos. La -- respuesta parece ser afirmativa, porque la obligación de informa-- ción está expresamente mencionada en el parágrafo 2 y porque no es conjeturable que ello haya sido previsto en situaciones en -- las cuales las mercancías no son marcadas de modo apropiado, --- cuando esa obligación ha sido establecida en el parágrafo prece-- dente en términos generales, el expedidor entonces, parece tener que obedecer en cada caso la obligación de información. La cir--- cunstancia que las mercancías estén marcadas como corresponde, - como peligrosas, puede, en cambio, constituir un elemento de --- prueba del conocimiento por parte del OTM de su carácter peligro-- so.

Independientemente de la existencia de una violación por parte del expedidor de las obligaciones antes examinadas, subsis-- te siempre la facultad del porteador de descargar, destruir o -- transformar en inocuas las mercancías peligrosas que representen riesgo efectivo para la vida humana o las cosas, esto claro, -- sin que haya lugar a indemnización alguna por parte del OTM.

En los casos en que exista conocimiento por parte del por-- teador de la naturaleza peligrosa de las mercancías, y éstas -- constituyan un peligro real para la vida humana o los bienes, -- huelga decir que en ese supuesto habrá que adoptar medidas para

impedir que se produzca el daño. En esos casos, los intereses salvados (buque, cargamento, etc.) tendrán que pagar la suma proporcional que respectivamente corresponda, es decir, una contribución a la avería gruesa. Ello no impide, sin embargo que sea pagadera una indemnización en razón de la responsabilidad -- del OTM de acuerdo con las disposiciones sobre responsabilidad -- del convenio TM.

Por último, es conveniente señalar que tanto el supuesto que regula así como la redacción que se emplea en el artículo 23 del convenio TM corresponden a lo dispuesto por el artículo 13 -- de las reglas de Hamburgo.

PARTE V

RECLAMACIONES Y ACCIONES

ARTICULO 24: AVISO DE PERDIDA, DAÑO O RETRASO

Es uso corriente fijar plazos relativamente breves para dar al porteador aviso de las distintas reclamaciones. Asimismo en los actuales documentos de transporte es usual la estipulación según la cual el aviso tardío dará lugar a la extinción del derecho del reclamante a dirigirse contra el porteador, es decir operará la caducidad de su derecho.

Como en las reglas de la Haya y en las reglas de Hamburgo, el convenio TM protege en este artículo al reclamante disponiendo que el aviso tardío sólo origina el establecimiento de una presunción iuris tantum al no sancionarlo con la caducidad de su derecho.

Los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 24, reproducen la normativa de la convención de Bruselas y de las reglas de Hamburgo, en ellos se distingue entre los supuestos en que la pérdida o el daño son aparentes y aquellos que no lo son, con la sola diferencia de que en el caso de daños aparentes el término para efectuar

la denuncia, no coincide con la entrega, sino el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, y por los daños no aparentes es dentro del plazo de seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, en lugar de tres o quince días que respectivamente ordenan aquellos convenios.

Por su parte el parágrafo 3 establece que no será necesario dar aviso por escrito cuando el estado de las mercancías en el momento de la entrega al consignatario haya sido objeto de un examen o inspección conjunto por las partes.

Así como en la convención de 1924 y las reglas de Hamburgo, en el convenio TM el efecto de la omisión de la denuncia o aviso es una presunción de entrega conforme, que en realidad no cambia la distribución de la carga probatoria, puesto que en todos los casos corresponde al destinatario, como resulta del artículo 16, parágrafo 1, la carga de probar la existencia de una pérdida o de una avería ocurrida durante el período durante el cual las mercancías estuvieron en poder del OTM.

Una indirecta confirmación de la anterior conclusión se puede extraer de la normativa paralela del parágrafo 6 del artículo 24, respecto a la presunción que surge de la hipótesis en

que el OTM no comunica al expedidor la pérdida o el daño que sufrió por el hecho imputable a éste, dentro de los noventa días - posteriores al evento; también en tal hipótesis en verdad la consecuencia de la omisión es la presunción de que el OTM no sufrió ninguna pérdida o daño, en consecuencia está claro que no cambia la distribución de la carga de la prueba porque en cada caso es el OTM quien debe demostrar que ha sufrido una pérdida o un daño imputable al expedidor.

El parágrafo 5 del artículo 24 enuncia una disposición -- particular con respecto a los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, misma que rompe con el esquema general que se maneja en este artículo, ya que en este caso el aviso tardío da lugar a la caducidad del derecho a reclamar contra el porteador. El parágrafo que se comenta dispone que no se pagará ninguna indemnización por el retraso en la entrega cuando no se ha entregado un aviso por escrito al OTM dentro de un plazo de sesenta días consecutivos a partir del momento en que se hayan puesto las mercancías en poder del consignatario materialmente, o bien según lo - dispuesto en los incisos II) y III) del apartado b) del parágrafo 2 del artículo 14.

Por otra parte, es conveniente señalar que el cómputo de los plazos mencionados en este artículo se efectúa por días consecutivos, sin descontar los festivos. No obstante, si el plazo se cumple un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se entenderá prorrogado hasta el día laborable siguiente, conforme a lo dispuesto en el párrafo 7 de este artículo. En las reglas de Hamburgo no se encuentra disposición similar referente al cómputo de los plazos.

El párrafo 8 de este artículo confirma lo ya establecido por la convención TM, en cuanto a que los actos u omisiones, así como en este caso los avisos o denuncias, pueden darse no sólo a los OTM o al expedidor personalmente, sino también a otras personas que actúen por cuenta de éstos.

ARTICULO 25: PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES

Como en el artículo 20 de las reglas de Hamburgo, el convenio TM dispone en el artículo 25 párrafo 1, que cualquier acción relativa al transporte de mercancías que se base en la convención prescribe si un procedimiento judicial o arbitral no se inicia dentro del término de dos años.

Con arreglo a las reglas de la Haya parágrafo 4, artículo 6 y las reglas de la Haya-Visby (*), el plazo correspondiente a la prescripción es de un año, que también es el plazo normal en los casos de los convenios internacionales relativos al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril (Convenio --CMR y Convenio CIM). El plazo de dos años es el que señalan las disposiciones relativas a la prescripción en el convenio de Varsovia (*) sobre el transporte aéreo de mercancías.

Independientemente del plazo que fijan para que se configure la prescripción tanto las reglas de la Haya como el Convenio de Varsovia sólo contienen disposiciones relativas a la prescripción con respecto a las reclamaciones dirigidas contra el porteador, mientras que las reglas de Hamburgo y el Convenio TM se refieren a "toda acción" relativa al transporte de que se trate, lo que incluye también, por lo tanto, la reclamación del porteador contra el expedidor, es decir, las reclamaciones por el precio del transporte.

-
- * Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional de Bruselas, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, del 25 de agosto de 1924, modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968.
 - * Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Varsovia 12 de octubre de 1929).

Ahora bien, es necesario indicar que el parágrafo 1 del artículo 25 trata dos supuestos distintos. Por una parte dispone el término de dos años para el ejercicio de la acción correspondiente por parte del reclamante, si bien es la acción la atacada por el curso del término y no el derecho, y aunque el transcurso del término pueda ser solamente impedido por el ejercicio de la acción, tiene naturaleza de prescripción, tal y como se señala correctamente por la convención. Por otra parte, el mismo parágrafo establece incorrectamente la prescripción de la acción al indicar que si dentro de un plazo de seis meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que deberían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se haga notar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

En este último supuesto, en estricta teoría jurídica nos encontramos frente a la caducidad de la acción y no prescripción como señala la convención. Consideramos que tal error se debe a la circunstancia de que en el texto español de la convención, -- igualmente auténtico, la expresión "limitation of action" fué traducida como "prescripción de las acciones" y, por otro lado, este último supuesto realmente debió de haber sido considerado en -

el artículo precedente, puesto que se trata de una sanción im---
puesta al reclamante como otra excepción por el aviso tardío que
da lugar a la extinción del derecho a reclamar contra el respon-
sable.

El término de la prescripción se inicia según lo dispone -
el párrafo 2 del artículo 25, el día siguiente a la fecha en -
la cual el operador de transporte multimodal entrega las mercan-
cías o parte de las mismas, o si no, en el caso de que la entrega
no tenga lugar el último día en el cual ellas debieron ser en--
tregadas.

Para individualizar el momento de la entrega es necesario
aplicar los criterios establecidos en el artículo 14, párrafo
2 apartado B, que como ya fué puesto en relieve presenta tres -
situaciones diversas, y son la transferencia de la tenencia al -
consignatario, la puesta a disposición al consignatario de las -
mercancías de conformidad con el contrato, según la ley o los --
usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de en--
trega, o la transferencia de la tenencia a una autoridad u otro
tercero a quien, de conformidad con la ley o los reglamentos ---
aplicables en el lugar de entrega, las mercancías deben ser en--
tregadas.

Las partes pueden pactar la prórroga del plazo de prescripción, pero ello debe hacerse por escrito según lo dispuesto por el parágrafo 3 de este artículo.

El parágrafo 4 concerniente a la prórroga del término para que se configure la prescripción respecto a la acción de repetición, que reproduce la disposición contenida en el protocolo de 1968 (*), dispone que será posible ejercitar tal acción incluso aún después de expirado el plazo de prescripción establecido en el convenio TM, siempre que tal posibilidad exista en virtud de la ley aplicable. No obstante, los estados contratantes deben tener en cuenta que el plazo suplementario de la acción de repetición no podrá ser inferior a noventa días contados a partir del momento en que la persona que ejercita la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada. Hay que señalar que el convenio TM no prorroga los plazos de prescripción que hayan que cumplirse en virtud de otros convenios internacionales aplicables, como se desprende de la reserva en ese sentido que figura al comienzo del parágrafo 4 del artículo que se comenta.

* Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional de Bruselas del 25 de agosto de 1924, para la unificación de ciertas reglas legales en materia de conocimiento de embarque (23 de febrero de 1968).

ARTICULO 26: JURISDICCION

Las condiciones generales de transporte suelen contener -- una cláusula de jurisdicción por la cual el reclamante sólo puede ejercitar su acción contra el porteador en el lugar del establecimiento principal. Los tribunales no siempre admiten la validez de tales cláusulas por el temor de que puedan a veces ser utilizadas para eludir la ley aplicable, por ello, el principio fundamental en que se inspira la normativa del convenio es aquel según el cual, el pacto de atribución de jurisdicción exclusiva a un tribunal elegido por las partes, la vincula sólo si interviene luego de surgir la controversia, tal y como lo dispone el parágrafo 3 de este artículo; en cambio, antes de tal momento, se pone una alternativa entre aquellos previstos por la convención, en el centro principal de los negocios o el lugar de residencia habitual del demandado, el lugar de celebración del contrato si el demandado tiene en tal lugar el centro de los negocios, una sucursal o una agencia a través de la cual el contrato se celebra, el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo su custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de su entrega, siempre que el Juez dentro de cuya circunscripción se encuentran tales lugares tenga competencia, según los principios establecidos por la *lex fori*.

De conformidad con el párrafo 2 de este artículo, - aún cuando el reclamante sólo tiene las posibilidades de elección antes mencionadas para el ejercicio de su acción puede - acudir ante los tribunales de los estados contratantes para que dicten medidas provisionales o cautelares, por ejemplo el embargo de los bienes pertenecientes al demandado.

Por otra parte, a fin de impedir que se ejerciten varias acciones en lugares diferentes, es decir, la posibilidad de una litispendencia, el párrafo 4 del artículo 26, dispone que no se podrá ejercitar ninguna nueva acción entre las - mismas partes sobre el mismo supuesto que constituya el objeto de la acción que ya se haya promovido de conformidad con - este artículo. Sin embargo, si el fallo dictado en relación con la primera acción no es ejecutable en un país determina--do, podrá promoverse un nuevo proceso. En el apartado b) del párrafo 4 de el presente artículo se puntualiza que las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el --- traslado de una acción de un tribunal a otro dentro de un mismo país, no se consideraran como inicio de una nueva acción.

ARTICULO:27 ARBITRAJE

Las partes son libres de someter sus controversias -- futuras o las ya surgidas al arbitraje, pero mientras en este

último caso, analogamente a lo establecido en cuanto a la jurisdicción ordinaria, pueden elegir de manera exclusiva el lugar donde el arbitraje tendrá lugar; en el primer caso la sede -- previamente elegida se pone como alternativa de las sedes -- contempladas en el párrafo 2 del artículo 27, que establece criterios de conexión correspondientes a los previstos en el párrafo 1 del artículo 26, que establece lo conducente a la jurisdicción ordinaria. Este puede crear dificultades, no facilmente superables en el caso de que los contratantes recurran a una forma de arbitraje institucional, cuyas normas preven de modo específico que el arbitraje debe tener lugar en la sede de la institución y no son fácilmente adaptables al -- desenvolvimiento del arbitraje en un lugar distinto. Esto se verifica por ejemplo para todos los reglamentos arbitrales de los países que antiguamente conformaban el bloque socialista, como ejemplo de ello basta citar "The rules of procedure for -- the maritime arbitration commission of China council for the promotion of international trade", "The rules of procedure -- for the maritime arbitration Soviet commission" y "The rules of the international court of arbitration de Gdynia".

De conformidad con el párrafo 1 del artículo 27, el compromiso de arbitraje deberá pactarse por escrito. Sin embargo, según el convenio TM no es necesario hacer constar explícitamente en el documento TM que los arbitros aplicaran --

este convenio, puesto que el párrafo 3 del artículo 27 establece que habrán de aplicar sus disposiciones.

Si tal cláusula o compromiso contiene estipulaciones incompatibles con las disposiciones antes mencionadas, tales estipulaciones serán nulas; no obstante, el compromiso de arbitraje seguirá siendo válido.

Las reglas de Hamburgo autorizan la estipulación de este tipo de cláusulas compromisorias en los conocimientos de embarque, según lo dispuesto por su artículo 22.

PARTE IV
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 28: ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

El párrafo 1 del artículo 28 dispone que toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal en la medida que se aparte directa o indirectamente de la normativa del convenio TM será nula y quedará por tanto sin efecto. No obstante, la nulidad de ese tipo de estipulaciones no afectará la validez de las demás disposiciones del contrato o documento en que se incluyan. Este mismo párrafo expresamente declara la nulidad de aquel tipo de cláusulas que tengan por objeto ceder el beneficio del seguro de las mercancías al OTM. El párrafo 2 del artículo que se comenta ofrece la posibilidad de aumentar voluntariamente la responsabilidad y las obligaciones que incumben al OTM en virtud del Convenio, es decir mediante la elevación de los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 18 o la eliminación de las exoneraciones de responsabilidad o ambas, todo lo anterior con la finalidad de proteger a la expedidor. El párrafo 3, exige que en el documento TM se incluya una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del Convenio TM que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del OTM o del consignatario.

Ahora bien, en los casos en que la violación a los principios establecidos en el párrafo 1 o 3, por parte del OTM, ocasione algún perjuicio al titular de las mercancías éste deberá de ser indemnizado de conformidad con lo dispuesto por esta con ven ción. Asimismo, el OTM en los casos en que el titular hubiere efectuado gastos para hacer valer su derecho además deberá pa gar le una indemnización por los g as t o s er o g a d o s de co n f o r m i d a d a d o co n l a l e y d e l e s t a d o q u e s e i n c o e e l p r o c e d i m i n t o.

ARTICULO 29: AVERIA GRUESA

Las partes en un contrato de transporte multimodal interna ci o n a l, siempre que éste comprenda un tramo marítimo, al igual - que las partes en un contrato unimodal de transporte marítimo de mercancías, pueden quedar sujetas a la normativa aplicable a la a v e r í a g r e s a; por ello, , los documentos T M suelen contener cl á u s u l a s que remiten a las reglas de York y Amberes de 1974 r e l a t i v a s a l a a v e r í a g r e s a. Sin embargo, hay que señalar que el co n v e n i o T M, al igual que las reglas de Hamburgo en su artículo 24, simplemente se limita a autorizar la aplicación de las d i s p o s i c i o n e s r e l a l i q u i d a c i o n e s r e l a a v e r í a g r e s a contenidas en el documento T M o en la legislación nacional, en la medida -- que sean aplicables.

El parágrafo 2 del artículo 29 dispone que, con excepción de las reglas establecidas en el artículo 25 respecto del plazo de prescripción, las disposiciones del convenio TM relativas a responsabilidad del OTM por la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento. Aún cuando este parágrafo mantiene la relación tradicional entre el contrato de transporte marítimo y la avería gruesa es incompatible, en cierto modo, con las disposiciones relativas a la avería gruesa que exigen primero que la parte pague su contribución sin perjuicio de que trate después de obtener un resarcimiento en caso de responsabilidad, la regla "D" de las reglas York y Amberes establece:

Quando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto, haya sido consecuencia de una falta cometida por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir, pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte - por tal falta.

A este respecto, el convenio TM prevalece sobre los principios normales de la avería gruesa, ya que si la parte responsable es el OTM, su responsabilidad se basa en las disposicio--

nes del presente convenio que, en ese caso, determinarán también hasta que punto puede "negarse a contribuir a la avería gruesa"

ARTICULO 30: OTROS CONVENIOS

Como se señaló en el comentario al artículo 4 y como se -- desprende del artículo 30, no es incompatible con este convenio la aplicación normativa de otros convenios internacionales o legislaciones nacionales, siempre y cuando no contravengan la esencia del transporte multimodal internacional de acuerdo a la normativa del convenio TM.

Este artículo tiene como finalidad dar preferencia a ciertos convenios internacionales ya vigentes, como se desprende de la lectura de los párrafos 1 y 3, referentes al derecho de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior a limitar su responsabilidad y la exoneración de responsabilidad para el OTM, en virtud de los daños ocasionados por un incidente nuclear, siempre que el explotador de una instalación nuclear sea el responsable del daño en virtud de la convención de Viena o la legislación nacional aplicable.

ARTICULO 31: UNIDAD DE CUENTA O UNIDAD MONETARIA Y CONVERSION

El artículo 31 dispone en su parágrafo 1, que las sumas establecidas en el artículo 18, tal y como se expuso en páginas anteriores, deben ser convertidas a la moneda nacional de un Estado en base al valor de tal moneda en la fecha de la sentencia o en la fecha que hubiera sido acordada entre las partes y agrega, que el valor de la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, debe ser calculada de conformidad con - el método de valuación aplicado por el FMI vigente en la fecha - en la cual se efectuará la conversión.

Al introducir las normas uniformes en el derecho interno - los Estados contratantes, por lo tanto, no deberán convertir las unidades de cuenta expresadas en el artículo 18 en moneda nacional; pero deberán mantener los límites de la deuda del OTM en derechos especiales de giro, dejando al juez la tarea de efectuar la conversión a la fecha de la sentencia, sobre la base del método de valuación aplicado en ese momento por el FMI. De manera - que, el juez deberá, de oficio, establecer cual es el método de valuación en vigor con el cual efectuar la conversión y pronun--ciar la condena en moneda nacional.

Las modalidades de la conversión deben estar establecidas de modo expreso por los Estados contratantes que no son miembros del Fondo Monetario Internacional respecto al límite expresado en oro.

El parágrafo 5 dispone que los estados contratantes que no son miembros del Fondo Monetario Internacional deben comunicar el método que utilizarán para convertir en moneda nacional los derechos especiales de giro al depositario de la convención (o sea el secretario general de las Naciones Unidas) al momento de la firma de la convención o al momento del depósito del instrumento de ratificación, de aprobación o de adhesión.

Por otra parte, cabe señalar que los Estados que decidan ejercitar la opción prevista en el parágrafo 2 del artículo, o sea, aquella de aplicar el límite expresado en oro, deben comunicar al depositario de la convención el resultado de la conversión en tal momento de los 65.5 miligramos de oro (pureza 900) en moneda nacional; en modo tal se conforma una diversidad de aplicaciones de los límites, porque mientras los límites expresados en derechos especiales de giro son convertidos en moneda nacional a la fecha de la sentencia de condena, los expresados en oro se convertirán en moneda nacional en el momento de la firma, de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y parece -

que en lo sucesivo deben permanecer inalterados; con la consecuencia de que pueden gradualmente ser erosionados por la pérdida de poder adquisitivo de la moneda nacional, mientras que este fenómeno está cuando menos nivelado en el caso de los derechos especiales de giro, porque la conversión es efectuada sobre la base de la canasta de las monedas de cinco de los estados miembros del Fondo Monetario Internacional.

PARTE VII

CUESTIONES ADUANERAS

ARTICULO 32: TRANSITO ADUANERO

Debe notarse, que el convenio TM que establece la normativa aplicable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal para la operación total cubierta por el contrato TM no es convenio aduanero; sin embargo los países en desarrollo desearon particularmente incluir disposiciones aduaneras dentro del convenio, ya que las disposiciones en los acuerdos existentes, en ese momento, no se consideraron adecuadas para facilitar el desarrollo de las operaciones TM. Por consiguiente, el convenio TM incorpora un nuevo enfoque del principio del libre tránsito e incluye disposiciones destinadas a limitar la inspección aduanera de las mercancías en tránsito, sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y acuerdos intergubernamentales a que pueda estar sujeto cada Estado.

Desde el punto de vista aduanero, la dificultad básica que plantea el transporte de bienes en recipientes unitizados -contenedores- es que el tiempo requerido para su transferencia se reduce apreciablemente y que las propias mercancías no pueden ser físicamente examinadas debido a que las cargas unitizadas no son vaciadas en puntos intermedios.

En tales circunstancias, las formalidades aduaneras tradicionales en las fronteras constituyen una limitación al comercio internacional; por ello, el principal propósito de los acuerdos de tránsito aduanero es establecer procedimientos, mediante los cuales las mercancías puedan pasar a través de un número de países con un mínimo de control aduanero durante la travesía, sin la necesidad de documentación y garantías nacionales que aseguren el paso de derechos de importación e impuestos que resulten aplicables de acuerdo a la legislación nacional. La documentación nacional y las garantías nacionales son reemplazadas por una declaración internacional y arreglos internacionales de seguridad, respectivamente.

El propósito general de los procedimientos de tránsito aduanero, es proporcionar la evidencia de que las mercancías no han sido introducidas, total o parcialmente, en el mercado del país de tránsito sin pagar derechos e impuestos, puesto que no se pretende que las mercancías en tránsito sean para el consumo doméstico en el país de tránsito.

El anexo del convenio TM, concerniente a las disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multilateral internacional de mercancías, dispone en su artículo II que los Estados contratantes concederán libertad de tránsito a las

mercancías en el transporte multimodal internacional y que, por regla general, éstas no serán sometidas a inspección aduanera - durante el viaje a su destino final. A estos efectos, de conformidad con el artículo III, los estados contratantes deberán --- adoptar medidas para que las mercancías, por regla general, sean despachadas en la oficina de aduanas de destino o, por lo menos, deberán esforzarse por efectuar tal despacho en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas. Al tenor de lo dispuesto en el artículo IV, las mercancías no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito, en los países de tránsito. A fin de evitar el exceso de documentación se recomienda que las autoridades de aduanas de los países en tránsito acepten el documento TM con descripción suficiente de las mercancías de que se trata (artículo VI).

2.2.2. PROBLEMATICA QUE PRESENTA EL CONVENIO EN EL AMBITO INTERNACIONAL.

Tal como hemos señalado con anterioridad, los intentos por regular jurídicamente la transportación multimodal a lo largo de las últimas seis décadas han sido varios; no obstante, ninguno - de ellos ha cristalizado lo suficiente para regir satisfactoriamente este servicio de transportación a nivel internacional.

Todo parecía indicar que la convención de las Naciones Unidas, sobre el transporte multimodal internacional de mercancías - de 1980, lograría el propósito por tantos años anhelado, puesto - que representa la culminación de por lo menos una década de negociaciones intergubernamentales realizadas en el seno de la UNCTAD y la organización marítima internacional, así como quizá otra dé cada de deliberaciones realizadas por diversas instituciones priva das, de las cuales cabe mencionar al Comité Marítimo Internacio-- nal.

Sin embargo, a doce años de su creación tal instrumento ju rídico no ha iniciado su vigencia a nivel internacional y por aho ra tal evento no se vislumbra en un futuro cercano.

En virtud de lo incierto que se presenta el panorama para la convención TM, cabría preguntarse el por qué de su fracaso en la esfera internacional, puesto que los factores que dieron ori-- gen a las negociaciones tendientes a crear una convención interna cional sobre el transporte multimodal, hoy por hoy, siguen vigen tes.

El acarreo de mercancías, continua realizándose mediante - el uso de contenedores desde un punto a otro, pasando a través de distintos regímenes de responsabilidad durante el transporte.

Es de mencionarse, que no sólo continúan estos factores, sino por el contrario, tanto el volúmen de carga como el número de contenedores movilizados mediante la transportación multimodal se incrementan cada día.

A continuación expondremos cuales han sido los principales factores políticos, jurídicos y económicos que han incidido en el fracaso de la convención de la organización de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías y, que por ende, obstaculizan el cumplimiento de su principal objetivo, el establecimiento de ciertas reglas uniformes relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de este transporte.

2.2.2.1. Factores Políticos.

La desigualdad económica y tecnológica, así como las distintas ideologías políticas imperantes en el orbe al momento de realizarse la convención TM fueron los factores decisivos que impidieron alcanzar el objetivo propuesto por la UNCTAD.

En primer lugar podemos señalar que las negociaciones en torno a la creación de la convención TM desde sus inicios presentaron serias dificultades; se pretendía crear una serie de nuevas reglas que normaron el régimen de responsabilidad aplicable al transporte multimodal, así como desarrollar un documento especial para este tipo de transporte.

Sin embargo, durante el desarrollo de los trabajos existieron posturas distintas que pugnan por soluciones antagónicas una de estas posturas estaba representada por los países industrializados, es decir las principales potencias políticas y económicas y la otra por los países en vía de desarrollo¹⁹; lo anterior, provocó que la convención se permeara de tintes políticos, dejando a un lado las soluciones comerciales prácticas.

Cabe mencionar, que esta problemática no sólo se ha presentado en la convención TM; un ejemplo de ello es el proyecto de convención T.C.M., producto de la armonización de los trabajos realizados por la UNIDROIT (proyecto de Roma y la CMI (reglas de Tokio), mismo que nunca se finalizó.

19 Cfr. M. GRAHAM, "The economic and commercial implications of the multimodal convention", Multimodal transport the 1980 U.N., Convention-papers of one day seminar, Universidad de Southampton, Facultad de Derecho, 17 de septiembre de 1980, p. F6.

Este proyecto trataba de ofrecer soluciones comerciales a través de su estructura jurídica, sin embargo, fue rechazado por los países en vías de desarrollo, quienes al no haber formado -- parte en su creación argumentaban que el mismo, no satisfacía - los intereses políticos y económicos de este tipo de países al - no incluir todos los puntos que ellos consideraban de importancia²⁰.

Uno de los principales argumentos que este grupo manejó - en contra del proyecto, fue la violación de la soberanía estatal que supondría su aprobación, ya que el operador de ese transporte al ser multinacional, podría evadir o violar su legislación nacional al amparo de ese nuevo instrumento jurídico²¹.

Por lo que respecta al desarrollo de los trabajos de elaboración del convenio TM esta problemática se recrudeció.

20 Cfr. Ibid. p. F5

21 Cfr. Ibidem.

En el período crucial, entre 1969 y 1970, se percibió el valor - de la fuerza de los votos del grupo de los setenta y siete, tal como se le conoció en la organización de las Naciones Unidas al grupo de los países en vías de desarrollo, quienes pretendían lo grar hacerse justicia al corregir su debilidad económica con el uso de la fuerza política²²:

No todos los asuntos que afectaban a los países en vías - de desarrollo eran materia apropiada para formar parte del artí- culado de una convención internacional. Proponían incluir ciertos puntos sobre la política y los costos de la contenedoriza--- ción , así como la tecnología que involucra su manejo; sin em-- bargo, existieron varias discusiones en torno a estos problemas económicos y tecnológicos, como lo demuestran los múltiples docu- mentos emitidos por la Secretaría de la UNCTAD.

Por otra parte, las opiniones al respecto de la naturale- za del documento de transporte y las condiciones relativas a la responsabilidad por el acarreo de mercancías a través del trans- porte multimodal, también se encontraban divididas; no obstante, el debate se centró principalmente en el sistema de responsabili- dad que debería de adoptar la convención, principalmente por las

22

Cfr. E. SELVING: "The background of the Convention"; Multimodal Trans- port the 1980 U.N., Convention - papers of one day seminar; Universi- dad de Southampton, Facultad de Derecho, 12 de septiembre de 1980, p. 416.

consecuencias que traería consigo la adopción de determinado sistema.

Existían dos posibles opciones para regular la responsabilidad de los operadores del transporte multimodal; es decir el sistema tipo red y el sistema tipo uniforme, mismas que en su oportunidad serán tratados.

Conforme se desarrollaron los debates de la convención TM la polémica acerca del sistema tipo red contra el sistema tipo uniforme aceptó algo de significación ideológica, el sistema tipo red era fuertemente apoyado por los países industrializados mientras que el sistema de tipo uniforme era sustentado por los países en vías de desarrollo.

Visto que la formulación de la convención TM se sujetó principalmente a diversos intereses políticos y económicos que cada uno de los grupos representaba, olvidó reconocer las prácticas comerciales existentes y solucionar otro tipo de problemas que en la actualidad siguen presentándose.

La convención TM no regula la relación entre el operador de transporte multimodal y sus subcontratistas, confirma ciertos derechos que Estados soberanos tienen de cualquier forma ²³

23

Cfr. A. DIAMOND: "Legal aspect of the Convention", Multimodal Transport the 1980 U.N., Convention - papers of one day seminar Universidad de Southampton, Facultad de Derecho, 12 de septiembre de 1980, p. c2.

y por ello invita, más no requiere a sus firmantes a actuar de -- forma determinada; sin embargo, consideramos que la regulación de los requisitos para el otorgamiento de licencias a los operadores de transporte multimodal, mismos que no trata el convenio TM, es materia propia de una convención internacional que de ninguna manera violaría la soberanía de cada estado.²⁴

Otro de los factores que han impedido la adopción de la - convención TM por varios Estados es la estrecha relación que tie ne con el convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte ma rítimo de mercancías de Hamburgo, relación que existe tal como - lo demostramos en su oportunidad.

Según la opinión de Richard W. Palmer y Frank P. DeGui--- llio, la convención TM no se convertirá en una realidad mientras que las reglas de Hamburgo no entren en vigor internacionalmen-- te²⁵.

Cabe mencionar que las reglas de Hamburgo aún no entran - en vigor internacionalmente, ya que para ello se requiere que 20 Estados lleguen a ser partes contratantes del convenio, hasta el

24 Cfr. Ibidem.

25 Cfr. RICHARD W. PALMER Y FRANK P. DEGUILLIO: "Terminal Operations and multimodel carriage: History and Prognosis", Tulane Law Review; Admiralty Lay Institute, Nuevo Orleans, Estados Unidos, Año 1989, Vol. 64 No. 273, diciembre de 1989, p. 363.

1 de enero de 1992, sólo 17 países han ratificado al convenio o se han adherido a él²⁶.

2.2.2.2. Factores Jurídicos

La convención TM desde el punto de vista jurídico ha sido severamente cuestionada, varios de sus artículos han sido atacados especialmente por su imprecisión en el manejo de la terminología que emplea; así como por el sistema que utiliza para la determinación de la responsabilidad por parte de los operadores -- del transporte multimodal y sus límites²⁷.

Aún cuando los partidarios de la convención TM expresen que con la misma se logrará un cierto grado de uniformidad jurídica, podemos señalar que ciertamente existen artículos que de su simple lectura dan lugar a diversas interpretaciones.

Se puede citar como ejemplo el parágrafo 1 del artículo 1 del convenio TM, sobre los conceptos de recepción y entrega de -- las mercancías, puesto que al no haberse definido exactamente en

26 Cfr. Conferencia de las Naciones Unidas, sobre el Comercio y Desarrollo: "El Transporte Marítimo", TD/B/6.4/334, Nueva York, 1992, p. 83

27 Cfr. A. DIAMOND: Op. Cit.: p. C7.

que consisten tales operaciones, dificulta la determinación del momento en que la función de transporte es subsidiaria o bien -- forma parte como un segundo tramo del transporte multimodal.

La situación actual del convenio de Varsovia de 1929, sobre el transporte aéreo de mercancías, nos demuestra que lo expuesto anteriormente no se aparta de la realidad, ya que aún --- cuando forman parte del mismo por lo menos 114 países²⁸, existen más de 40 versiones diferentes de ese convenio que se aplican a distintos países²⁹.

Ahora bien, es necesario resaltar que aún cuando la traducción del texto legal al idioma español es "auténtica", según la terminología empleada en la Organización de las Naciones Unidas, la misma adolece de serias fallas, como ejemplo bastaría re tomar el comentario hecho a propósito del supuesto normativo que regula el artículo 25.³⁰

Las críticas que se aducen en torno a la convención, van más allá de los aspectos técnicos, ya que atacan directamente los puntos medulares que la misma sustenta, tal es el caso del -

28 Cfr. "Principal Instruments of the warsaw system"; IATA Legal Department, Canada, Vol. II, 1981, pp. 70-77.

29 Cfr. "The warsaw System"; en I.C.C. Business World, Paris, Vol, III, No. 20, abril-junio, 1985, p. 22.

30 Vid. supra

sistema de responsabilidad y los límites que propone la convención, tanto desde el punto de vista de su estructura jurídica como por las consecuencias económicas y comerciales que se derivarían de su aplicación.

Para poder comprender las críticas que se realizan en torno al sistema que adopta la convención TM a continuación señalaremos cuales fueron los problemas que trajo consigo el fenómeno multimodal.

El sistema de transportación multimodal trajo consigo dos nuevos problemas de responsabilidad distintos. La convención - TM pretendió solucionar estos problemas al otorgarles un marco - jurídico y, para ello, creó el sistema de responsabilidad uniforme modificado³¹.

Una vez que las mercancías son embaladas en un contenedor y transportadas por distintos modos, las mismas pueden sufrir -- ciertos daños o pérdidas.

Sin embargo, la pérdida o el daño que sufren las mercancías puede ser localizado, es decir, que es posible determinar el modo o el transporte en el que se produjo el evento, o no lo

31 Cfr. GRAHAM; op. cit.; p. F7.

calizado u "oculto", es decir, que es imposible determinar cuando se produjo la pérdida o el daño.

La práctica comercial, antes de la aprobación del convenio, resolvió este problema de la siguiente forma:

Cuando el evento, que produjo el daño o la pérdida, era posible atribuirse a una fase del transporte, es decir, pérdida o daño localizado, la responsabilidad del operador del transporte multimodal era determinada mediante la aplicación de las reglas correspondientes a esa fase como si se tratara de un transporte unimodal; con lo cual, existía la posibilidad de que el operador del transporte multimodal pudiera repetir, el pago de la indemnización cubierta, en contra de su subcontratista, siempre que el operador no fuera en sí mismo el porteador efectivo.

En los casos de pérdida o daños ocultos, se convirtió en una costumbre o uso mercantil que los contratos de transporte -- completo o directo estipulaban el límite específico de responsabilidad, es decir, el monto de la indemnización por esos eventos, tal cantidad era pagada por el OTM al dueño del cargamento, sin que existiera la posibilidad de algún recurso por parte del OTM.

Aún cuando la solución adoptada en el foro comercial internacional no era del todo perfecta, el transporte multimodal -

siguió evolucionando.

Sin embargo, no pocos organismos e instituciones, tanto gubernamentales como privados, consideraron que existía la posibilidad de ofrecer una mejor solución al problema, existían en ese momento, dos opciones posibles.

En primer lugar, la adopción del sistema de responsabilidad uniforme, cuya finalidad es la de establecer una serie de normas uniformes en materia de responsabilidad con límites uniformes tanto para daños localizados, como para daños ocultos.

En segundo lugar, la adopción del sistema de responsabilidad tipo red que consiste en la incorporación de las normas concretas relativas a los distintos modos en el contrato de transporte multimodal en los casos en que la pérdida o el daño de las mercancías puede localizarse en un tramo determinado. En este caso, el demandante se hallaría en la misma situación en que se habría encontrado si hubiere concertado un contrato específico para ese transporte. El principio de responsabilidad de tipo red, recibe su nombre en virtud de que el contrato de transporte multimodal se asienta en la red de normas básicas por las que se rigen los distintos modos de transporte.

Este último era el sistema que regía antes de la aprobación del convenio TM, y como en su oportunidad señalaremos, continúa vigente en la práctica comercial internacional.

Sin embargo, aún cuando se optara por este último sistema era necesario crear normas particulares para los casos en que -- las pérdidas o daños no se pudieran atribuir a alguna fase determinada del transporte, esto es, en los casos en que existiera lo que se denomina daños ocultos. Anteriormente la responsabilidad del operador por este tipo de daños, se regía por las estipulaciones del contrato de transporte multimodal.

En el caso concreto de la UNCTAD, sus trabajos se centraron en un propósito principal, el unificar la pluralidad de sistemas de responsabilidad utilizados en el transporte multimodal a través de la creación de normas obligatorias que rigieran la totalidad del transporte.

En un primer momento, la idea de un sistema uniforme parecía atractiva, pero mientras más especialistas en el tema opinaban (principalmente los operadores de este servicio), menos seguros estaban de los límites que deberían establecer y el tipo de régimen que deberían adoptar dentro de las distintas prácticas que imponían las otras convenciones internacionales unimodales, legislaciones nacionales, costumbres y usos comerciales.

Ante tal situación, independientemente de los factores políticos, ideológicos y comerciales que se presentaron durante -- los períodos de sesiones de la UNCTAD, se reconoció el problema

que representa el tratar de alcanzar la tan prometida uniformidad jurídica en torno al sistema de transporte multimodal y, por ende, se optó por un sistema de responsabilidad uniforme modificado en vez de uno en forma pura.

Cabe señalar que la secretaría de la UNCTAD sostiene que el sistema de responsabilidad que adopta la convención TM es el sistema de tipo red modificado³².

Sin embargo, consideramos que se trata de un sistema de responsabilidad uniforme modificado, ya que como la misma secretaria de la UNCTAD señala, el convenio TM ha adoptado una combinación de ambos sistemas, puesto que establece normas de responsabilidad uniformes pero límites de responsabilidad variables según varios factores³³.

El sistema que plantea la convención modifica al sistema de responsabilidad uniforme puro en tres puntos esenciales.

Primero, donde no exista un tramo marítimo será aplicado un límite superior por daños ocultos, en comparación de aquéllos que se aplican cuando el transporte incluye una fase marítima.

32 Cfr. UNCTAD: Las Consecuencias económicas y comerciales de la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal Internacional de mercancías."; Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, comisión del transporte marítimo, -- TD/B/C.4/315 (Part. II), 1989, p. 1.

33 Cfr. Ibid., p. 13.

Particularmente estos reconocimientos cuando se presenta una fase aérea son sui generis.

Segundo, permite que los operadores europeos sigan rigiéndose por los convenios CMR y CIM, beneficiando el intercambio comercial en las costas europeas.

Tercero. Tratándose de daños localizados, en donde sea -- aplicable una convención unimodal o ley nacional que establezca límites superiores a los que la convención establece, se aplicarán aquellos límites, lo cual no implicará que se excluyan las reglas de la convención.

Estas modificaciones son de ayuda, pero en nuestra opinión no tan favorables como adoptar el sistema de red en todos los casos de daño conocido.

Es oportuno considerar que el operador de transporte multimodal no en todos los casos es el porteador efectivo, en la mayoría de las ocasiones subcontrata el servicio de algún operador de transporte unimodal, para poder cumplir con el contrato de transporte multimodal, incluso como hemos señalado en el capítulo anterior, existen operadores de transporte multimodal que no son porteadores efectivos en ningún modo de transporte (OTM---NOB'S).

Sin embargo, es necesario puntualizar que la convención - únicamente regula la relación existente entre el operador de --- transporte multimodal y el expedidor de la carga, olvidando la - relación que existe entre el OTM y sus subcontratistas en virtud del contrato de transporte unimodal que los une.

En atención a lo dispuesto por la convención, el operador multimodal acepta la responsabilidad por las mercancías desde el momento en que las toma bajo su custodia hasta el momento en que realiza su entrega y es responsable por los actos u omisiones de sus subcontratistas, por otra parte, el sistema de responsabilidad y los límites propuestos por la convención para el caso de - daños conocidos, lo sujetan a un régimen básico con límites al- tos de compensación, artículo 19 ³⁴, que no podrá recobrar en su totalidad del subcontratista responsable.

La situación normal para el operador de transporte multi- modal debería ser que la responsabilidad "Back to Back" se apli- cara, es decir, el operador debería estar en posibilidad de reco- brar del subcontratista la misma compensación que él está obliga- do a pagar al expedidor del transporte multimodal, tal situación que a nuestro juicio no sitúa en un plano de desventaja al expedi- dor de la carga, no se podrá presentar a menos de que se adopte el sistema tipo red.

No obstante, varios especialistas difieren de nuestra opinión, pues argumentan que es muy difícil lograr la aplicación del principio de responsabilidad tipo red, ya que se requiere que la pérdida o el daño pueda localizarse en un tramo determinado del transporte y un elevado porcentaje de las averías sufridas por el cargamento, son daños no localizados u ocultos³⁵.

Considerando lo anterior, mantenemos nuestra postura, ya que como lo demuestran los datos proporcionados por la compañía - OCL operadora de este tipo de servicios y con gran reconocimiento a nivel mundial, así como por otros operadores, cerca del 80% de las reclamaciones que acontecen son por daño o pérdidas conocidos³⁶.

Por lo que respecta a los daños ocultos, el operador está consciente de que debe responder por ellos en base a los límites que se fijen, aún cuando no podrá recobrar tales cantidades.

Por otra parte, se ha argumentado que el sistema de responsabilidad tipo red puro, crea a las partes algunas dificultades para prever y evaluar sus riesgos respectivos.

35 Cfr. Ibid., p. 12.

36 Cfr. M. GRAHAM: op. cit., p. F6

Especialmente cuando el OTM se reserva la facultad de -- ejecutar a su arbitrio el transporte multimodal, y elige quizá -- el transporte marítimo en vez del transporte aéreo pues la pro-- tección de que goza el cargador puede ser considerablemente infe-- rior a lo previsto³⁷.

Consideramos que tal apreciación carece de fundamento -- puesto que independientemente del sistema de responsabilidad que se adopte el operador de transporte multimodal, tal y como lo se-- ñala la convención TM y la práctica misma, tiene la facultad de modificar tanto itinerario como los modos de transporte en razón de ser él, el experto en estas cuestiones; por tanto, sea cual -- sea el sistema adoptado, bajo este supuesto el riesgo es el mis-- mo.

Ahora bien, cualquiera que sea el modo de transporte que el OTM elija deberá de actuar según los cánones de comportamien-- to exigidos en las normas que regulan su actuación y en caso de incumplimiento deberá de responder por sus actos según los lími-- tes establecidos por la convención internacional o legislación -- nacional aplicable.

Para una mejor comprensión del sistema de red presenta-- mos un diagrama de flujo que demuestra la operación de este sis-- tema.

CONTRATOS

EXPEDIDOR

OTM

OTM

CONTRATO 1
CONTRATO BASE

ACTUANDO COMO PAIS
CIPAL Y RESPONSA-
BLE DE LAS MERCAN-
CIAS A SU CARGO

EL OTM REALIZA CIERTOS CONTRATOS COMER-
CIALES CON OTROS TRANSPORTISTAS O POR-
TEADORES, DONDE EL NO ES EL PORTADOR

RESPONSABILIDAD

PORTADORES

E F C I A S

MARITIMOS

HAYA-VISBY

FERROVIARIOS

COTIF*/NACIONALES

TERRESTRES

CMR*/NACIONALES

TERMINALES

ESPECIFICAS O MULAS

AEREOS

VARSOVIA

DANOS OCULTOS:
SEGUN SE HAYA ACOR-
DADO.v.g. LOS TERMI-
NOS DE LA CONVEN --
CION

EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL ES
RESPONSABLE FRENTE AL EXPEDIDOR EN LOS
TERMINOS DE UNA DE ESTAS REGLAS DEPEN-
DIENDO DEL TIPO DE TRANSPORTE QUE SE
REALIZA EN EL MOMENTO DE OCUERRO DEL
SUCCESO QUE DA LUGAR A LA RECLAMACION

RECURSO DE OTM DE REPETIR EN CONTRA
DE SUS SUBCONTRATISTAS, RESPONSABILIDAD
DE LOS CASOS EN
QUE SEA POSIBLE

NO EXISTE ES-
TE EN CASO DE
DANOS OCULTOS

CONTRATO MULTIMODAL

CONTRATOS DE LOS
PORTADORES EFECTI-
VOS DONDE EL EXPE-
DIDOR MULTIMODAL --
NO ESTA INVOLUCRA-
DO

*COTIF Y CMR SE APLI-
CAN CUANDO EL TRANS-
PORTE POR TREN O CRU-
CAMION ATRAVIESA O CRU-
ZA LAS FRONTERAS NA-
CIONALES. CUANDO ES-
TE TIPO DE TRANSPOR-
TE SE REALIZA DENTRO DE
UN ESTADO, LA LEGIS-
LACION ES APLICABLE

RESPONSABILIDAD
MULTIMODAL FRENTE AL
EXPEDIDOR DE
LA CARGA

RECURSO DE --
RESPONSABILIDAD DE LOS --
SUBCONTRATISTAS

Los límites de responsabilidad establecidos por la convención precisan de explicación, ya que constituyen otro de los puntos rechazados por varios sectores comerciales.

Cuando se presenta una fase marítima, la convención adopta un nivel 10% superior al que establecen las reglas de Hamburgo³⁸, misma que establece un límite superior al de las reglas Haya-Visby o protocolo de 1979³⁹.

Debido al paso del tiempo y a la inflación, esto no parecería a primera vista exorbitante como lo señala la UNCTAD⁴⁰.

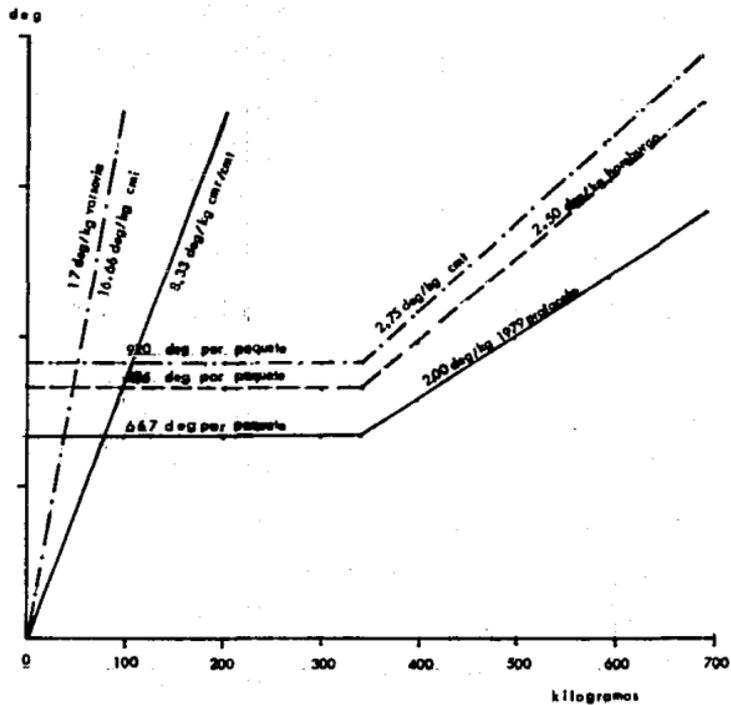
Sin embargo, el punto importante es el considerar el efecto que produce la aplicación de lo que se ha denominado "criterio dual".

Este criterio dual establecido en las reglas Haya-Visby es recogido por la convención TM y significa que el monto de la responsabilidad es expresado por unidades de peso o por bulto, cualquiera de los dos que exprese el monto superior, el efecto de esto puede apreciarse al referirse a la siguiente gráfica y tabla de comparación que dejan claro los límites que establecen varias convenciones.

38 Cfr. K. NASSERI: "The Multimodal Convention", en Journal of Maritime law and Commerce, Vol. 19, No2, abril de 1988, p. 284.

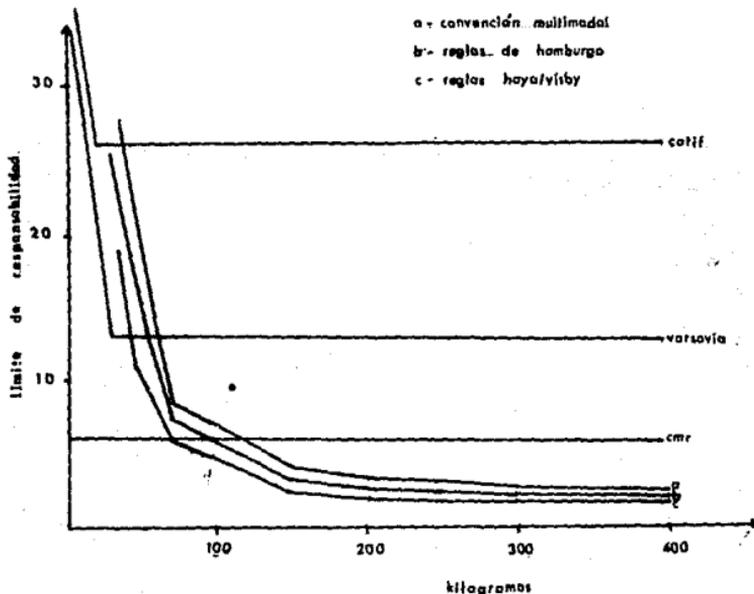
39 Cfr. UNCTAD: Las consecuencias economicos..., TD/B/C.4/315 (part. I) p. 29,

40 Cfr. Ibid., T. II. p. 16



<u>CONVENIO</u>	<u>PERIODO DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS/PERDIDAS A LAS MERCANCIAS</u>	<u>BASE DE LA RESPONSABILIDAD</u>	<u>LIMITACION DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS/PERDIDAS A LAS MERCANCIAS</u>	<u>AVISO DE RECLAMACION POR PERDIDAS/DAÑOS A LAS MERCANCIAS</u>	<u>LIMITE DE TIEMPO</u>	<u>DOCUMENTO DE TRANSPORTE</u>
Reglas de la Haya; 1924	En el buque, de gancho a gancho	Debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque y tomar la carga, pero con varias excepciones	100 lbs. esterlinos en oro por "unidad"	3 días	1 año	Conocimiento de embarque un documento negociable de transporte
Reglas de Haya-Visby Protocolo 1968	En el buque, de gancho a gancho	Debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque y tomar la carga, pero con varias excepciones	10,000 francos Poincaré por unidad o 30 fcos. por kg, el que sea mayor (15 fcos. = 1 DEG)	3 días	1 año	Conocimiento de embarque un documento negociable de transporte
Reglas de Hamburgo 1978	Bajo custodia	Presunción de falta o negligencia	835 DEG's por "unidad" o 2.5 DEG's el que sea mayor	15 días	2 años	Conocimiento de embarque y otros docs.
CMR 1956	Bajo custodia	Responsabilidad estricta, con excepciones por asuntos fuera de control	25 francos por (3 fcos. = 1 DEG)	7 días	2 años	Carta de porte
CIM 1970	Bajo custodia	Responsabilidad estricta, con excepciones por asuntos fuera de control	50 francos por kg	7 días	1 año	Carta de porte
Varsovia 1929	Bajo custodia en el avion y en el aeropuerto	Responsabilidad estricta, con excepciones por asuntos fuera de control	250 francos Poincaré	14 días	2 años	Carta de porte
Convenio TH, 1980	Bajo custodia	Presunción de falta o negligencia	920 DEG's por unidad o 2.75 DEG's por kg, el que sea mayor	6 días	2 años	Documento TH

En la mayoría de los países, el cargamento en contenedores en sí mismo no constituye un bulto o paquete, es una práctica comercial que el expedidor especifique al porteador el número exacto y detallado de los paquetes embalados en el contenedor, - datos que se consignan en el documento de transporte; en virtud de lo cual se realiza la aplicación del límite por paquete a todos aquellos bultos que pesen menos de un tercio de tonelada. La introducción de los contenedores ha dado a una disminución -- del peso medio por bulto a 50 Kg. como máximo. Si la aplicación de los límites establecidos por bulto son expresados por kilo po demos observar un notable incremento en las cantidades.



Esta situación se presenta particularmente con respecto de los límites que establecen las convenciones unimodales sobre los transportes terrestres y aéreos, además hay que considerar que el OTM debe soportar la responsabilidad total, puesto que - la convención no toma en consideración la distinción entre valor/peso y las especificaciones de las mercancías consignadas, si bien es cierto no existe una cercana correlación entre el peso y el valor de los paquetes, existen casos en que los valores de la mercancía por kilo estan muy por debajo de las cantidades de limitación establecidas por la convención por paquetes menores de 50 kilos. La implicación es obvia, la limitación de la responsabilidad no constituye realmente una limitación y el OTM tiene una responsabilidad completa por la mayoría de las mercancías bajo la convención.

Por otra parte, el porcentaje de pérdidas o daños localizados de las mercancías en los almacenes o depósitos de estiba de contenedores es sumamente alto. En este punto las mercancías son más vulnerables pues aún cuando están bajo la custodia del OTM, las mismas no están realmente dentro de los contenedores. Los almacenistas y empresas de manipulación de la carga suelen declinar su responsabilidad o, en cualquier caso, reducirla a límites de responsabilidad aún más bajos que los que se aplican a cualquiera de los modos de transporte.

En este sentido, el OTM también se enfrenta a un grave problema pues los límites impuestos por la convención son superiores a los que él puede recobrar de sus subcontratistas encargados de las fases intermedias entre los diferentes tramos del transporte.

Por otra parte, la convención acepta una limitación global para los armadores por créditos marítimos que actúen como -- operadores multimodales, tanto de naturaleza contractual como extracontractual, artículo 30⁴¹, esto lo consideramos un acierto -- por parte de la convención, ya que este tipo de operadores son -- en la mayoría de los casos los más expuestos a riesgos.

Como se ha señalado, el convenio TM regula la responsabilidad del porteador derivada de las pérdidas o daños en las -- mercancías y el retraso en su entrega.

El parágrafo 2 del artículo 16 del convenio TM dispone que habrá retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado, o bien a -- falta de acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

41

Vid. supra.

El operador de transporte multimodal está obligado a pagar por el retraso en la entrega de las mercancías el equivalente a dos veces y media el flete de las mercancías que sufrieron retraso, según lo dispuesto por el artículo 18 del convenio TM⁴²

El problema que presenta este tipo de disposiciones en la práctica es el siguiente, los operadores de este servicio no son partidarios de las cláusulas de demora o retardo en la entrega, en parte porque las circunstancias de retraso son tan frecuentes y fuera de su control inmediato y directo, y parte por lo incierto que resulta el decidir cuales serían las causas razonables en un determinado conjunto de circunstancias que se pudieran presentar. Esto lógicamente daría lugar a un sin número de litigios, ya que en primer lugar se debería definir el concepto de operador multimodal diligente.

Es necesario recordar que aún cuando no exista una actitud negligente por parte del operador existe el riesgo de un posible retraso en la entrega de las mercancías originado quizá por sus subcontratistas quienes tienen ya delimitada su responsabilidad por este concepto en las diferentes convenciones internacional que regulan su actuación y el servicio que prestan. Como ejemplo se puede citar el artículo 19 del convenio de Varsovia,

el parágrafo 1 del artículo 36 del convenio CIM y el parágrafo 1 del artículo 17 del convenio CMR.

El establecer que la responsabilidad y el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal debe de -- ser independiente de la responsabilidad de sus subcontratistas, es uno de los más graves errores que apreciamos de el convenio TM.

Por otra parte, es conveniente analizar lo que denomina la convención TM como el fundamento de la responsabilidad del -- porteador, de conformidad con el convenio TM, se basa en el principicio de culpa o negligencia con inversión de la carga de la -- prueba, esto es, la prueba está en el OTM, esto ha sido considerado más equitativo para el beneficiario de la carga, aún cuando para el OTM hay una presunción de mayores costos y mayor responsabilidad por la dificultad de probar en muchos casos que no hubo culpa.

Recordemos que el operador de transporte multimodal es -- responsable por los actos u omisiones de sus agentes y empleados así como de sus subcontratistas, y de conformidad con el espíritu de la convención el operador multimodal asume la responsabilidad de la totalidad del transporte independientemente de que su subcontratista haya sido responsable de cierto daño localizado.

Los partidarios de la convención argumentan que a través de este mecanismo se podrán simplificar los procedimientos de reclamación ya que el cargador ejercitará en todos los casos su acción en contra del operador multimodal, que a diferencia del transporte segmentado, en particular el transporte ejecutado al amparo de conocimientos de embarque intermodales en el que el cargador, en caso de daños localizados, a menudo debe reclamar en contra de los distintos subporteadores cuya identidad desconoce en vez de hacerlo en contra del porteador con el que ha concertado el contrato de transporte⁴³.

Sin embargo, pareciera que la misma convención olvida -- sus primeros postulados y caé en contradicciones.

En primer lugar reconoce, acepta y regula la posibilidad de que el cargador enderece su acción en contra de uno de los subporteadores que no son parte en el contrato de transporte multimodal que celebró con el OTM, parágrafo 2 del artículo 20 y parágrafo 2 del artículo 21 del convenio, por tanto, desde un punto de vista estrictamente procesal en base a que podría él enderezar su acción en contra de un tercero con quien no lo une ninguna relación jurídica, aún cuando sea dueño de las mercancías puesto que éstas están bajo la custodia del OTM.

En segundo lugar, aún cuando la reclamación se realice - invocando otras normas aplicables, o sería mejor mencionar ---- otros convenios internacionales u otra legislación nacional, el convenio señala que podrá acogerse el subporteador a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el OTM pueda invocar en virtud del presente convenio.

Suponiendo que esto fuera realmente posible, consideramos que el planteamiento que sugiere la convención es ilógico -- puesto que él mismo no puede delimitar la responsabilidad de --- quien no forma realmente parte del contrato multimodal, aceptar esta situación implica una grave contradicción de los postulados en que se basa el convenio TM que tiene por objeto regular un - contrato, en el cual los únicos que forman parte , son el operad-- dor de transporte multimodal y el expedidor de la carga.

2.2.2.3. Factores Económicos y Comerciales

Aún cuando la Secretaría de la UNCTAD ha realizado trabajos en favor de la adopción del convenio TM éstos no han logrado un resultado positivo.

La convención multimodal, en general, no ha contado con el apoyo suficiente por los intereses comerciales que involucra, los porteadores marítimos en particular, a través de la International Chamber of Shipping, estuvieron unánimemente en contra de

la adopción del convenio desde su creación⁴⁴.

Por otra parte, los operadores de transporte multimodal - en general han visto a la convención como un instrumento que en lugar de reducir sus costos los incrementa⁴⁵, consideran que la - experiencia de los debates de la UNCTAD muestra su capacidad y preferencia para resolver sus problemas a través de los canales comerciales normales así como sus relaciones mercantiles que a través de una superestructura política de comités y convenciones obligatorias⁴⁶.

Existieron y existen aún muchas razones que han contri-- buido a esa falta de apoyo en favor de su adopción a nivel inter nacional.

En un primer momento, aún cuando se opine lo contrario - en la Secretaría de la UNCTAD, el tratamiento que ofrece la convención TM para el transporte multimodal se opone a muchos de -- los usos mercantiles vigentes y aplicables a ese tipo de servi-- cio⁴⁷.

44 Cfr. K NASSERI: op. cit., p. 243

45 Cfr. GRAHAM: op. cit., p. 78

46 Cfr. Ibid.

47 Cfr. UNCTAD: Las consecuencias económicas..., TD/B/CH/315 (Part II), p.3.

Según la costumbre y usos mercantiles, la situación normal para el OTM es que la responsabilidad se aplique de forma - Back to Back en contra de sus subcontratistas, en los casos en que esto sea posible.

Desgraciadamente como lo hemos señalado, el límite de -- responsabilidad propuesto por la convención TM, así como la adopción del sistema de responsabilidad uniforme modificado impide - al operador de transporte multimodal, tratándose de daños locali zados, recobrar de sus subcontratistas la cantidad que él pagó por concepto de indemnización a su cliente⁴⁸.

Lo anterior significa para el operador de transporte mul timodal un incremento en el costo de sus operaciones, puesto que en última instancia tendría que resolver esa diferencia económica que no podría recuperar, bajo ese sistema, de sus subcontra-- tistas.

Sin embargo, parece ser que la Secretaría de la UNCTAD sugiere que este problema se podría solucionar a través de una cobertura de esta responsabilidad, es decir, el OTM necesitará - contratar un seguro de responsabilidad⁴⁹.

48 Cfr. MARK BOOKER: "Euro-Operators' liability maze inlud"; en Contai nerization International, London, diciembre, 1984, p. 55.

49 Cfr. UNCTAD: Las consecuencias económicas..., TD/B/C.4/315 (Part II) p. 19.

Ahora bien, es necesario considerar que se trata de un seguro suplementario, independiente al seguro por daños o pérdidas de las mercancías en sí mismas, necesario para cubrir la diferencia de límites de responsabilidad entre el OTM y sus subcontratistas. Sin embargo, para que prospere esta protección suplementaria de la responsabilidad se precisa que no exista una exoneración de responsabilidad en virtud del régimen unimodal, lo cual en ocasiones es francamente imposible.

Como ejemplo podríamos mencionar, que el convenio TM no regula la cuestión de las faltas náuticas, la consecuencia de esto es que, si el convenio está en vigor junto con las reglas de la Haya o las reglas de la Haya-Visby y el porteador marítimo no puede ser considerado como responsable de la pérdida o daño de las mercancías por razón de la "cláusula de exoneración por falta náutica", el OTM será responsable sin posibilidad de reptir en contra del porteador marítimo por ese tipo de daño y, por tanto, tampoco podrá cobrar el seguro.

En lo que concierne a las primas que se deben cubrir por este tipo de seguro, cabe suponer que el límite superior de responsabilidad del operador de transporte multimodal dará lugar a que el monto de las mismas se incremente substancialmente, lo cual implica una elevación en los costos por parte del operador multimodal.

Otro problema que se deriva del texto de la convención es el que se desprende de su artículo 16 que regula el fundamento de su responsabilidad.

El operador es responsable de los perjuicios resultantes - de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en su entrega, siempre que tales eventos ocurran cuando las mercancías estén bajo su custodia, a menos de que se pruebe que él, sus empleados, agentes o subcontratistas adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Independientemente de que el problema sea de índole jurídico y deba de resolverse mediante un procedimiento judicial, o bien a través de un procedimiento arbitral, la carga de la prueba está a cargo del operador de transporte multimodal.

El probar que no existió culpa o negligencia por parte - del operador o sus subcontratistas en la práctica reviste una -- gran dificultad, ya que el operador debe probar ciertos actos -- que no son su falta, es decir, actos que no le son propios. Por otra parte el costo y el tiempo que debe invertir el operador en probar esos hechos son sumamente altos y que en muchos casos es imposible lograrlo, tratándose de daños ocultos principalmente.

De igual forma, el artículo 21 que regula la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad presenta la misma problemática.

El mismo problema se presenta en caso de que ocurra un -- evento que de lugar a la avería gruesa, según lo dispuesto por el artículo 29 del convenio.

2.3 SITUACION JURIDICA DE LA TRANSPORTACION MULTIMODAL EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL.

EL término "multimodal", es un concepto que gradualmente ha sido incorporado en el ambiente de los transportes, para referirse en general a la interrelación de los modos de transporte, en una cadena continuada de servicios, que lleva mercancías de un lugar de origen a otro de destino previamente convenidos.

El término en sí mismo ya no es novedoso; sin embargo el contenido específico de la responsabilidad del operador de -- transporte multimodal, tal y como fué concebido dentro del sistema de las Naciones Unidas, aún no logra ser implantado a nivel mundial ⁵⁰.

50 cfr., EDUARDO ASPERO ZANELLA: "Desarrollos recientes en el transporte multimodal internacional"; ponencia presentada y publicada en la Memoria del III Seminario y Exposición Internacional El Transporte - Internacional de Carga ante el reto de la Globalización Económica y el tratado de Libre Comercio, en la ciudad de México, junio, 92, p.1

A pesar de lo anterior, la transportación multimodal es - actualmente una realidad, entendida como una cadena de servicios de transporte internacional ejecutada por un sólo operador responsable que asume un límite económico en sus responsabilidades civiles, variable en función del modo de transporte utilizado.

En la transportación multimodal, en sus primeras fases de evolución, la vinculación de los transportes representó un gran problema que actualmente ha sido superado, en la mayoría de los casos, gracias al uso del contenedor; no obstante, como se ha -- analizado, los intentos por crear un régimen jurídico único aplicable a la transportación multimodal a nivel mundial han fracasado.

La razón de la anterior afirmación ha sido analizada en - páginas anteriores; sin embargo, no significa que la transportación multimodal carezca de una regulación jurídica.

Desde el fracaso del proyecto de Roma de 1972, organizaciones internacionales no gubernamentales decidieron crear sus propios documentos, reglas, condiciones o cláusulas a fin de regular sus contratos y documentos de transporte multimodal, los derechos y obligaciones de las partes que celebran este tipo de contratos y el límite de responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Cabe mencionar que la justificación técnica de este tipo de regulación parte del desarrollo del derecho mercantil internacional y, principalmente, por las necesidades de uniformidad y armonía de prácticas y usos mercantiles a nivel mundial⁵¹.

Se trata entonces de una reglamentación producida de manera paralela a la de los estados nacionales, pero que en última instancia, requiere del reconocimiento y, en su caso, la sanción de los órganos nacionales competentes. Esta perspectiva explica la existencia de una reglamentación con posibilidades de conversión facultativa u obligatoria, constituyendo con ello una experiencia normativa nueva, diferente, en alguna medida, a la generada por los estados nacionales y con ello la existencia de un proceso descentralizado de creación normativa⁵².

Esta reglamentación, aún cuando no es perfecta, ha contado con el reconocimiento por parte de los órganos nacionales competentes de varios países. Actualmente es utilizada para reglamentar las relaciones jurídicas que surgen entre particulares derivadas de la celebración de este tipo de contratos de transporte.

51 Cfr. WITKER J. Y PEREZ NIETO L.: Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México, 2a ed., Nueva Imágen, México, 1980, p. 367.

52 Cfr. Ibid., p. 368

Lo anterior obedece a que mediante este tipo de documentos y reglas, se reconoce lo que ya es una práctica comercial, - es decir, es una regulación que parte de la experiencia y no pretende crear una estructura jurídica ajena e independiente de la realidad que pretende regular.

La justificación práctica de este tipo de regulación es - el hecho de que trata de ofrecer una estructura normativa que -- permita brindar seguridad jurídica a las partes sin olvidar sus intereses comerciales al respetar la autonomía de voluntad de -- las mismas al celebrar un contrato.

Si bien es cierto no existe un documento único exclusivo de la transportación multimodal, ni tampoco un régimen jurídico - único aplicable a este sistema; no por ello podemos considerar - que la transportación multimodal carezca de una estructura jurídica y características mundialmente reconocidas.

En principio, bajo el esquema normativo antes mencionado, las reglas, cláusulas o condiciones creadas por determinados organismos no gubernamentales que prevalecen en la práctica mercantil internacional tienen distintas fuentes, pero de una u otra -- forma todas ellas se basan en gran medida en el proyecto de Roma de 1972, por lo que respecta al sistema de responsabilidad que - adoptan para el operador de transporte multimodal.

En cuanto al documento utilizado en el transporte multimodal debemos comentar lo siguiente, el transporte multimodal se origina propiamente en el transporte marítimo, los porteadores marítimos que comenzaron a prestar sus servicios como operadores de este transporte adoptaron el conocimiento de embarque como el documento a través del cual se pudiera definir y probar su responsabilidad derivada de este tipo de servicio.

El imperativo de la necesidad impuso la adopción del conocimiento de embarque como el documento principal para este tipo de transporte, por lo que debió aparecer, de esa manera, el conocimiento de embarque para el transporte combinado (Bill of lading for combined transport).

Por otra parte, no existía la necesidad de crear un documento distinto, puesto que el conocimiento de embarque al tener la característica de ser un título representativo de mercancías, que puede ser emitido en forma negociable o no negociable y mundialmente reconocido satisfacía totalmente sus requerimientos.

A continuación señalaremos cuales son las reglas y cláusulas más importantes y usuales que podemos encontrar incorporadas a estos conocimientos de embarque utilizados en la transportación multimodal.

2.3.1. PROYECTO DE ROMA DE 1972.

Específicamente el proyecto de Roma de 1972, aplica el -- sistema de red.

En los casos en que existan daños localizados, para la de terminación de la responsabilidad del operador de transporte com binado así como el monto de la indemnización, la ley nacional -- obligatoria o el convenio internacional que se aplicará será la que rija a ese modo de transporte en el cual se produjo el even- to que ocasionó la pérdida o la avería.

En caso de daños no localizados el límite de la responsa- bilidad por kilogramo se determinará según lo dispuesto por el protocolo de las reglas Haya/Visby de 1979, que señala 2 ----- DEG'S por kilogramo.⁵³

2.3.2. REGLAS CCI DE 1975.

Las reglas más usuales que rigen la responsabilidad del - operador de transporte multimodal son las reglas uniformes sobre el documento de transporte combinado creadas por la Cámara de Co mercio Internacional en 1975.

53

Cfr. ROLF HERBER: "The European Legal experience with multimodalism" en Tulane Law Review; Admiralty Law Institute, Nuevo Orleans, USA., Año 1989, Vol. 64, No. 2 & 3, diciembre, 1989, p. 625.

Estas reglas siguen el principio del sistema de red conforme a lo dispuesto por el apartado a) de la regla 13, que a la letra dice:

"Cuando, de conformidad con el apartado e), de la regla 5 de las presentes reglas, el OTC esté obligado a pagar una indemnización por pérdida o avería de las mercancías y se conozca la fase del transporte en que se haya producido la pérdida o la avería, - la responsabilidad OTC por tal pérdida o - avería se determinará: a) por las disposiciones de todo convenio o ley nacional. I) De las que no sea posible apartarse mediante pacto en contrario en perjuicio del reclamante y, II) Que habrían sido aplicables si el reclamante hubiese concentrado directamente con el OTC, con respecto de la fase determinada del transporte en que se haya producido la pérdida o avería, un contrato distinto y hubiese recibido como prueba de este, el documento especial que debe ser emitido para que sea aplicable tal convenio internacional o ley nacional"54.

Tratándose de daños no localizados la responsabilidad del operador se limitará a 30 francos foncaire⁵⁵. La conversión de esta suma se ha hecho casi imposible, desde el colapso del sistema monetario internacional, por lo que la CCI ha determinado en la práctica una equivalencia de 2 Deg's o aproximadamente 3 dólares americanos, para facilitar su conversión.

54 UNCTAD: Las consecuencias económicas..., TD/B/C.4/315, (part. II), - pp. 87 y 88.

55 Cfr. ROLF HERBER: op. cit., p. 625

Por lo que se refiere al retraso en la entrega de las mercancías, el primer párrafo de la regla 14, señala que el operador deberá de pagar la indemnización por retraso en la entrega sólo cuando conozca la fase del transporte en que sobrevino el retraso⁵⁶.

2.3.3. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

El conocimiento de embarque fiata o fiata bill of lading (FBL) fué creado por la freight forwarders international transports association (FIATA).

Este FBL aplica el sistema de red según lo dispuesto por la cláusula 6.B del FBL, que a la letra dice:

"Si de acuerdo con la cláusula 6.A.1, el -- transitario es responsable de pagar indemnización por pérdida o avería de las mercancías y se conoce la fase del transporte en que la pérdida o la avería han tenido lugar, la responsabilidad del transitario por lo que respecta a dicha pérdida o avería vendrá determinada por las disposiciones de -- cualquier convenio internacional o ley nacional....".⁵⁷

56 Cfr. UNCTAD: Los consecuencias económicas..., TD/B/C.4/315, (Part II) p. 23.

57 Ibid., p. 88.

El agente de carga o transitario que emite un FBL asume - la responsabilidad del operador de el transporte; en cuanto a la responsabilidad son aplicables principios similares a los adoptados por las reglas CCI.

El FBL es un documento internacionalmente aceptado, en -- cuanto a los términos comerciales y de entrega de las mercancías se ha difundido principalmente entre los tránsitos de Europa y - los Estados Unidos de Norteamérica⁵⁸.

2.3.4. COMBICON-BILL.

Al lado de estos documentos y reglas principales existen otros documentos y condiciones aplicables a la transportación -- multimodal que siguen los mismos principios básicos; sin embargo, su aplicación se restringe a ciertas regiones comerciales del -- mundo.

A manera de ejemplo baste con señalar el documento diseñado por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), denominado COMBICON-BILL⁵⁹.

Este documento se ha convertido en un documento base para muchos otros documentos emitidos por porteadores marítimos europeos.

58 Cfr. EDUARDO ASPERO ZANELLA: op. cit., p. 6.

59 Cfr. ROLF HERBER: op. cit., p. 626

Grandes compañías navieras, tales como la ACL, Nedlloyd y Hapag Lloyd, han diseñado sus propios documentos con base en este modelo.

Hapag Lloyd utiliza un documento que se asemeja al COMBI-CON-BILL, en el cual el límite de responsabilidad se ajusta a 2 dólares americanos por kilogramo para todos los casos de daños ocultos.

2.3.5. REGLAS UNCTAD/CCI DE 1991.

Cabe señalar que el principal avance en materia de determinación de una responsabilidad uniforme lo constituyen las reglas de la UNCTAD/CCI (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo-Cámara de Comercio Internacional) relativos a los documentos de transporte multimodal aprobadas el 11 de junio de 1991.⁶⁰

El propósito de la aprobación de las reglas antes señaladas es la de sustituir a las anteriores reglas de la CCI de 1975 que actualmente están plasmadas en varios de los documentos de -

60 Cfr. LUIS ALBERTO AMADO CASTRO: "Las reglas/CCI, sobre documentos de transporte multimodal ponencia presentada y publicada en la Memoria del III Seminario y Exposición Internacional "El Transporte Internacional de carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de libre Comercio; en la ciudad de México, junio, 1992, p. 4.

se desconoce donde sucede el daño o la pérdida de la mercancía, el OTM operador de buques, limitará su responsabilidad a lo -- dispuesto por las reglas de la Haya⁶².

A continuación procederemos a describir las reglas ----- UNCTAD/CCI⁶³.

REGLA 1 APLICABILIDAD

Para que se apliquen, en los contratos se deberá hacer re misión expresa a ellas.

REGLA 2 DEFINICIONES

Se prescinde de la definición de "Transporte multimodal" para centrarse en el "contrato".

Se incluye la definición de "porteador" para diferenciarlo del OTM.

En la definición de documento T.M., se precisa la negociabilidad o no negociabilidad del mismo y se admite la posibilidad de sustituir el documento papel por el intercambio electrónico - de datos.

62 Ibid., pp. 4 y 5

63 Cfr. Ibid., p. 5

REGLA 3 VALOR PROBATORIO

Precisa el valor probatorio del documento, pero no reconoce la participación de un "tercero" a que se refiere el artículo 3 de las reglas Haya/Visby, por considerar que el embarcador o -vendedor ha puesto las mercancías en poder del porteador, en consecuencia el "tercero" no tiene relación jurídica con las declaraciones del vendedor.

REGLA 4 OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

El período de responsabilidad abarca todo el lapso en que el OTM tiene las mercancías bajo su custodia.

La responsabilidad del OTM por sus empleados o agentes - se limita a los actos realizados en el ejercicio de sus funcio--nes y para el cumplimiento del contrato.

Las modalidades de la entrega de las mercancías se refieren a si el contrato es negociable o no, en el primer caso será contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable con su endoso si así procede, en el segundo, mediante la entrega al consignatario señalando en el documento a cualquier otra persona conforme a las instrucciones que al efecto reciba - el OTM.

REGLA 5 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

El sistema de responsabilidad se basa en la presunción de culpa iuris tantum (prima facie), por parte del OTM, con la --- excepción de la falta náutica y el incendio, se incluyen disposiciones para permitir que el OTM operador de buques pueda acogerse a las mismas exoneraciones que se hubieran aplicado a un contrato marítimo unimodal; y otras disposiciones para que el -- OTM que no explota buques, pueda ejercitar acciones contra el porteador efectivo, basándose en las reglas que le serían aplicables al propio OTM.

Las causas de exoneración, están sujetas a que el OTM --- preste la debida diligencia, es decir, no proceden si los even-- tos que causan el daño o la pérdida ocurren por culpa del OTM, - aunque esto hay que probarlo.

Por lo que hace a la demora, tomando en consideración que este concepto se preve en las reglas Haya-Visby se exonera al -- OTM de la responsabilidad por los perjuicios resultantes del retraso a menos que el expedidor haya hecho una declaración para - la entrega en un plazo determinado y así haya sido aceptado por el OTM.

Las reglas UNCTAD/CCI asimilan el retraso con la pérdida de las mercancías y se preve un plazo de 30 días a fin de permitir las acciones y reclamaciones pertinentes.

Para la fijación de la cuantía de la indemnización se reproducen los principios generales de los convenios internacionales, así como la referencia a monedas de ejecución o unidades monetarias como los DEG's, no incluye un método de liquidación pero se puede añadir el mismo al documento mediante estipulación en ese sentido.

REGLA 6 LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL OTM.

Esta regla recoge la "Fórmula del contenedor" de la Haya/Visby que permite al reclamante basar su reclamo en las unidades incluidas en el contenedor, siempre que así se haya estipulado en el documento.

Cuando no incluyan tramo marítimo en el transporte, las reglas fijan el límite de la indemnización 8.33 DEG's al efecto de equiparar el límite de responsabilidad al establecido por el convenio internacional de mercancías por carretera (CMR).

Esto permite una relación más justa con la "Fórmula del contenedor" que asciende a 666.67 DEG's mismo límite que señala por paquete el protocolo de 1979 de la Haya-Visby, lo que permite que las partes se acojan al límite más alto para su reclamo y limitación, respectivamente.

La indemnización derivada por demora y por pérdidas indirectas no puede ser superior al flete que deba pagarse, ni tampoco puede el reclamante tener una compensación por demora más -- otra por daños, más por unidades declaradas o por kilogramo, en este sentido establece que las reclamaciones acumuladas, no podrán exceder del límite por la pérdida total de las mercancías.

REGLA 7 PERDIDA DEL OTM A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

Sólo se pierde este privilegio si se demuestra que existió una conducta culposa o dolosa por parte del OMT, es decir, que los actos de los empleados y agentes no determinan la pérdida de este derecho para el OTM pero permite la acción directa contra el responsable.

REGLA 8 RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

Toda vez que el embarcador o expedidor ha garantizado la exactitud de los datos relacionados con las mercancías, en particular la naturaleza peligrosa; las reglas recogen el principio de que el expedidor deberá garantizar al OTM por todos los daños y perjuicios que se causen no sólo por la inexactitud sino ---

también por la insuficiencia en la reclamación de los mismos.

El expedidor será responsable aún cuando traslade el documento y las mercancías a otras personas y su responsabilidad no sólo será contractual, sino extracontractual conforme a las leyes aplicables.

REGLA 9. AVISO DE PERDIDA O DAÑO DE LAS MERCANCIAS.

En esta regla se precisa si se trata de pérdidas o daños aparentes o no aparentes, en el primer caso hay que dar aviso -- por escrito al OTM en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario o designatario, en el segundo debe darse aviso en un plazo de 5 días consecutivos contados desde la entrega; en caso de que el aviso se haga después de este plazo se presumirá *iuris tantum* que no ha habido pérdida ni daño salvo que el interesado pruebe lo contrario.

REGLA 10. PRESCRIPCION

El plazo se refiere a la prescripción de acciones de reclamo contra el OTM y se ha fijado en 9 meses, las reglas de la Haya/Visby contienen un año y el convenio TM contempla dos años, la diferencia se establece para darle posibilidad y tiempo suficiente al OTM de repetir contra el porteador efectivo.

REGLA 11. RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL.

Esta regla se refiere a que sólo proceden las reclamaciones y demandas cuando deriven de un contrato y de estas reglas, de tal manera que tampoco se podrá eludir la obligación de cualquiera de las partes pretextando obligaciones previas o superiores de orden extracontractual.

REGLA 12. APLICACION DE LAS REGLAS A LOS EMPLEADOS Y AGENTES DEL OTM.

Basicamente esta regla hace extensivas las limitaciones de responsabilidad a los agentes y empleados del OTM o a cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, cubriendo inclusive las reclamaciones que se funden en la responsabilidad extracontractual.

El contenido de esta regla es similar a la llamada cláusula la himalaya de los conocimientos de embarque y el porteador queda protegido en los términos de las reglas Haya/Visby, aún cuando se preven problemas en los países de derecho sajón para extender la limitación a los subcontratistas diferentes a empleados y agentes, pues en derecho sajón ellos actúan por su propio derecho.

REGLA 13. LEY APLICABLE O IMPERATIVA.

En esta regla se recoge el principio de que las disposiciones de los convenios internacionales o de las leyes nacionales que se apliquen al contrato de transporte prevalecerán sobre las reglas UNCTAD/CCI.

C A P I T U L O I I I

EL IMPACTO DE LA TRANSPORTACION MULTIMODAL

A NIVEL INTERNACIONAL

3.1. EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y LOS INCOTERMS

Las exigencias y requerimientos del comercio internacional y la complejidad de las relaciones jurídicas derivadas del intercambio comercial han configurado usos y costumbres diversas directamente implicadas en la compra-venta internacional de mercancías.

En este contexto, han surgido las reglas para la interpretación de la terminología en la compra-venta internacional, las cuales tienen como objetivo el unificar, a nivel internacional, esas costumbres y usos mercantiles.

Finalizada la primera guerra mundial, cobró un gran auge el comercio internacional y, entre otras, surgió la necesidad de unificar diversos aspectos de dicho comercio, en este sentido, la Cámara de Comercio Internacional, con sede en París, ha desempeñado desde entonces un papel de primera importancia.

Precisamente en lo que se refiere a las reglas que nos ocupan, se avocó a la elaboración de un catálogo de derechos y obligaciones del vendedor y comprador, que pudiese servir como modelo unificado para este tipo de operaciones⁶⁴.

64 Cfr. WITKER, Jorge y PEREZNIETO, Leonel: op. cit., p. 364.

Los incoterms sin ser normas de carácter obligatorio sino facultativo, o sea que obligan sólo cuando han sido aceptadas previamente por los contratantes, tienen por objeto establecer una serie de criterios para interpretar el exacto sentido de los términos utilizados en los contratos de compra-venta en el extranjero; en consecuencia su manejo constituye un valioso auxilio en la negociación de las operaciones de compra-venta, ya que al adoptar estas reglas bastará que los comerciantes especifiquen en el contrato el término adecuado a sus operaciones para que se entiendan expresamente pactados los derechos y obligaciones que en él se consignan⁶⁵.

Es práctica común emplear en los contratos únicamente la abreviatura de los términos, no obstante, para mayor comprensión se puede describir el contenido de cada uno de ellos.

Existen en términos generales, tres principios jurídicos que derivan de los incoterms y que consideramos importantes para ser comentados aún cuando sea en forma breve: a) la entrega de las mercancías, b) la transmisión de los riesgos y c) el reparto de los gastos de la operación.

65

Cfr. HECTOR ORRICO DE LA VEGA: "La compraventa internacional y el arbitraje comercial internacional", en Revista Mexicana de Justicia, INACIPE, México, Vol. II, No. 4, dic., 1984, p. 70.

1. Entrega de las mercancías. Todos los incoterms establecen como obligación del vendedor entregar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa así como todos los documentos exigidos en dicho contrato, en prueba de conformidad⁶⁶.

La entrega puede ser directa o indirecta. Directa es -- aquella que se efectúa cuando el vendedor o su representante entregan la mercancía directamente al comprador o a su representante. La entrega indirecta es cuando el vendedor entrega la mercancía a través de una tercera persona que normalmente es el -- porteador.

2. Transmisión de los riesgos, este factor es de importancia fundamental en la medida en que los daños que sufra la -- mercancía, y en su caso, su pérdida parcial o total, quedan a -- cargo de quien sea el propietario en el momento de producirse el acontecimiento o el siniestro, según la máxima jurídica de que -- la cosa perece para su dueño (res perit domino).⁶⁷

66 Cfr. Ibid.

67 Cfr. WITKER, Jorge Y. PEREZNIETO, Leonel : Op. cit., p. 370.

Los incoterms, por su carácter eminentemente práctico, no regulan ni hacen alusión alguna al concepto de propiedad, sino - que utilizan el concepto de transmisión de los riesgos. Esto se debe principalmente a que en el comercio internacional lo que importa es saber a cargo de quien se encuentra la mercancía en un momento determinado, lo cual puede hacerse de manera estipulativa estableciendo, como lo hacen los incoterms, que el riesgo se-entiende transferido a partir de tal o cual momento, cosa que no sería posible si se hiciera uso del concepto de propiedad.

Esto es debido a que el momento de la transmisión de los riesgos no siempre coincide con el de la transmisión de la pro--piedad, lo cual depende del sistema jurídico empleado, así por -ejemplo, de conformidad al sistema francés (adoptado por el Códⁱgo Civil para el Distrito Federal y, en general, por el resto de los Códigos Civiles de la República), la transmisión es consen---sual; esto significa que, en principio, la transmisión de la pro

iedad y, consecuentemente, de los riesgos tiene lugar a partir del momento en que vendedor y comprador se han obligado a --transferir la propiedad de una cosa o de un derecho y a pagar -un precio cierto y en dinero, en el sistema alemán, en cambio, -no basta con la consensualidad sino que es indispensable la en--trega de la cosa, la traditio, para que opere la transmisión de la propiedad, finalmente en el sistema suizo el riesgo queda a -

cargo del comprador desde el perfeccionamiento del contrato, desde su firma, pero la propiedad sólo se transmite con la entrega de la cosa.⁶⁸

3. Reparto de los gastos derivados de la operación. La obligación de cada parte en el contrato determina de manera directa los gastos a su cargo. De esta manera la transferencia del riesgo a que nos referimos anteriormente, determina la transferencia o participación del gasto.⁶⁹

En este caso, es aplicable el principio jurídico de que la cosa se transmite con sus cargas, (res transit cum onere suo).⁷⁰

La Cámara de Comercio Internacional, basada en un manual que la misma publicó en 1936 e incorporando las prácticas más usuales en el comercio exterior, creó en 1959 las reglas internacionales para el interpretación de la terminología en la compraventa internacional, conocidas también por sus siglas inglesas "incoterms", hoy "incoterms 90".

68 Cfr. Ibid.

69 Cfr. HECTOR ORRICO DE LA VEGA: op. cit., p. 71

70 Cfr. WITKER, JORGE Y PEREZNIETO, LEONEL: op. cit., 372

Podemos señalar que en el año de 1980, la Cámara de Comercio Internacional, a fin de adecuarse a las nuevas prácticas comerciales que introdujo la contenerización y la transportación multimodal, revisó y adicionó varios de los términos tradicionales utilizados en las compraventas internacionales.

Hasta antes del año de 1980 estas reglas básicamente eran diez, a saber:

- " - En fábrica (EX WORKS)
- Libre al costado del buque (FAS)
- Libre a bordo (FOB)
- Costo y flete (C&F)
- Costo, Seguro y Flete (CIF)
- Flete o Porte pagado hasta.... (FREIGHT OR CARRIAGE - PAID TO...)
- En Barco, en Puerto de destino convenido (EX SHIP), NAMED PORT OF DESTINATION)
- En Muelle, impuestos pagados.... puertos convenidos EX QUAY...DUTY...NAME PORT)
- Libre en tren/ libre en tracto Camión (FOR/FOT)
- Aeropuerto (FOB)⁷¹

71 Cfr. Ibid., p. 365

Actualmente, a partir de la última revisión de los incoterms contamos con dos reglas más y la modificación de otras dos reglas; las cuales han sido introducidos para satisfacer los requerimientos especiales de una compraventa internacional de mercancías transportadas a través del sistema multimodal.

Los términos incorporados son los siguientes:⁷²

- Porteador Libre, al punto designado (FREE CARRIER, NAMED POINT) (FCR), se basa en el mismo principio que la regla FOB sólo que en este caso el vendedor cumple con sus obligaciones -- una vez entregada la mercancía para su custodia al porteador en el punto designado. El riesgo de la pérdida o daño a la mercancía es transferido del vendedor al comprador en ese momento y no en la borda del buque.

- Entregado con derechos pagados (Delivered Duty Paid) -- (DPP), cubre la máxima obligación para el vendedor en contraposición a "EX WORKS", que implica la obligación mínima para el vendedor.

72 Cfr. UNCTAD: "Trainmar, Manual de Transporte Multimodal" (trad. del inglés por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) S.C.T., México, 1990, pp. 32, 46 y 249.

- Flete/acarreo pagado hasta destino designado (FREIGHT/CARRIAGE PAID TO...NAMED DESTINATION), significa que el vendedor paga el flete por el transporte de la mercancía hasta y en el lugar de destino designado; sin embargo, el riesgo de las pérdidas o los daños que sufran las mercancías es transferido al comprador cuando la mercancía ha sido entregada al primer porteador para su custodia y no en la borda del buque.

- Flete/acarreo y seguro pagado hasta destino designado - (FREIGHT/CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO...NAMED DESTINATION) -- (CIP), en términos generales es lo mismo que el término anterior, pero con la diferencia de que el vendedor tiene que contratar el seguro de la carga para su transporte, el vendedor contrata con el asegurador y paga la prima del seguro.

3.2 EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y LOS CREDITOS DOCUMENTARIOS

Las formas de efectuar el pago en la compraventa internacional de mercancías suelen revestir diversas modalidades, que pueden resumirse en dos grandes categorías: Pago Directo y pago Indirecto.

En el primer caso el comprador cumple con su obligación - de pagar el precio de la mercancía al vendedor de manera directa es decir, contra la entrega de la misma. Este tipo de pago es - poco usual, debido a la naturaleza propia del comercio interna- cional, en el que por lo común, comprador y vendedor se encuen- tran ubicados en países diferentes.

Es por ello que se han creado instrumentos de pago que -- permitan el pago indirecto, uno de esos instrumentos es el crédi- to documentario.

Se trata de un instrumento de pago que nació de las nece- sidades del comercio entre países, pero que requirió de una re- glamentación adecuada y uniforme, capaz de ser aceptada a nivel internacional.

En virtud de lo anterior, surgieron los usos y reglas uni- formes relativos a los créditos documentarios, los cuales fueron codificados en 1933 por el séptimo congreso de la Cámara de Co- mercio Internacional.⁷³ Posteriormente, para adecuarse a las nue- vas prácticas comerciales, estos usos y reglas se revisan y codi-

73 Cfr. WITKER, Jorge y PEREZNIETO, Leonel: op. cit., 435.

fican en 1951, 1962, 1974, y 1982. Cabe señalar que la última - revisión y modificación de las reglas, aún cuando fue realizada en 1983, por disposición expresa entraron en vigor a partir -- del 1 de octubre de 1984 y son las que actualmente siguen ri--- giendo a nivel internacional.⁷⁴

Ahora bién, la introducción y empleo de los conocimientos de embarque para el transporte combinado en el comercio internacional y los documentos de transporte combinado motivaron que la Cámara de Comercio Internacional, a través de la reglamentación relativa a los créditos documentarios, adoptara una postura distinta frente a la aceptación de los mismos por las diferentes -- instituciones bancarias.

Es así que en el año de 1974 la Cámara de Comercio Internacional reconoce la importancia de los documentos de transporte combinado para el comercio internacional y los incluye en el apartado relativo a la reglamentación de los documentos que acreditan el embarque, la expedición o el recibo para expedición de -- las mercancías, previsto en los usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios.

74

Cfr. FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ RICO: "El régimen jurídico del Comercio exterior": En Revista Mexicana de Justicia; INACIPE México, Vol. VIII, No. 3, Jul-Sept., 1990, p. 88.

Sin embargo, el avance más significativo realizado por la Cámara de Comercio Internacional es el que efectuó en la última revisión de estos usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios, en donde actualmente se requiere de los bancos aceptar cualquier tipo de conocimiento de embarque para el transporte combinado o Through bill of lading sin que sea necesario que los mismos indiquen que las mercancías han sido cargadas "a bordo".⁷⁵

Estos cambios en torno a la normatividad de los créditos documentarios demuestran la importancia de estos nuevos documentos, cuyo origen es la transportación multimodal internacional.

75 Cfr. UNCTAD: Trainmar..., p. 35.

3.3 AVANCES EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

La conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo celebró en marzo de 1992, una reunión especial, dedicada a la preparación de un programa de trabajo sobre transporte multimodal para los próximos ocho años, en la que se incluyó un análisis de las evoluciones recientes de dicho sistema⁷⁶.

A continuación procederemos a señalar algunos de los avances más significativos en materia de transporte multimodal.

De las operaciones de transporte multimodal, a nivel internacional, el producto más acabado lo constituyen sin lugar a dudas, las empresas operadoras transnacionales, tales como Danzas, Mearsk, Alpina, Heneker, etc., que gradualmente han ganado terreno, hasta convertirse en una pieza clave de la contratación de transportes a nivel internacional a escalas cada vez mayores⁷⁷.

La operación de los "MEGA-TRANSPORTISTAS" o "MEGA CABARRIERS", como se les conoce en el ambiente mundial de los trans-

76 Cfr. "Evolución del Transporte Multimodal"; Informe de la Secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/328, 1992.

77 Cfr. "Información para los Cargadores sobre la Utilización más eficiente del transporte multimodal"; Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/330. 1992.

portes, determina en buena medida los flujos de carga internacional, al actuar sobre la base del aprovechamiento de los grandes flujos comerciales del mundo, alimentando a tráficos alternativos a través de las grandes terminales de transbordo de la diferentes regiones.

Los MEGA-TRANSPORTISTAS se encuentran asociados así al concepto del transporte multimodal en su contenido práctico pues gradualmente han incorporado sistemas de recepción y entrega de cargas desde puntos convenidos por los compradores y vendedores, haciéndose cargo inclusive de las condiciones de despacho aduanal, pago de impuestos y descargas en puntos determinados.

La operación de estos MEGA-OPERADORES, es sin lugar a dudas, el desarrollo funcional del operador de transporte multimodal, en el que un solo operador responsable realiza no sólo el acarreo de los bienes, sino todo el proceso de transporte, incluidos los seguros, el pago de fletes terrestres aéreos o marítimos, las operaciones de puerto, los servicios aduanales y el pago de impuestos y cuotas arancelarias.

El MEGA-OPERADOR realiza el transporte de acuerdo con un contrato en donde asigna una responsabilidad única a quien vende el servicio de acarreo, que responderá de acuerdo con los

límites que define cada modo de transporte, en las condiciones y términos del lugar donde se opera.

La participación de las líneas navieras en la constitución de estos MEGA-OPERADORES es crucial, pues las líneas establecidas cuentan con representaciones prácticamente en todo el mundo y acuerdos de expedición de carga entre ellas, que facilitan la introducción de transportes en un sistema de entrega-recepción integrado. No es de extrañarse así, que en el reporte de crecimiento anual de las flotas que realiza la UNCTAD, el crecimiento de la flota de portacontenedores llegó a un 5.8% en 1980, respecto de 1989, lo que representó un 2.7% arriba del promedio general de crecimiento de cualquier otro tipo de buque, superado solamente por el crecimiento de la flota de buques de pasajeros actualmente en auge.⁷⁸

Así como las empresas transnacionales de carga operadoras de buques, están evolucionando hasta controlar a grandes sectores del transporte internacional, los agentes de carga, conocidos como freight forwarders, han evolucionado también para convertirse en prácticos operadores de transporte multimodal.

Por otra parte, los agentes de carga norteamericanos y europeos, están propugnando porque a nivel mundial se produzcan modificaciones legales e institucionales para que, mediante una clasificación básica y el cumplimiento de ciertos requisitos, tales como, una constitución adecuada del capital social y una estructura organizacional de cobertura mundial sean considerados como operadores de transporte multimodal "No operadores de Buques".

Este mismo renglón, llama la atención la noticia de que a partir de 1990, una compañía aseguradora, la "Through transport mutual association LTD", conformó un club de protección e indemnización especial para operaciones de transporte multimodal, reconocido como el "TT CLUB", instaurado especialmente para proporcionar seguros de responsabilidad para diferentes destinatarios como son:⁷⁹

- 1) OPERADORES DE BUQUES.
- 2) AGENTES DE CARGA Y OPERADORES DE TRANSPORTE
- 3) OPERADORES DE TERMINALES DE TRANSPORTE, INCLUYENDO ESTIBADORES.
- 4) ADMINISTRACIONES PORTUARIAS
- 5) ARRENDADORES DE CONTENEDORES

79 Cfr. EDUARDO ASPERO ZANELLA: op. cit., p. 6.

Por otra parte, el avance más significativo que se ha producido en materia de contenedores no lo representa el aumento de dimensiones, sino la gradual transportación en el uso de cajas - propias, por el sistema de arrendamiento.

Para el año de 1990, según la Revista Cargoware International, el 49% de los contenedores utilizados en el mundo eran arrendados, reportándose además, que esta preferencia se acentúa en las principales flotas mercantes del mundo.⁸⁰

Según la revista de transporte marítimo 1990 de la UNCTAD en enero de 1990, los usuarios de contenedores en el mundo contaban con una capacidad de aproximadamente 2 millones y medio de TEU'S (*), mientras que la flota mundial de contenedores en arrendamiento ascendía a 2 millones 618 mil TEU'S, de los cuales 1 millón 180 son contenedores secos de 40 pies y 1 millón 20 mil son secos de 20 pies, destacando asimismo la existencia de unos 100 mil refrigerados⁸¹.

80 Cfr. *ibid.*, p. 4

81 Cfr. "El transporte Marítimo en 1990", en Revista Anual de la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD.

* Para proyectar el espacio de almacenamiento es esencial convertir - el número de contenedores en TEU'S. 1 TEU: Un contenedor de 20 pies; 2 TEU'S= contenedor de 40 pies.

El arrendamiento de contenedores define un nuevo espacio - para las operaciones de transporte multimodal, pues abre el panorama y la posibilidad para que agentes de carga "No operadores de buques" participen activamente en el mercado de los transportes subcontratando con las líneas navieras, los espacios en ferrocarriles y los transportes carreteras, definiendo un servicio integrado de carga, que incorpora lo necesario para un transporte puerta-puerta.

La construcción de contenedores presenta un importante desarrollo, pues entre 1988 y 1990, se han producido un promedio de 750 mil contenedores anuales, con una tasa de incremento anual de 5%, destacando como principal productor la República de Korea, con aproximadamente el 45% de la producción mundial total y Taiwan con una producción anual de 100 mil contenedores, equivalente al 15% en promedio. Otros Países importantes son China, Italia, la antigua Unión Soviética, y Tailandia, con producciones promedio en esos años, de más de 30 mil contenedores anuales⁸²

Por otra parte, el transporte ferroviario ha experimentado uno de los desarrollos tecnológicos y comerciales más dinámicos

82

Cfr. "Examen de la evolución de la normalización de los contenedores y actividades conexas"; Informe de la Secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/319, 1992.

en los últimos ocho años. Este desarrollo ha motivado su creciente incorporación a las cadenas mundiales de transporte, en lo que se ha dado en llamar los "Puentes Terrestres", determinados a través de la integración de trenes largos, unitarizados especialmente para servir tráficos específicos.⁸³

Un ejemplo tradicional, de este sistema de "Puente Terrestre", se observó en los Estados Unidos de América, donde se han vuelto cada vez más comunes las travesías de mercancías desde -- oriente hasta Europa atravesando la Unión Americana a través de trenes unitarios, el tránsito entre el Puerto de Tacoma, al extremo Norte de la Costa del Pacífico de los Estados Unidos, y el Puerto de Nueva York-Nueva Jersey, ejemplifica con mayor precisión la capacidad del uso de tales "Puentes", que mediante un solo tren, movilizan 400 contenedores en tan sólo 76 horas, vinculando las plantas automotrices japonesas con el mercado europeo, atravesando la parte más amplia del territorio norteamericano.⁸⁴

83 Cfr. "Examen de la evolución de la normalización de los contenedores y actividades conexas"; Informe de la Secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/329, 1996.

84 Cfr. EDUARDO ASPERO ZANELLA: op., cit., p. 2.

Estados Unidos no es el único caso, ya que el tradicional tren transiberiano es un "Puente Terrestre", que conecta el su--
reste asiático, utilizando Hong Kong, a través de la comunidad -
de Estados independientes, con Europa y los países de reciente -
incorporación al sistema de mercado.

Las tendencias recientes son claras, en el sentido de con--
tinuar estableciendo puentes de esta naturaleza, tal y como se
demuestra en los proyectos de Tailandia, que planea hacer un --
servicio de trenes unitarios, entre el Golfo de Tailandia y el
Océano Indico, a través del Istmo de Kra y la India que planea -
así también competir mediante la conexión por tren de los puer--
tos de Madras y Bombay para aprovechar los tráficos que cada uno
de estos Estados tienen con Europa Oriental y Asia, respectiva--
mente.⁸⁵

En América Latina existen asimismo programas para desarro--
llar tales puentes terrestres, entre los territorios de Argenti--
na, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, en el proyecto co--
nocido como "Corredor de los Libertadores", que pretende propor--
cionar servicio entre el Atlántico y el Pacífico.⁸⁶

85 Cfr. Ibid.

86 Cfr. Ibid.

La incorporación del tren unitario se encuentra asociada a la utilización de equipos de mayores capacidades, en el que -- destaca el uso frecuente de plataformas con capacidad para una doble estiba de contenedores. El sistema de la doble estiba (doble stack) potencia la capacidad de arrastre de las ferrovías, afec--tando sin embargo el sistema de sustentación de las líneas, la altura de tuneles y puentes y en general el sistema de manejo de equipos, con resultados económicamente competitivos y rentables en el mediano plazo.

Un complemento importante de trenes unitarios, que tam-- bién se extiende al transporte carretero, es la creación de las estaciones terrestres de depósito y despacho de contenedores, o puertos secos, que estando concebidos como depósitos fiscalizados y estaciones de despacho, determinan la agilización de trámites aduanales y posibilitan la concentración y expedición de cargas, consolidación y desconsolidación y en general, todos los servicios de un puerto, en zonas específicas de distribución ecónomica regional.

El concepto inicial de "Depósitos Interiores de Contenedores" (Inland Container Depots) se ha transformado para definir -- la necesidad de establecer sistemas aduanales adecuados para una rápida recepción y expedición de contenedores, para convertirse

en "Depósitos de despacho de contenedores" (Inland clearance container depots) denotando con ello, que la posibilidad de ampliar estos servicios tiene un ingrediente primordial en el adecuado establecimiento de procedimientos aduanales modernos y eficaces.

En cuanto al sector de transporte carretero, que ha sido alimentador tradicional del transporte marítimo y ferroviario para posibilitar un transporte multimodal a nivel internacional, podemos comentar que los avances en este sector no han sido tan espectaculares como en materia ferroviaria.

Sin embargo, la vinculación de los otros modos de transporte con el carretero, ha registrado avances en la utilización del convenio sobre transporte por carretera conocido como "Sistema de Cuadernos Tir", que se ha extendido de su ámbito tradicional Europeo a países Latinoamericanos y Africanos, apoyando con ello el desenvolvimiento práctico del transporte multimodal.⁸⁷

El convenio aduanero sobre el transporte internacional de mercancías, bajo la protección de los carnets tir tuvo sus orígenes en un acuerdo elaborado en 1949 por la Comisión Económica Europea. El éxito de este limitado esquema condujo a la negociación del convenio Tir en 1959, que fué completamente rev

87 Cfr. Ibid., p. 3

sado en 1975 para tomar en cuenta la experiencia práctica de la operación del sistema y dar lugar a los avances técnicos y a los nuevos requerimientos, así como extenderlo globalmente y cubrir otros medios de transporte, no sólo el carretero, aunque el sistema ha evolucionado, sus características esenciales permanecen sin cambio.⁸⁸

Bajo el esquema del sistema TIR, para asegurar que las -- mercancías puedan viajar con un mínimo interferencia durante el viaje y al mismo tiempo ofrecer garantías a las autoridades de -- aduanas en todos los países de tránsito, se establecen cuatro re querimientos básicos.⁸⁹

- Que las mercancías deberán transportarse en vehículos -- seguros o en contenedores.

- Que el pago de los derechos e impuestos estará cubier-- to durante el viaje por una garantía válida entre las partes con tratantes.

- Que las mercancías deberán ser acompañadas de un carnet aceptado internacionalmente, emitido en el país de origen y uti-- lizado como un documento de control en los países de tránsito y de destino, y

88 Cfr. UNCTAD; Trainmar...p. 65

89 Cfr. Ibid. p. 66

- Que las medidas de control aduanero tomadas en el país de origen serán aceptadas por los países de tránsito y de destino.

El convenio TIR establece normas de construcción de contenedores y transportes, así como procedimientos para su aprobación; las mercancías pueden ser solamente transportadas bajo la protección de un carnet TIR, en vehículos y contenedores aprobados. Se aplican disposiciones especiales a las mercancías pesadas y voluminosas que no pueden ser transportadas en unidades normales.

Un carnet TIR se prepara para cada viaje y en él, se detallan todas las mercancías transportadas. Es presentado para su autorización por las autoridades del país de origen, junto con el vehículo o el contenedor que lleva las mercancías. Las autoridades verifican la exactitud de los datos contenidos en el carnet, verifican que el vehículo o el contenedor esté válidamente aprobado, comprueban a satisfacción de ellos que es seguro y aplican los sellos, lo cual anotan en el carnet⁹⁰.

Los carnets incorporan series de formas de tránsito aduanero, ordenadas por pares, se usa una para cada país involucrado

90 Cfr. Ibid., p. 68

en una operación TIR, una forma la retienen las autoridades de aduanas a la entrada al país del vehículo o contenedor. La segunda forma se retiene cuando el vehículo o el contenedor abandona el país y cuando las mercancías llegan a su destino⁹¹.

Países como Colombia, Perú, Panamá y Venezuela planean desarrollar un intenso programa de distribución entre ellos mismos apoyados en el tráfico marítimo de cada uno y la posterior introducción de mercancías por carretera bajo este sistema, en el contexto del sistema del pacto ANDINO. Existe así mismo una resolución de esa organización, en el sentido de incentivar la introducción del transporte multimodal, utilizando los términos de responsabilidad de las reglas UNCTAD/CCI de 1991.⁹²

Como podemos observar, por lo anteriormente expuesto, estas condiciones asociadas a las de orden práctico preven que el transporte multimodal en breve tiempo sea instaurado de manera generalizada a través de un sistema normalizado para ciertos segmentos del transporte, pudiéndose en un futuro próximo, lograr un sistema de responsabilidad única modificada, o bien, instaurar un sistema de mayor transparencia, en la determinación de los límites económicos de las responsabilidades de las operadores de transporte a nivel mundial.

91 Cfr. Ibid., p. 67

92 Cfr. EDUARDO ASPERO ZANELLA: op. cit., p. 4.

Se preve que en las dos próximas conferencias de la UNCTAD, que tendrán lugar en Copenhague y Marruecos durante el año de 1992, se logre un consenso acerca de la responsabilidad del -- operador de transporte multimodal a nivel internacional, toda -- vez que es imperativo para este grupo el reconocer la práctica comercial que sobre este punto existe en la actualidad.

CAPITULO IV

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO

4.1 CONSIDERACIONES PREVIAS.

En el escenario mundial, se han venido generando transformaciones sin precedentes, derivadas de los procesos de intergración de grandes bloques comerciales que han traído como resultado la globalización de la economía, y consecuentemente, nuevos entornos en las relaciones internacionales abiertas al comercio y a los flujos financieros.

En los sistemas tradicionales utilizados para el manejo de carga, las mercancías objeto de comercio exterior, se habían venido transportando en forma segmentada y se transportaban con diversos tipos de embalaje, empleándose múltiples y variados -- equipos e instalaciones, convirtiendo al transporte en una compleja red de operaciones técnicas y administrativas poco eficientes ante los nuevos retos del comercio.

Ante este panorama el transporte multimodal adquiere una gran importancia por la función estratégica que desempeña en el comercio internacional de mercancías, ya que interviene de manera importante en la conformación de los costos finales y el valor agregado de los bienes y servicios, al permitir disponer de ellos en el momento y en el lugar que se requieren en el proceso producción-consumo.

En nuestro país, los diferentes modos de transporte han seguido un desarrollo preponderantemente individual que ha dado como resultado una articulación intermodal inadecuada y una menor eficiencia del sistema de transporte.

Frente a esta situación nuestro país ha emprendido acciones individuales en cada uno de los modos de transporte que indudablemente han producido un mejoramiento en la prestación de cada servicio al grado de que podemos afirmar que técnica y operacionalmente México está en posibilidades de desarrollar un eficiente sistema de transportación intermodal que le permita competir internacionalmente en el ámbito del comercio exterior.

Sin embargo, debemos reconocer que no es suficiente con contar con los elementos técnicos y la infraestructura adecuada ya que aún cuando estos son los elementos básicos para el despliegue de todo sistema de transporte multimodal, la complejidad del mismo derivada de la utilización de diferentes modos de transporte en el servicio multimodal requiere de un marco jurídico que lo organice de acuerdo a su naturaleza y prevea cualquier posible contingencia que se pudiera presentar.

Es el caso que en México aún cuando están reglamentados en lo individual todos y cada uno de los modos de transporte, independientemente de que existe un reglamento para el transporte multimodal internacional así como la Convención de las Naciones -

Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, estos ordenamientos en la práctica han demostrado ser ineficaces al grado de que organismos no gubernamentales nacionales han pretendido subsanar estas deficiencias.

En el presente capítulo se pretende demostrar cual es la problemática jurídica existente así como cuales serían las medidas adecuadas para lograr que México cuente con un servicio de transporte multimodal que ante los nuevos retos que presenta el siglo XXI, satisfaga las necesidades cada vez mayores de su floreciente comercio internacional.

4.2 INICIO Y DESARROLLO DE LA TRANSPORTACION MULTIMODAL EN MEXICO

Al igual que en otros países, la transportación multimodal en México surgió para satisfacer las necesidades del intercambio comercial a nivel internacional.

Este sistema de transportación introducido a nuestro país por iniciativa de empresarios mexicanos planteó una serie de problemas, tanto a nivel operacional como a nivel legislativo, que aún en la actualidad no encuentran soluciones adecuadas.

En este apartado de nuestro estudio expondremos cual ha sido el inicio y consecuentemente el desarrollo de la transportación multimodal en nuestro país.

La actividad de la transportación multimodal internacional en México se inicia en el año de 1973, con la construcción de un pequeño muelle, en las costas de Veracruz, para el atraque de las embarcaciones ROLL ON-ROLL OFF (*), construcción que fué realizada por la empresa naviera mexicana TECOMAR, S.A., con ello inició el puerto de Tuxpan el movimiento de mercancías en contenedores.⁹³

Aquella incipiente operación fué el principio del acceso de nuestro país a la etapa moderna del transporte mundial, con la contenerización del comercio exterior.

El 19 de julio de 1979, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó a la empresa naviera TECOMAR, mediante oficio 73354, la primera operación en la historia de nuestro país, de transporte combinado internacional de mercancías a través de la utilización de contenedores.

* Embarcaciones Roll on-Roll of Barcos diseñados para transportar regolques que son operados por un tractor de origen y destino sin necesidad de utilizar gruas para su carga y descarga.

93 Cfr. "Tuxpan, Ver., Un Puerto en crecimiento"; en Diario Excelsior, México, DF., Año LXXV, Tomo III, No. 26, 893, 20 de marzo de 1991, - Sección A, p. 14.

Con ello Tuxpan se convirtió en el primer puerto mexicano en el que se inició el auténtico transporte multimodal en nuestro país, varios años antes de que la propia UNCTAD aprobara el convenio internacional sobre esta materia.

A esta primicia en cuanto al movimiento de contenedores, hay que agregar a la historia del Puerto de Tuxpan, el hecho de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección General de Aduanas, autorizó a la empresa iniciadora - del transporte de contenedores en el país, TECOMAR, S.A. de C.V. el envío de contenedores a la aduana interior de México, con reconocimiento aduanal en las oficinas de los importadores.

Cabe señalar que esta autorización inicial fué otorgada - el 26 de diciembre de 1975.

Las primeras empresas que efectuaron los reconocimientos aduanales en sus instalaciones, abriéndose el contenedor en sus propios domicilios, y con lo que se dió sentido auténtico al -- transporte puerta/puerta, fueron Indetel y Eaton Yale de México, ambas ubicadas en el corredor industrial de Toluca.

Las operaciones efectuadas bajo la autorización antes mencionada, sirvieron de antecedente para que las autoridades de -- aduanas, en su momento emitieran la circular 50,000 que reglamentó el envío de contenedores a través de todas las aduanas maríti

mas y fronterizas del país, disposición que posteriormente fue adoptada por la nueva Ley aduanera, y que constituyeron la base de la moderna operación del comercio exterior en nuestras --- aduanas.

A consecuencia del movimiento generado en el muelle inicialmente construido y operado por TECOMAR, S.A. de C.V.; el Gobierno Federal inició en 1976 la construcción de un muelle público.

Posteriormente, en el programa de acción del sector comunicaciones y transportes (1976-1982) se planteó como objetivo el desarrollo de todos los modos del mismo, para que actuaran como un sistema integrado de acuerdo con sus características y planos de tráfico⁹⁴.

Para este fin, en el mismo programa se concibió el establecimiento de una empresa mexicana de transporte multimodal, -- que incorporara como socios a los representantes de todos los modos de transporte, para brindar a los usuarios un servicio integral, este tipo de operación haría posible evitar demoras innecesarias en la carga y descarga de bienes y permitiría el aprove--

94 Cfr. Dirección General de Autotransporte Federal: "Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982"; -- en Memoria 1976-1982; Secretaría de Comunicaciones y ---- Transportes, México, 1982, p. 134 a 137.

chamiento racional de las modernas tecnologías, que originaron entre otros sistemas el de contenedores.

Desde el año de 1977, la Dirección de Autotransporte Federal participó bajo la coordinación de la Secretaría de Puer--tos y Marina Mercante en el establecimiento en nuestro país de una empresa que a través de un solo contrato, efectuara el --- transporte de objetos y mercancías de puerta a puerta.

El 22 de octubre de 1979, el Presidente de la República dió a conocer la creación de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A. de C.V., y otorgó la concesión al Presidente - del Consejo de Administración, cargo que recayó en el subsector del autotransporte a través del Presidente de la Cámara Nacio--nal del Autotransporte.

En esta empresa participaron Ferrocarriles Nacionales de México, el autotransporte a través de las centrales de servi---cios de carga hoy extintas, Transportación Marítima Mexicana, - S.A., Aeronaves de México, S.A. y Compañía Mexicana de Aviación, las que bajo el signo de coordinación conjugaron sus acciones y esfuerzos dentro de la Empresa Mexicana de Transporte Multimo--dal, S.A. de C.V. conformando una alianza entre los sectores público y privado del país.

Por otra parte, en atención a lo dispuesto por el programa de acción del sector Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Autotransporte Federal participó bajo la coordinación de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante en la elaboración del proyecto ALFA-OMEGA, cuyo objetivo era el establecer un Puente Terrestre en el Istmo de Tehuantepec, que uniera los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, a fin de permitir que los puertos y vías de comunicación se utilizarán para la operación del transporte multimodal.

El 10 de enero de 1980 se decretó la creación del organismo público descentralizado, Servicio Multimodal Transitsmico (Semultra), a quien se le encomendó la ejecución del proyecto Alfa-Omega.

Cabe hacer mención que tanto el proyecto ALFA-OMEGA como la Empresa Mexicana del Transporte Multimodal, S.A. de C.V nunca lograron alcanzar la realización de los objetivos para los cuales fueron creados.

Uno de los factores que coadyuvó al fracaso de ambos proyectos y al rezago del transporte multimodal en la primera mitad de la década de los ochenta fue la actitud y política proteccionista emanada de las autoridades del sector transporte de nuestro país desde las décadas anteriores. Situación que dió como -

resultado una infraestructura, en materia de transportes obsoleta orientada hacia el mercado doméstico que se volvió insuficiente respecto a los mercados internacionales.

Por otra parte, la crisis económica de principios de la década pasada que limitó en forma severa la capacidad de inversión interna en la Nación, al grado de constreñir las posibilidades de gasto en los renglones básicos para el desarrollo comercial e industrial, repercutió en los elementos fundamentales del transporte, como lo es su infraestructura y equipo.

La búsqueda de divisas para financiar las importaciones - que requería el crecimiento económico que planteó la necesidad de intensificar las labores de exportación, para tener acceso a los mercados internacionales, el Gobierno Mexicano reconoció la importancia de orientar sus acciones hacia la modernización del sistema de transporte nacional como medio para lograr un eficaz intercambio comercial.

Como reflejo de los cambios mundiales y con objeto de concentrarse en los aspectos estratégicos y esenciales de su tarea a partir de la segunda mitad de la década de los ochenta, el Estado Mexicano está redefiniendo su papel, redimensionando su tamaño y retirándose de áreas no prioritarias en las que juzga -- más conveniente la acción del sector privado.

Ante tal situación se reconoció que la operación de los diferentes medios de transporte, constituye un factor fundamental de integración política, social, económica, y cultural de la Nación, por lo que dentro de los objetivos previstos en el plan nacional de desarrollo 1989-1994⁹⁵, en lo referente a la política de Comunicaciones y Transportes se determina que la modernización del país requiere de la modernización de los transportes, con el objetivo fundamental de lograr que los servicios sean suficientes, de calidad y se presten con eficiencia.

Para el logro de tal objetivo se determina como estrategia general en materia de transportes la actualización del marco normativo e institucional a fin de mantener y reforzar las atribuciones del estado dentro de un nuevo concepto.

Bajo este esquema, la función del Gobierno en materia de transportes se limita a la planeación, coordinación, inducción, regulación y vigilancia de un mercado abierto a la competencia, para lo cual se permite al sector privado mediante el otorgamiento de concesiones la prestación directa de los servicios públicos que de acuerdo a la legislación vigente no estén reservados en forma exclusiva al Estado, como lo son los ferrocarriles.

95 Diario Oficial de la Federación, 31 de mayo de 1989, México.

Asimismo se propone estimular el desarrollo de transporte mediante una mejor coordinación entre los ferrocarriles, el auto transporte, el transporte marítimo y aéreo, así como impulsar la creación de empresas competitivas de particulares para la prestación de servicios coordinados y complementarios del transporte.

Al mismo tiempo, se propone la apertura de los servicios de transporte a la competencia para promover su mayor disponibilidad, el mejor aprovechamiento de los recursos, la innovación tecnológica y el acceso a la actividad de un mercado libre que evite la aparición o persistencia de monopolios y propicie costos más reducidos a los usuarios y libertad para seleccionar las opciones que más convengan a sus intereses.

Como política general el plan nacional de desarrollo 1989-1994, busca continuar aprovechando la rapidez, flexibilidad y accesibilidad de los servicios de autotransporte público de carga y pasaje, sostener una infraestructura moderna y eficiente, impulsar una mayor participación del ferrocarril en los servicios masivos de carga y pasaje, mejorar la calidad, eficiencia operativa y productiva en los puertos, así como aumentar la par ticipación de la marina merante nacional en los tráficos de altu ra y cabotaje, y constituir al transporte aéreo en promotor de las actividades industrial, comercial y turística.

El avanzar hacia la liberalización tarifaria, la autosuficiencia financiera y la eliminación de subsidios es una meta primordial del citado programa de desarrollo.

Otra de las metas propuestas es el ofrecer a los usuarios rutas más convenientes entre sus embarques; así como la combinación de los modos que más los beneficien, con procedimientos de contratación ágiles, flexibles e instrumentos prácticos que no estén limitados por una reglamentación excesiva.

Como resultado de lo anterior se pretende impulsar la mejor complementación de los distintos modos para fortalecer el papel del transporte multimodal internacional, como promotor de una más adecuada interrelación entre usuarios y proveedores de servicios tanto nacionales como extranjeros.

Actualmente podemos constatar que algunas de las acciones emprendidas, por parte de las autoridades mexicanas correspondientes, a fin de dar cumplimiento al plan nacional de desarrollo 1989-1994 en lo referente a la política de Comunicaciones y Transportes han dado sus frutos; sin embargo algunas de las medidas propuestas por las autoridades han tenido efectos negativos en el corto plazo, aunque se espera que al largo plazo todas cumplan sus objetivos.

A continuación explicaremos algunas de las medidas concretas emprendidas por las autoridades del ramo, en cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

Ferrocarriles Nacionales de México inició su modernización el sexenio pasado, a partir de 1988 dicho organismo público cubre sus gastos de operación con ingresos generados por la prestación de sus servicios.⁹⁶

Actualmente el transporte ferroviario en algunos servicios de carga se comienza a ofrecer opciones tales como el PIGGY-BACK, es decir el montado de dos trailers sobre una plataforma y el servicio de doble estiba, mediante la utilización de carros especiales compuestos de cinco unidades que pueden soportar dos contenedores de 40 pies cada una.⁹⁷

Dentro de los proyectos que comienzan a promoverse en esta área son aquellos tendientes a crear la integración de una red de ferropuertos que permitan una adecuada intermodalidad en el transporte.⁹⁸

96 Cfr. FRANCISCO J. GOROSTIZA P.: "Política y Modernización del Transporte e infraestructura en México", ponencia publicada y presentada en el II Seminario y Exposición Nacional "El Transporte Integral de carga y su proyección al siglo XXI" en la ciudad de México, octubre, 1990. p. 13.

97 Cfr. ERNESTO FERNANDEZ ZEA: "Diversidad del equipo de Transporte Multimodal"; ponencia publicada y presentada en el II Seminario y Exposición Nacional "El Transporte Integral de carga y su proyección al siglo XXI", en la ciudad de México, octubre, 1990, p. 329.

98 Cfr. Ibid. p. 330.

En el transporte aéreo de carga, podemos observar avances sustanciales, anteriormente las autoridades en México exigían que las tarifas de carga domésticas e internacionales tuvieran la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y transportes. En julio de 1991, la citada Secretaría anunció oficialmente que las empresas pueden fijar precios acordes a sus estrategias comerciales; en efecto desregulando las tarifas de carga tanto nacionales como internacionales. Sin embargo, continúa siendo obligación de las empresas registrar a posteriori las tarifas de carga ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁹⁹

Por lo que respecta al sector carretero se implementaron los programas de conservación y reconstrucción de la red carretera existente, así como la ampliación de las mismas, la meta durante el sexenio es construir 2.300 kilómetros de nuevas enlaces carreteros y modernizar cerca de 3,000 kilómetros de la red troncal básica existente.¹⁰⁰

En caminos que fomentan el desarrollo de zonas potencialmente productivas, se promueve la cooperación de los gobiernos

99 Cfr. GUILLERMO A. LOCHT: "Equipamiento de las líneas aéreas para el transporte de carga bajo la globalización económica"; ponencia presentada y publicada en el III Seminario y Exposición Internacional "El Transporte Integral de carga ante el reto de la globalización - económica y el Tratado del Libre Comercio", en la ciudad de México, junio, 1992. p. 10.

100 Cfr. F.J. GOROSTIZA: op. cit. pp. 11 y 12

de los estados y los particulares. La construcción de caminos rurales a zonas aisladas continúa haciéndose con fondos federales y con la cooperación de las comunidades que aportan mano de obra y materiales, la meta es incrementar la red alimentadora - en 10,000 kilómetros durante 1989-1994, construir 12,500 kilómetros y reconstruir 15,000 kilómetros de caminos rurales.¹⁰¹

Para lograr un más rápido desarrollo de la red carretera de altas especificaciones y con estricto fundamento en la ley - se concesiona a particulares la construcción de autopistas y puentes. La meta es construir 4,000 kilómetros de carreteras - de cuota durante el sexenio. En 1990 se otorgaron las concesiones correspondientes para la construcción de autopistas equivalente a cerca de dos mil kilómetros de extensión¹⁰², los cuales actualmente son una realidad.

Dentro de las políticas de modernización del autotransporte federal de carga, podemos destacar los siguientes cambios en su marco regulatorio.

101 Cfr. *ibid.*

102 Cfr. *Ibid.*, p. 13.

El 7 de julio de 1989 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Reglamento para el Autortransporte Federal de Carga, con el cual se flexibilizó el régimen tarifario; se permite al usuario contratar dentro o fuera de las centrales de -- servicios de carga; se permite a los transportistas que puedan transitar por todos los caminos nacionales todo tipo de mercancías, excepto productos tóxicos y químicos que se regulan específicamente, así como cargar y descargar en cualquier parte del país sin restricción alguna; se eliminó la obligación de incorporarse o constituirse en una sociedad mercantil para operar este tipo de transporte. 103

En el año de 1990 fue suprimido el régimen especial que en cuanto al impuesto sobre la renta disfrutaban los autotransportistas. 104

Por lo que respecta al desarrollo portuario, podemos --- constatar los logros alcanzados por el hoy extinto órgano des-- concentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Puertos Mexicanos. Este órgano estaba encargado de -

103 Cfr. CARLOS GONZALEZ ARRIAGA: "El Marco Legal y la Desregulación del Transporte ", ponencia publicada y presentada en la memoria del II Seminario y Exposición Nacional El Transporte Integral de Carga y su Proyección al siglo XXI, Ciudad de México, octubre, 1990, pp. 77 y 78

104 Cfr. F.J. GOROSTIZA: Op. cit., p. 11.

dirigir el desarrollo portuario y de coordinar bajo una sola entidad responsable la gestión de las empresas de servicios portuarios en México. Sin embargo, el interés de los sectores social y privado por obtener una mayor participación en las áreas portuarias ha dado lugar a la extinción de dicho órgano para dar paso a una nueva etapa en el desarrollo de nuestro país.¹⁰⁵

Con las acciones emprendidas por Puertos Mexicanos actualmente el país cuenta con cuatro puertos de alta eficiencia como lo son Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en el Pacífico; Altamira y Veracruz, en el Golfo de México.¹⁰⁶

Por otra parte contamos con tres nuevos puertos destinados a impulsar el desarrollo regional: Progreso, en Yucatán; Pichilingue, en Baja California Sur, y Topolobampo, en Sinaloa.¹⁰⁷

En la actualidad se permiten a los inversionistas privados, mediante el otorgamiento de concesiones, participar en el desarrollo portuario, fundamentalmente en tres áreas de actividad: terminales especializadas de carga, muelles para cruceros turísticos y marinas turísticas.¹⁰⁸

105 Diario Oficial de la Federación, 28 de septiembre de 1992.

106 Cfr. JAIME LUNA TRAILL: "El Transporte en México, su infraestructura, realidad y perspectivas ante el tratado de Libre Comercio", ponencia presentada en el III Seminario y Exposición Internacional El Transporte integral de Carga ante el Reto de la Globalización Económica y el Tratado de Libre Comercio, Ciudad de México, junio, 1992.

107 Cfr. Ibid.

108 Cfr. F.J. GOROSTIZA: Op. cit., p. 16.

Como un ejemplo de lo anterior cabe señalar la situación que prevalece en el Puerto de Veracruz posterior a la requisa - efectuada por el Ejecutivo Federal el día 1 de junio de 1991.¹⁰⁹

La requisa efectuada ha tenido resultados positivos gracias a la inversión de capitales privados. Baste señalar que - durante 1989 el manejo de contenedores por la terminal especializada era de 15 contenedores por hora. Durante los meses de - enero a mayo de 1991 el rendimiento promedio de la terminal especializada era de 23 contenedores por hora. En los meses siguientes de 1991 la productividad alcanzó un promedio de 31 con - tenedores por hora.¹¹⁰

Actualmente se fabrican dos grúas portacontenedores de muelle cuyas características permitirán aumentar la capacidad - de carga, velocidades de desplazamiento y elevación con las que se podrán atender buques con ritmos de descarga de 50 contenedo - res por hora, meta que se espera alcanzar a finales de 1992; es - te promedio es semejante a los alcanzados en las terminales más especializadas del mundo.¹¹¹

109 Diario Oficial de la federación, 1 de junio de 1991, México, pp. 2-3

110 Cfr. "Puerto de Veracruz, situación actual"; en Revista Transporte y Comercio Internacional; Internacional de Mercadotecnia y Comunicación S.A. de C.V., México, año 5, No. 20, enero-febrero, 1992. p. 11

111 Cfr. Ibid., p. 12'

Para alcanzar la meta anterior en el puerto de Veracruz se están invirtiendo \$28'900 millones de pesos en la adquisición de equipo marítimo y portuario¹¹².

Dentro del transporte marítimo, podemos señalar que en lo concerniente al transporte de cabotaje actualmente existe -- gran flexibilidad en México para el otorgamiento de permisos de navegación temporales a buques extranjeros cuando existan embarcaciones nacionales que puedan prestar esos servicios, por otra parte cabe señalar que la marina mercante mexicana actualmente no goza de ningún subsidio por parte del Gobierno Federal así -- como tampoco de reservas de carga en tráficos internacionales.¹¹³

Los fletes para los contenedores se cotizan en forma unitaria con ajustes por peso y existen costos adicionales por -- las maniobras del contenedor en puerto. Sin embargo, con las -- reformas y la modernización portuaria que se está efectuando en México se están desterrando los nocivos cobros de maniobras que en carecían el flete de los contenedores¹¹⁴.

-
- 112 Cfr. "Nueva Orientación en Veracruz: CSG, Junta de Evaluación"; en el boletín de Puertos Mexicanos; Puertos Mexicanos/S.C.T., México, D.F. Año III, No. 22, enero-febrero, 1992, p. 13.
- 113 Cfr. CARLOS VIVEROS FIGUEROA: "El Transporte Marítimo en el Tratado -- del Libre Comercio", ponencia presentada y publicada en el III Seminario y Exposición Internacional "El Transporte Integral de carga ante el reto de la Globalización económica y el Tratado del Libre Comercio" en la ciudad de México, junio, 1992, p. 3.
- 114 Cfr. HECTOR ROJAS: "El Transporte Marítimo en México"; en Revista Mundo de la Exportación, número de. colección No. 1, México Año III, --- 1992, pp. 44-46

La desregulación tarifaria en el servicio de transporte marítimo internacional de líneas de conferencia¹¹⁵ en México se puede observar puesto que actualmente basan sus fletes en ta rifas que clasifican las mercancías a exportar o importar y que se fijan en dólares de los Estados Unidos, por metro cúbico o tonelada, con sobreprecio por la carga fraccionaria, cuando --- existe congestiónamiento de buques en puerto, por devaluación -- de la moneda y por aumento del precio de combustible, entre -- otras razones. Posteriormente las tarifas y los recargos de -- fletes se registran ante la Secretaría de Comunicaciones y ---- Transportes, la cual les da vista para que presente sus obje-- ciones u observaciones al Consejo Nacional de Usuarios, que fun-- ciona en la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM).¹¹⁶

En cuanto al transporte multimodal, la Secretaría de Co-- municaciones y Transportes en coordinación con las empresas ope-- radoras del servicio multimodal promoverá el desarrollo y utili-- zación de terminales privadas denominadas ferropuertos, para re-- cibir, almacenar y despachar mercancías, y facilitar el enlace e intercambio de servicios entre el autotransporte y los ferro--

115 Cfr. "El Transporte Marítimo en México", en el boletín de Puer-- tos Mexicanos, Puertos Mexicanos/S.C.T., México, D.F., Año III, No. 23, marzo, 1992, pp. 16 y 17.

116 Cfr. Ibid.

carriles. Se incorporará a las Agencias de Transporte de carga a la operación de servicios internacionales "Puerta a Puerta", mediante la expedición de los permisos correspondientes, y se continuará promoviendo la constitución de nuevas empresas prestadoras de servicios multimodales para beneficio de los exportadores.¹¹⁷

Por otra parte de acuerdo con el programa de trabajo --- 1992 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se continuará fomentando la operación y utilización de los servicios integrados, que reduzcan el impacto en el costo del transporte de mercancías y optimicen el aprovechamiento de la infraestructura y equipo, en apoyo de nuestro comercio interno y externo.¹¹⁸

Asimismo el citado programa de trabajo plantea como uno de sus objetivos principales continuar avanzando en el mejoramiento de la calidad de los servicios de comunicación y transporte, ampliar su cobertura y aumentar su competitividad, para ello se proseguirá con las reformas en la normatividad que fortalezcan la autoridad del Estado y flexibilicen su capacidad reguladora.

117 Cfr. "Transporte Marítimo y Puertos, Programa de Trabajo SCT 1992" en revista Transportes y Comercio Internacional, Internacional de Mercadotecnia y Comunicación S.A. de C.V., México, Año 5 No. 20, enero-febrero, 1992, p. 28.

118 Cfr. "Programa de Trabajo 1992, SCT", en Revista Transporte y Comercio Internacional; Internacional de Mercadotecnia y Comunicación S.A. de C.V., México, Año 5, No. 20, enero-febrero, 1992. p. 6.

El presupuesto de gasto consolidado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes previsto para 1992, incluyendo los recursos federales, de crédito, excedentes de operación, aportaciones del sector social, cooperación de los Gobiernos de los Estados y principales inversiones directas del sector privado en --- obras de infraestructura y equipo, asciende a un total de 42 billones de pesos.¹¹⁹

4.3 EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN EL ORDEN JURIDICO NACIONAL.

El transporte multimodal internacional es un concepto - de creación reciente a nivel mundial y consecuentemente su regulación aún no se encuentra totalmente definida.

En realidad son pocos los países que han decidido crear un marco jurídico aplicable al transporte multimodal internacional. En este sentido podemos señalar que nuestro país es uno - de los pocos que han considerado la importancia de crear un ordenamiento jurídico en torno a este nuevo concepto en transportación.

Sin embargo, antes de proceder a comentar y analizar la regulación en torno a la transportación multimodal internacional

en nuestro país, es conveniente señalar cual es el marco jurídico nacional relativo a la transportación de mercancías.

Por razones obvias se excluye de este estudio la transportación de mercancías derivadas de un contrato de naturaleza civil.

4.3.1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

El Congreso de la Unión, como los otros poderes de la Federación, tiene atribuciones limitadas de acuerdo con el principio de distribución competencial que rige entre los Estados y la Federación, contenido en el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De esta manera es la propia constitución la que delimita expresamente el ámbito de acción del Poder Legislativo Federal.

El artículo 73 Constitucional en sus distintas fracciones establece las facultades del Congreso de la Unión, las cuales dentro de su competencia federal son de naturaleza legislativa, administrativa y electoral.

En atención a la materia que trata el presente estudio nos circunscribiremos a señalar de acuerdo al texto vigente, la

facultad legislativa del Congreso de la Unión sobre las materias siguientes:

- VIAS GENERALES DE COMUNICACION
- COMERCIO
- DERECHO MARITIMO

El artículo 73 Constitucional al respecto de las materias antes mencionadas establece lo siguiente:

ARTICULO 73.- El Congreso tiene facultad:

X. Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, servicios de banca y crédito, energía eléctrica y nuclear, para establecer el Banco de Emisión Unico en los términos del artículo 28 y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123.

XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos, para expedir las leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

La Constitución a través de las facultades antes mencionadas da la pauta para que se legisle en relación a la transportación de mercancías en nuestro país, sea esta por aire, tierra o agua. Debemos considerar que el transporte de mercancías, en atención al objeto de estudio que nos ocupa, debe ser analizado teniendo en consideración dos puntos importantes.

En primer lugar independientemente del modo de transporte que se utilice, el porteador del mismo está sujeto a la aplicación de leyes administrativas en virtud de lo dispuesto por -- las leyes ordinarias derivadas de este precepto constitucional.

En segundo lugar, la relación jurídica de quien transporta y el usuario es de naturaleza privada, el vínculo que se -- establece queda sometido al derecho mercantil y su legislación correspondiente.

Por otra parte y en virtud de tratarse de leyes de fuerro federal, las controversias que se susciten en cuanto a su -- aplicación deben ser resueltas a través de los tribunales de la Federación, según lo dispuesto por el artículo 104 Constitucional en sus fracciones I y II, que a la letra señalan:

ARTICULO 104.- Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

I. De todas las controversias del orden civil y criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses -- particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y -- del Distrito Federal. Las sentencias de primera instancia podrán ser apelables ante el superior inmediato del juez que conozca del asunto en primer grado.

II. De todas las controversias que versen sobre derecho -- marítimo.

4.3.2. CONVENIOS INTERNACIONALES

Aún cuando en materia de transportes existen varios convenios internacionales, tanto bilaterales como multilaterales en los que nuestro país es parte de los mismos, no todos ellos forman parte de nuestro orden jurídico nacional, por lo cual nos -- abstendremos de hacer mención alguna sobre los mismos.

En este apartado nos limitaremos a señalar únicamente cuales son los convenios internacionales que en materia de transporte forman parte de nuestro orden jurídico nacional y que de una u otra forma tienen relación directa con la transportación multimodal internacional.

Sin embargo, antes de mencionar cuales son los convenios internacionales que tienen aplicación respecto a la materia que nos ocupa, es conveniente recordar la jerarquía que los mismos -- guardan dentro de nuestro orden jurídico nacional, para ello nos permitimos reproducir el texto vigente de el artículo 133 constitucional.

Artículo 133. Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.

Siguiendo con lo previsto para el estudio de este apartado a continuación señalaremos cuales son los convenios internacionales que interesan en relación al transporte multimodal internacional.

1. Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional y protocolo adicional, concluido en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929.

El Gobierno Mexicano depositó el instrumento de adhesión - correspondiente el 14 de febrero de 1933.¹²⁰

El decreto de promulgación del presente convenio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación para su debida observancia; según lo dispuesto por el Ejecutivo Federal, el 22 de febrero de 1934.^{121.}

La presente convención entró en vigor internacionalmente - el 13 de febrero de 1933.¹²²

2.- Protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de Varsovia del 12 de octubre de 1929, concluido en la Haya, Holanda el 28 de septiembre de 1955.¹²³

-
- 120 Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México; colección publicada por el Senado de la República y la Secretaría de Relaciones Exteriores, Tomo VI, México, 1989, p. 269.
- 121 Diario Oficial de la Federación, 14 de febrero de 1933
- 122 Ibid.
- 123 Diario Oficial de la Federación, 13 de agosto de 1957.

El Gobierno Mexicano depositó el instrumento de ratificación correspondiente, el 24 de mayo de 1957. El decreto de promulgación relativo al convenio fué publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de agosto de 1957.

El protocolo citado entró en vigor internacionalmente el 1 de agosto de 1963.¹²⁴

3.- Convenio complementario del convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo - internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, concluído en Guadalajara, México, el 18 de septiembre de 1961.¹²⁵

Cabe señalar que respecto a este convenio el gobierno de los Estados Unidos realiza las funciones de depositario.

El instrumento de ratificación fué depositado el 16 de mayo de 1962, el decreto de promulgación del convenio fué publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de junio de 1963.¹²⁶

124 Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México; colección publicada por el Senado de la República y la Secretaría de Relaciones Exteriores, Tomo XIII, 1989, p. 591.

125 Ibid., T. XVI. p. 563

126 Ibid.

Este convenio entró en vigor internacionalmente el 1 de junio de 1964.¹²⁷

4.- Convención de las Naciones Unidas sobre transporte -- multimodal internacional de mercancías, concluido en Ginebra, -- Suiza, el 24 de mayo de 1980.¹²⁸

El Instrumento de ratificación fué depositado el 11 de febrero de 1982. El decreto de promulgación del convenio TM fué -- publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril -- de 1982; sin embargo, se publicó posteriormente una fe de erratas en el Diario Oficial de la Federación del 12 de agosto de -- 1982.

El convenio aún no entra en vigor internacionalmente.¹²⁹

4.3.3. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal dispone que para el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, habrá las siguientes dependencias de la administración pública centralizada: --

127 Ibid.

128 Ibid., T. XXIII, p. 509

129 Ibid.

- SECRETARIAS DE ESTADO Y
- DEPARTAMENTOS ADMINISTRATIVOS

En atención a lo dispuesto por la citada ley, se le atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la competencia para el despacho de asuntos relacionados con el desarrollo del transporte y las comunicaciones que operan en nuestro país.

A continuación señalaremos específicamente cuales son las atribuciones que de acuerdo a la ley se le confiere a la mencionada Secretaría en relación al transporte.

El texto vigente del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal dispone:

Artículo 36. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

IV. Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar - convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;

VII. Construir las vías ferreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

IX Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

XII. Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la administración pública federal de comunicaciones y transportes;

XIV. Regular, promover y organizar la marina mercante;

XVI. Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII. Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades de servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;

XXVI. Promover y, en su caso organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de transportes.

4.3.4 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

De acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, tanto las vías generales de comunicación, así como los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. (art. 2 y 3).

En virtud de lo anterior, para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estas, será necesario el tener concesión o permiso del ejecutivo federal. (artículo 8 y 124).

El ejecutivo federal ejercerá sus facultades, derivadas de este ordenamiento, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (art. 3).

A través de este ordenamiento jurídico se establecen:

- Los casos en que la explotación del servicio de transporte se preste de acuerdo a una concesión o permiso. (art. 9).

- Los requisitos que deben cumplir los particulares para la obtención de las concesiones para la explotación de las vías generales de comunicación, tales como ser ciudadanos mexicanos o estar constituidos como sociedades mercantiles conforme a las leyes del país, el otorgamiento de depósitos o garantías, la solicitud que deben presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, etc., (arts. 8, 12, 14 y 17).

- Las bases para la operación del transporte de mercancías ferroviario, carretero, aéreo y marítimo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes autoriza los horarios, tarifas, documentos y reglas según las cuales se deba realizar la explotación de vías generales de comunicación objeto de concesión o permiso, (arts. 20, 48, 49, 50, 51, 52 y 66).

- Cuales serán los casos en que las empresas de transporte no tendrán derecho para limitar la responsabilidad que les impone la ley con motivo del transporte de mercancías, los límites de responsabilidad derivados de la pérdida, avería o retraso que sufran las mercancías, (arts. 69, 71, 72, 74, 77, 78, 81, 82, 83 84, 349 y 350).

- Las reglas generales relativas a las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje y transbordo que se ejecuten en las zonas federales, que se consideren como actividades conexas con las vías generales de comunicación, en consecuencia, para realizar tales actividades se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (art. 124).

- Las reglas para la aplicación supletoria de diversos instrumentos normativos, tendientes a resolver las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las concesiones y permisos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, por otra parte, se establece que a los Tribunales Federales corresponderá conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación. (arts. 4 y 5).

- Los casos en que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deba determinar la caducidad o la rescisión de las concesiones otorgadas, así como la revocación de los permisos. (arts. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37 y 38).

Por otro lado, el citado ordenamiento jurídico establece normas específicas destinadas a regular los diferentes modos de transporte que operan en las vías generales de comunicación.

Sin embargo, cabe señalar que la regulación de los diversos modos de transporte no se agota con este ordenamiento jurídico, es necesario atender a los diversos reglamentos que el ejecutivo federal ha expedido al efecto.

En este sentido y en relación con el tema objeto de nuestro estudio, es necesario observar lo dispuesto por el Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga de 1989.

4.3.5. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tiene como objeto principal el regular las actividades de la navegación marítimo-portuaria y sus maniobras conexas, las empresas navieras, - los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, (art. 1).

Aún cuando el objeto de aplicación de la citada ley es -- muy amplio, en atención al tema de nuestro estudio señalaremos únicamente aquellos puntos que consideramos importantes en relación al transporte multimodal internacional.

Tal como lo señalamos en el punto anterior, se requiere - de concesión o permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para explotar las vías generales de Comunicación por agua así como para operar sus medios de transporte. --- (art. 6).

En virtud de lo anterior, las cuotas de los servicios de transporte marítimos o por las demás vías generales de comunicación por agua, en tráficos de cabotaje e interior serán las de -- las tarifas que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con intervención de la Secretaría de Marina; las tarifas de tráfico de carga y navegación de altura en los buques de lí-- nea, estarán sujetos a registro previo, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (art. 67).

Con la finalidad de proteger la transportación marítima - en nuestro país, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone que las dos Secretarías de Estado anteriormente señaladas con la colaboración del Instituto Mexicano de Comercio Exterior deben tomar las medidas necesarias tendientes a impedir prácticas

de competencia desleal, de empresas extranjeras, respecto de buques mexicanos y, en forma enunciativa y no limitativa, cuando las tarifas de fletes, o de transporte de pasajeros en navegación de altura, sean lesivas al comercio exterior mexicano o a la marina mercante nacional. (arts. 67 bis, 255-F y 255-K).

En relación a la transportación marítima de mercancías, es en este ordenamiento jurídico en donde encontramos la regulación en torno al conocimiento de embarque; la responsabilidad del porteador marítimo derivada de las pérdidas, averías o retrasos en la entrega de las mercancías que han sido puestas bajo su custodia; así como los plazos en los cuales deben formularse las reclamaciones en contra del porteador marítimo a fin de evitar la extinción del derecho a interponer las acciones correspondientes por las pérdidas o averías sufridas en las mercancías transportadas. (arts. 167-188).

4.3.6. CODIGO DE COMERCIO

Con relación directa a la transportación de mercancías, se encuentra lo dispuesto por el Código de Comercio en atención a lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación (art. 4 fracción III) y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (art. 6 inciso c).

Por otra parte, la razón de haber considerado al Código de Comercio en nuestro estudio radica en la importancia que reviste la relación jurídica que surge entre el porteador del transporte y el usuario del mismo. En este sentido nos permitimos reproducir lo expuesto por el Lic. Oscar Vázquez del Mercado.

"La aplicación de las disposiciones de transportes, contenidas en las leyes de carácter administrativo, entre nosotros, la Ley de Vías Generales de Comunicación, solo tiene acción en los contratos que se realizan respecto de transportes que se efectúan en vías generales de comunicación, pero la relación jurídica entre quien transporta y el usuario es de naturaleza privada, el vínculo que se establece queda sometido al derecho mercantil" 130

4.3.7 REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

El origen de la regulación del transporte multimodal internacional, en México, se remonta al año de 1979, cuando el ejecutivo federal expide el primer reglamento sobre la materia, denominado Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores. 131

130 OSCAR VAZQUEZ DEL MERCADO: Contratos Mercantiles; 3a ed., Porrúa, México, 1989. p. 218.

131 Diario oficial de la Federación, 6 de julio de 1979.

Sin embargo, diferentes autoridades en la materia insisten en encontrar el origen de la regulación de la transportación multimodal internacional en nuestro país, en el año de 1982, --- cuando el Gobierno Mexicano ratifica el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías¹³² y se expide, en el mismo año, otro Reglamento para el --- Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.¹³³

Cabe señalar que el reglamento para el transporte multimodal internacional vigente, en nuestro país, es el publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1989.

No obstante que tanto el reglamento de 1979 como el de 1982 actualmente están abrogados, consideramos importante antes de comenzar el análisis del texto vigente señalar cuales han sido los cambios que se han introducido en la regulación del transporte multimodal con el reglamento de 1989.

Las modificaciones más importantes sobre la regulación del transporte multimodal internacional son las siguientes:

- Elimina el requisito del uso de "contenedores" para el transporte de mercancías mediante el sistema multimodal, con ello se abre la posibilidad del acarreo de mercancías mediante

132 Diario oficial de la Federación, 27 de abril de 1982.

133 Diario Oficial de la Federación, 16 de agosto de 1982.

este tipo de sistema a través de otras formas de embalaje, como lo son los Pallets.

- Elimina la definición de "contenedor" que el reglamento de 1979 establecía en su artículo 3.

Sin embargo, respecto a la definición de "contenedor", -- sus características, etc., las mismas se encuentran reguladas en nuestro país mediante el convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), adoptado en la ciudad de Ginebra Suiza, el 2 de diciembre de 1972.

El cual fué aprobado por la Cámara de Senadores del H. -- Congreso de la Unión el 8 de diciembre de 1988¹³⁴, el instrumento de adhesión fué firmado por el ejecutivo federal el 8 de febrero de 1989, y fué depositado el 4 de abril del mismo año. El decreto de promulgación del convenio (CSC) fue publicado en el -- Diario Oficial de la Federación el 28 de agosto de 1989.

-Desaparece la prohibición para que los contenedores internados temporalmente con mercancías, una vez descargados, puedan transportar carga doméstica dentro del territorio nacional.

134 "México, Relación de Tratados en vigor"; publicado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1989, p. 91.

Al respecto, debe de tomarse en cuenta lo dispuesto por - el reglamento de la ley aduanera artículos¹³⁵ 145 y 146, y por el instructivo de operación en los recintos fiscales autorizados en los puertos¹³⁶ reglas cuadragésima tercera a quincuagésima -- tercera.

- Elimina la presunción de que todo transporte de mercancías unitarizadas que tenga origen o destino en el extranjero, - se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal, y en su lugar consigna el derecho del usuario a elegir entre el - transporte multimodal y el transporte segmentado, con lo cual - disfruta de libertad absoluta para contratar el movimiento de - sus mercancías, bajo el sistema que más le convenga.

- Suprime requisitos para el otorgamiento de autorizaciones para actuar como operadores de transporte multimodal interna cional.

Actualmente no se exigen ciertos requisitos, tales como:

1. Que los integrantes de la persona moral que opera el transporte multimodal, deban de ser concesionarios o permisionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

135 Diario Oficial de la Federación, 18 de junio de 1982

136 Diario Oficial de la Federación, 7 de abril ed 1983.

2. Que en todos los casos deban estar representados por lo menos dos modos de transporte.

3. El acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

4. El presentar proyectos del área o áreas de operación en las que pretenda llevar a cabo sus actividades.

El actual reglamento, por otra parte, exige para la obtención de una autorización el cumplir con la presentación de un -- contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquier otra garantía para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones por el -- tiempo que dure la autorización respectiva.

- Elimina la obligación de los operadores de transporte - multimodal de contratar por conducto de las centrales de carga - los servicios de autotransporte, en razón de lo cual podrán contratar libremente con la empresa que les ofrezca mejores condiciones operativas y tarifarias, en beneficio directo de sus clientes.

Al respecto, véase lo dispuesto por el reglamento para el autotransporte federal de carga¹³⁷, artículo 15.

- Se elimina la obligación del operador de transporte multimodal internacional de obtener, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la autorización correspondiente cuando para la prestación de un servicio, cuyo origen o destino esté en el territorio nacional, tuviera razones para no utilizar, parcial o totalmente, puertos marítimos mexicanos.

La eliminación de disposiciones de este tipo, a nuestro juicio, invita a que exista un desvío de los tráficos marítimos a los puertos de los Angeles y de Long Beach así como a los puertos de Houston y Galveston, en los Estados Unidos de Norteamérica.

- Se elimina la obligación de obtener permiso, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para ejecutar el servicio público de maniobras de carga, descarga, transbordo, alijo - consolidación y desconsolidación de mercancías en transporte multimodal internacional así como el someter a juicio de la citada Secretaría la idoneidad de los lugares, equipo y personal que realice tales maniobras.

- Se elimina la obligación de manifestar en el documento de transporte multimodal internacional el valor en fábrica de las mercancías así como el insertar las condiciones de embarque y del seguro.

Consideramos que no es del todo acertado el eliminar del documento de transporte multimodal internacional este tipo de estipulaciones, ya que en la práctica, la falta de las mismas ocasiona en la mayoría de los casos un sin fin de problemas al verificarse la pérdida o avería de las mercancías. Incluso problemas que dan lugar a disputas judiciales donde no es fácil llegar a una solución adecuada para las partes, puesto que el probar ciertos hechos en ocasiones ha resultado casi imposible y sumamente costoso.

- El actual ordenamiento en su artículo 21, señala el procedimiento que debe seguirse para la interposición del recurso de inconformidad en contra de las resoluciones definitivas emitidas por la autoridad derivadas de la aplicación de dicho reglamento.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989, en 21 artículos divididos bajo cuatro rubros, establece los lineamientos para la ejecución del transporte multimodal internacional en nuestro país.

A continuación analizaremos brevemente cada uno de los rubros que componen el ordenamiento jurídico que nos ocupa.

DISPOSICIONES GENERALES.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional es aplicable en todo lo relativo:

a) Al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que - podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de - las obras e instalaciones;

b) Los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de -- transportes, (art. 1).

Asimismo, tiene por objeto regular la actividad del operador de transporte multimodal, (art. 1).

Por otra parte, se establece que las disposiciones de este - reglamento no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado (art. 1).

En el reglamento se establece que las diversas autoridades implicadas en el control y normatividad del transporte multimodal internacional deberán coordinarse entre sí (art. 2). Es así como se crea la Comisión de Transporte Multimodal (art. 3), en la cual participan diversas autoridades de la Secretaría de Comunicacio--

nes y transportes. Esta comisión tiene carácter de órgano consultivo y se encuentra presidida por el titular de la Dirección General de Tarifas.

Dentro de este mismo rubro se establecen diversas atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que podemos clasificar de la siguiente manera:

a) Determinar en que puertos marítimos, terrestres y terminales ferroviarias se realizarán las maniobras de transporte multimodal internacional. (art. 4 primer párrafo).

b) Inspeccionar periódicamente bodegas, patios y recintos destinados a tales maniobras, (art. 4 segundo párrafo).

c) Otorgar las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional (art. 5). Esta autorización es de carácter obligatorio si se desea operar el servicio de transporte multimodal ya que de lo contrario la Secretaría tiene la facultad de suspender el servicio (art. 6 primer párrafo). La contratación entre operadores de transporte multimodal extranjeros y empresas navieras mexicanas para prestar el servicio de transporte multimodal internacional requiere de autorización de la Secretaría (art. 6 segundo párrafo).

DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El artículo 7 del reglamento establece cuales son los requisitos mediante los cuales se adquirirá la calidad de operador de transporte multimodal, siendo los siguientes:

- Persona Moral
- Autorizada por S.C.T.
- Que celebre un contrato de transporte multimodal
- Que actúe como principal
- Que asuma frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El artículo 8 señala los requisitos que deberán cubrir los operadores de transporte multimodal internacional con el objeto de obtener la autorización necesaria para operar en México:

- Estar constituidos conforme a leyes mexicanas
- Acreditar a SCT capacidad técnica, comercial y económica
- Exhibir un contrato de seguro de cobertura amplia y cualquier otra garantía para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.
- Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

Dentro de este rubro se establecen las obligaciones del -- operador de transporte multimodal frente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (art. 9), las cuales podemos clasificar en 4 incisos:

A) OBLIGACIONES EN MATERIA DE INFORMACION:

- Rendir un informe anual a S.C.T. sobre la operación del servicio (inciso a)

- Proporcionar a inspectores de la S.C.T. la información que se les requiera (inciso b)

- Notificar a S.C.T. la designación de representantes o - agentes en el extranjero (inciso i).

B) OBLIGACIONES EN MATERIA DE CONTRATACION:

- Someter a la aprobación de S.C.T. los contratos tipo --- (contratos de adhesión) que pretendan celebrar con los usuarios - del servicio. El incumplimiento de esta obligación motiva que -- los contratos no surtan efecto hasta que se subsane este requisito. (inciso c)

- Contratar servicios de maniobras así como servicios ma- rítimos, portuarios y conexos que estén legalmente autorizados -- (inciso b).

C) OBLIGACIONES EN MATERIA DE TARIFAS:

- Someter a la aprobación de la S.C.T. los convenios que celebre con empresas extranjeras a efecto de verificar las tarifas acordadas en términos de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (inciso d).

- Sujetarse a las tarifas autorizadas por la S.C.T. (inciso e).

D) OBLIGACIONES EN MATERIA DE COORDINACION:

- Coordinarse con los operadores de transporte multimodal internacional que requiera la S.C.T. cuando así lo exija el interés público (inciso H).

- Participar en actividades de coordinación en materia operativa que requiera la S.C.T. (inciso J).

Cabe señalar que el incumplimiento de estas obligaciones implicará la aplicación de sanciones según el procedimiento que establece el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DE LA RESPONSABILIDAD

El operador de transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes que transporta desde que él o sus agentes las reciben del usuario o sus representantes hasta que se entregan al destinatario. (art. 10).

El operador de transporte multimodal internacional responde, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte, en los siguientes casos (art. 10):

- Pérdida total o parcial de las mercancías o bienes
- Daños o averías en las mismas
- Demora en la entrega

No responde de pérdida, daño, avería o demora de mercancías o bienes en los siguientes casos (art. 12).

- Vicios ocultos
- Caso Fortuito
- Fuerza Mayor

El operador de transporte multimodal podrá ejercitar la acción en vía de regreso en contra de transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido

el siniestro (art. 11). Así mismo, podrá reclamar al usuario indemnización por daños que resulten de la inexactitud o insuficiencia de datos que le haya proporcionado para el transporte de mercancías o bienes (art. 13).

El operador de transporte multimodal internacional que -- preste el servicio está obligado a expedir al usuario el documento de transporte multimodal internacional de mercancías (art. 14) Este documento hace prueba plena del servicio de transporte multimodal internacional contratado (art. 18 inciso N).

En este documento el operador o quien actúe por su cuenta si tiene motivos razonables para sospechar que no se le han proporcionado datos necesarios para efectuar el transporte o estos no representan con exactitud las mercancías que tomó bajo su custodia o no tiene medios razonables para verificarlos, podrá incluir en el documento una reserva en la que se especifique esta situación -- (art. 15).

Sin embargo, si el operador hace constar en el documento, información inexacta u omite alguna que deba incluirse en el mismo, será responsable de la pérdida, daños o gastos en que como -- consecuencia de esta alteración u omisión incurra un tercero o el destinatario (art. 16).

Si el operador o quien actúe por su cuenta no hace constar en el documento el estado aparente de la mercancía, se entenderá que las recibió en buen estado aparente (art. 17).

El artículo 18 especifica los datos que deberá contener el documento de transporte multimodal internacional de mercancías y que para facilitar su comprensión clasificaremos en los siguientes incisos

A) DE LA MERCANCIA:

- Naturaleza general, marcas principales para su identificación, declaración expresa si fuere el caso sobre su carácter peligroso, número de bultos o piezas y peso bruto o cantidad, se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor (inciso a).

- Estado aparente (inciso b)

- Lugar y fecha en que el operador las tomó bajo su custodia (inciso f).

- Lugar de entrega (inciso g)

- Fecha o plazo de entrega, si así se convino (inciso h).

B) DEL OPERADOR:

- Nombre y domicilio de su establecimiento principal (inciso c).

- Su firma o la de la persona autorizada por él, para tal efecto (inciso k).

C) DEL EXPEDIDOR:

- Nombre y domicilio (inciso d).

D) DEL DESTINATARIO

- Nombre, si ha sido comunicado por el expedidor (inciso e).

E) DEL DOCUMENTO:

- Declaración que indique si es negociable o no (inciso i)

- Lugar y fecha de emisión (inciso j).

F) DE LA TRANSPORTACION:

- Itinerario, modos de transporte y puntos de trasbordo - previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento (inciso m)

- Flete correspondiente a cada modo de transporte, si -- así se acordó entre las partes o el flete incluida la moneda de pago en la medida en que deba ser por el consignatario, o cual-- quiera indicación de que el flete será pagado por éste (inciso l.)

G) DATOS COMPLEMENTARIOS:

- Declaración en el sentido de que el servicio de trans-- porte contratado está sujeto a las disposiciones de la legisla-- ción aplicable y en particular a las del Reglamento (inciso n).

- Cualquier otro dato que las partes convengan en incluir en el documento que no se contraponga con la legislación aplica-- ble (inciso o).

La expedición del documento es independiente de los que - se expidan por los porteadores unimodales de conformidad con la legislación aplicable. (art. 19).

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá decla-- rar administrativamente la revocación de la autorización corres-- pondiente otorgada a los operadores ante el incumplimiento rei-- terado de las condiciones contenidas en las mismas. Para tal --

efecto se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, previa opinión de la Comisión de Transporte Multimodal. (art. 20).

DE LAS INCONFORMIDADES

Podrán ser recurridas las resoluciones definitivas de las autoridades que intervienen en la aplicación del presente reglamento (art. 21).

Para tal efecto se preve el recurso de inconformidad, el cual deberá dirigirse, por escrito, al Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en un plazo de 15 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la resolución impugnada. Se deberá acompañar de las pruebas necesarias relacionándolas con los hechos controvertidos y esgrimiendo las defensas que se consideren oportunas.

El Director General de Asuntos Jurídicos dentro de los 30 días siguientes a la presentación del recurso dictará la resolución respectiva, la interposición del recurso no suspende la ejecución provisional de la resolución impugnada.

4.4. PROBLEMÁTICA JURÍDICA QUE ENFRENTA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.

Para poder comprender la problemática que existe en torno a la operación del transporte multimodal es necesario analizar ciertos aspectos relativos a su normatividad.

En principio, señalaremos que existen dos ordenamientos jurídicos, ambos vigentes, destinados a regular el transporte multimodal internacional de mercancías en nuestro país, sin embargo, debemos señalar que el enfoque normativo que ofrece cada uno de ellos es distinto.

Por una parte, encontramos que la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, desde el año de 1982 forma parte de nuestro orden jurídico nacional; por la otra, encontramos al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989.

Recordemos que el propósito fundamental de la celebración de un contrato de transporte multimodal internacional es concentrar en una sola persona la responsabilidad en el traslado y tiempo de entrega de las mercancías. La utilización de los di

Los medios de transporte sea en forma segmentada o en la combinación de esos medios, no es la característica esencial, sino la responsabilidad que se tenga de la carga y de su tiempo de entrega.

Partiendo de lo expuesto en el párrafo anterior realizaremos a continuación las siguientes consideraciones.

Como lo señalamos en su oportunidad, el convenio TM de 1980 tiene por objeto definir y normar el contrato de transporte multimodal, y para ello, regula la actuación del operador de transporte multimodal al proponer un sistema de responsabilidad tipo uniforme modificado, regula específicamente los daños no liquidados, establece un límite de responsabilidad determinado (DEG'S), establece los plazos para que se configure la caducidad y prescripción de los derechos y acciones que se deriven del contrato de transporte multimodal. Por otra parte, solo regula la relación jurídica que nace entre el operador y el expedidor de la carga en virtud del contrato de transporte multimodal, excluye de su regulación la relación que existe entre el operador y su subcontratista, ya sea el porteador efectivo o el operador de la fase inter-modos.

Ahora bien, el reglamento para el transporte multimodal - internacional de 1989, independientemente de las disposiciones - de tipo administrativo que contiene, al normar la responsabili- - dad del operador de transporte multimodal, derivada del contra- to de transporte, adopta un sistema de responsabilidad de tipo -- red al establecer que el operador será responsable "...En los -- términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transpor- te..." (art. 10). Por otra parte, no regula el supuesto de da- ños no localizados, exonera de la responsabilidad al operador de transporte en el caso de que las pérdidas, averías, daños o de- moras que sufran las mercancías o bienes se deban a vicios ocul- tos de los mismos, o bien sobrevengan como consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor (art. 12); regula la relación del opera- dor y sus subcontratistas al establecer que la responsabilidad - será "Back To Back" (art. 11) además de la relación jurídica que existe entre el operador y el expedidor de la carga; no hace men ción alguna sobre los plazos de caducidad o prescripción de las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal.

Como podemos observar, ambos ordenamientos en sus puntos medulares se contraponen, es por ello que cabría preguntarse, en primer lugar, el por qué nuestro gobierno en el año de 1982 rati- fica y posteriormente decreta la promulgación en el Diario Ofi--

cial de la Federación una convención que no va de acuerdo con su orden jurídico interno, ya que desde la expedición del primer reglamento destinado a normar el transporte multimodal en 1979 se estableció un enfoque acerca de la responsabilidad del operador distinto al de la Convención (veáanse los artículos 11, 12 y 13 del Reglamento de 1979).

Sería conveniente distinguir cual ordenamiento jurídico, si la Convención TM o el Reglamento de 1989, es el que rige en -- nuestro país.

No consideramos oportuno, de acuerdo a este estudio, el -- responder al primer cuestionamiento realizado ya que nos conduciría a un enfrentamiento sobre cuestiones políticas, como lo han -- llegado a denominar ciertas autoridades administrativas competentes en esta materia; sin embargo, únicamente nos limitaremos a -- mencionar que fue nuestro país, a través de su representante de -- bidamente facultado ante la Organización de las Naciones Unidas quien encabezó el grupo de los setenta y siete en las negociaciones en torno al Convenio TM de 1980.

Por otra parte, en atención al segundo cuestionamiento -- realizado, podemos señalar que en "Teoría" es el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989 el que rige este sistema de transportación en nuestro país, puesto que las autori-

dades competentes, tal como lo expresaron en el foro del III seminario y exportación internacional sobre el transporte integral de carga¹³⁸, consideran que el no tener vigencia a nivel internacional la Convención TM, por ende, tampoco en México puede tener aplicación. Parecer ser que en nuestro país la situación acerca de la regulación en torno al sistema o servicio de transporte -- que nos ocupa es SUI GENERIS, por denominarlo de alguna manera.

Partamos de la base siguiente, en virtud de lo establecido en el artículo 133 constitucional, el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional de mercancías forma parte de nuestro orden jurídico nacional ocupando el mismo rango que las leyes federales dentro del orden jerárquico normativo en el derecho Mexicano.¹³⁹

Por otra parte, conforme a lo dispuesto por el artículo 37 del Convenio TM, cada Estado contratante aplicará las disposiciones del mismo a los contratos de transporte multimodal que celebren en la fecha de entrada en vigor del convenio respecto de ese Estado ¹⁴⁰.

138 III Seminario y Exposición Internacional "El Transporte Integral de carga ante el reto de la Globalización Económica y el Tratado de Libre Comercio", realizado la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transporte, A.C., Colegio de Ingenieros Civiles de México, México, D.F., 3, 4 y 5 de junio de 1992.

139 CFR. EDUARDO GARCIA MAYNEZ: Introducción al Estudio del Derecho, 37a ed., Porrúa, México, 1985, p. 87

140 Diario Oficial de la federación, 27 de abril de 1982.

No obstante lo anterior los dos reglamentos expedidos por el ejecutivo federal posteriores a la ratificación y promulgación del Convenio TM de 1980 modifican el régimen básico de responsabilidad del operador de transporte multimodal propuesto por la misma.

La situación que prevalece con respecto a la normatividad del transporte multimodal es incongruente, el Reglamento excede los alcances de la Convención TM y tal parece que la misma no forma parte de nuestro orden jurídico interno.

Independientemente de las consideraciones que alrededor del problema anteriormente expuesto se pudieran hacer, debemos centrarnos a analizar los problemas que presenta el reglamento vigente, ya que es el que prevalece en la "práctica".

El ejecutivo federal expide en 1989, en uso de la facultad que le concede el artículo 89 Constitucional fr. I, el reglamento para el transporte multimodal internacional con fundamento en los artículos 12, 13 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 255 k de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2, 3, 50, 51, 52, 124 y 152 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el articulado del Reglamento, encontramos disposiciones relativas al movimiento de mercancías a través del transporte multimodal (art. 1) así como al contrato específico de este sistema de transportación (art. 7); sin embargo, no contiene ninguna definición al respecto del sistema de transporte que regula ni mucho menos acerca de un contrato que se derive del mismo.

Ante tal situación se podría pensar que existe algún otro ordenamiento jurídico en el cual pudiésemos encontrar tales definiciones.

Sin embargo, tanto la naturaleza del transporte multimodal internacional como la naturaleza, elementos y objeto del contrato de transporte que le es propio no se encuentran previstos en ninguna de las leyes en que se fundamenta la expedición del reglamento o en alguna otra distinta.

De la misma forma podemos señalar que no se encuentran -- previstos en ningún otro reglamento, acuerdo o circular oficial, lo único que existe al respecto es un simple instructivo¹⁴¹, firmado por el Director General de Tarifas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en donde se define tanto el servicio -

141 Subsecretaría de Operación, Dirección General de Tarifas - SCT (Instructivo para solicitar autorizaciones para operar y explotar el transporte Multimodal de Mercancías) México, D.F., 26 de julio de 1989, 4 hojas.

como su contrato de manera general, puesto que el objeto de su emisión es el de desarrollar el procedimiento de tramitación para obtener la autorización correspondiente para realizar las actividades propias del operador de transporte multimodal internacional que regula el Reglamento.

Por otra parte, si bien debemos reconocer que la adopción del sistema de responsabilidad tipo red, por este Reglamento, es un acierto; debemos también señalar que su regulación es deficiente.

En primer lugar, no se regulan supuestos tales como el fundamento de responsabilidad del operador, los daños no localizados, la responsabilidad mixta, etc., sólo por mencionar algunos de los conceptos que se omiten.

En segundo lugar, como lo señalamos el operador de transporte multimodal es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que las recibe hasta su entrega al destinatario, por los daños, pérdidas, averías o el retraso en su entrega, en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte (art. 10 del Reglamento); así mismo, el operador no será responsable si la pérdida, daño o avería que sufran las mercancías así como el retraso en su entrega sobrevienen como consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor (art. 12 del Reglamento)

Sin embargo, la aplicación de lo dispuesto por los artículos anteriores en la práctica es confusa.

A continuación exponremos ciertos casos en que se resaltan las deficiencias del reglamento multimodal, en donde se demuestra la problemática jurídica que enfrenta la operación del transporte multimodal internacional en nuestro país, sin embargo sólo nos referimos a aquellos modos de transporte que pudieran ser involucrados en el servicio multimodal, ya que a través de los cuales se efectúa el movimiento de grandes volúmenes de carga en México, como se demuestra en la siguiente tabla comparativa¹⁴².

MOVIMIENTOS DE CARGA POR MODO DE TRANSPORTE

MILLONES DE TONELADAS	1980	%	1985	%	1991E	%
CARRETERO	253.2	56.6	293.4	57.6	318.0	59.8
FERROVIARIO	69.2	15.5	63.7	12.5	46.6	8.8
MARITIMO	124.6	27.9	152.2	29.9	166.8	31.4
AEREO	0.2	N.S.	0.2	N.S.	0.2	N.S.
TOTAL	447.1	100.0	509.5	100.0	531.6	100.0

E: Cifras Estimadas

N.S.: No significativas

142 NORMA Z. PEREZ VENCEZ: "Obsoleto, el Autotransporte de Carga", Dirección General de Planeación, 1991, en Revista época; Época de México S.A. de C.V., México, Año 1, No. 53, 1992. p. 46.

- Un operador de transporte multimodal contrata a un permisionario o concesionario del autotransporte de carga para que realice una fase del trayecto multimodal y precisamente en esa fase se verifica la pérdida de las mercancías, sin embargo la causa que produjo el siniestro no es imputable al porteador, ya que fue producto de un caso fortuito.

Ante tal situación, el operador de transporte multimodal deberá de responder por esa pérdida en los términos que fija la ley aplicable a ese modo de transporte, en este caso será aplicable lo dispuesto por el Reglamento para el Autotransporte Federal de carga¹⁴³.

El artículo 65 del Reglamento aplicable, dispone que el porteador será responsable por el monto del valor declarado, de las pérdidas o averías que sufran las mercancías, inclusive las derivadas de caso fortuito o fuerza mayor.

Por lo anterior, el operador frente al usuario es responsable por tal pérdida de caso fortuito; sin embargo, recordemos que el propio Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, en su artículo 12, para este mismo supuesto dispone lo contrario.

143 Diario Oficial de la federación, 7 de julio de 1989.

- El transporte marítimo de carga a través de buques de línea regular presenta ciertos problemas prácticos.

Consideramos el caso de que el daño que sufren las mercancías se verifique en la fase marítima, cuando dicho transporte - ha sido contratado por el operador de transporte multimodal, del cual hace prueba un conocimiento de embarque.

En atención a lo dispuesto por el artículo 10 del Reglamento, es necesario observar las disposiciones que rijan el modo de transporte en donde se verificó el daño, en este caso el ordenamiento aplicable es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos¹⁴⁴.

Sin embargo, tal ordenamiento jurídico para este tipo de embarque no tiene aplicación práctica, ya que lo dispuesto por el mismo no concuerda con los usos mercantiles reconocidos internacionalmente.

Recordemos que el marco jurídico del transporte marítimo de mercancías determinadas mediante conocimiento de embarque ha estado regido, en el ámbito internacional, por la Convención de Bruselas de agosto de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte mediante conocimiento de embarque.¹⁴⁵

144 Diario Oficial de la Federación, 21 de noviembre de 1963.

145 Cfr. IGNACIO MELO RUIZ: "Marco Jurídico Marítimo Internacional"; ponencia publicada y presentada en el II Seminario y Exposición Nacional -- "El Transporte Integral de Carga y su proyección al siglo XXI", en la Ciudad de México, octubre, 1990. p. 194.

Sin embargo, este tratado no fué ratificado por México, -- aún cuando se utiliza en todos los conocimientos de embarque que expiden las líneas mexicanas mediante la cláusula paramount de sumisión, debiéndose considerar por lo que respecta a México, - que cuando las partes se someten a este tratado es válida esa su misión en todo lo que no afecte el orden público, dicho tratado se aplica en México no por ser tratado internacional sino por -- existir el pacto de sumisión expresa de las partes.¹⁴⁶

La misma situación acontece con respecto al protocolo de - Visby de 1968, el cual sólo se aplica cuando las partes se some- ten al mismo.¹⁴⁷

La consecuencia inmediata de no formar parte de las reglas de la Haya y su enmienda, es que la mayoría de los litigios se - resuelvan ante los Tribunales Extranjeros y, con ello, no se pre serve la jurisdicción nacional.

En vista de lo anterior, podemos observar lo inadecuado de la regulación en nuestro país en torno al transporte multimodal internacional.

146 Cfr. Ibid. p. 195

147 Cfr. Ibid.

Lo anterior obedece a la falta de conocimiento que sobre la materia demuestran nuestras autoridades.

Como hemos visto, el transporte multimodal internacional -- tiene características propias, no sólo basta remitir a la legislación aplicable a cada modo de transporte para normar este sistema de transportación. El regular al transporte multimodal como una simple combinación de modos de transporte significa limitar el concepto y la esencia de este tipo de servicio integral de - carga.

Debido a lo deficiente que resulta el Reglamento para el -- Transporte Multimodal Internacional de 1989, en México predomina el transporte intermodal segmentado, lo cual nos aleja de los -- procedimientos internacionales.

Por otra parte, ante el reto de la globalización económica que enfrenta nuestro país es necesario que se adopte una nueva - visión con respecto a la prestación de servicios, ya que no sólo los insumos producidos en México son susceptibles de exporta--- ción.

Para poder competir a nivel internacional debemos reconocer que las actividades industriales y comerciales plantean una se-- rie de exigencias al transporte moderno, entre las que destacan:

- Oportunidad en el servicio, que comprende la confiabilidad.
- La puntualidad en la entrega.¹⁴⁸
- Seguridad, tanto en vehículos como en embarques.

Cobertura geoeconómica, para que una industria controle las opciones necesarias para su abastecimiento y distribución¹⁴⁹.

- Unicidad en la responsabilidad de las mercancías en tránsito. Independientemente de la cantidad de transportistas involucrados en una cadena integrada, el cliente exige tratar con un solo responsable.¹⁵⁰

- El equilibrio de los costos monetarios de las operaciones de transporte.

- La disminución de los tiempos de recorrido.

- El disminuir las distancias de recorrido; optimizando las rutas ya existentes y creando nuevas.¹⁵¹

En verdad, los retos que presenta el siglo XXI y el deseo - de los mexicanos de que México forme parte de las naciones más

148 Cfr. Revista Containerization International, Vol. 24, abril, 1990, pp. 116 y 117.

149 Cfr. ALFONSO RICO RODRIGUEZ: "Consideraciones para modernizar el Transporte Internacional"; en Boletín de Divulgación de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transportes, A.C., México, Año 2, marzo-mayo, 1992, p. 3.

150 Cfr. Ibid.

151 Cfr. BANCO MUNDIAL: El Deterioro de los caminos en Países en vías de desarrollo, Washington, E.U. 1989, p. 54.

desarrolladas del mundo, imponen a nuestro país un compromiso --
ineludible. Sin embargo, estamos ciertos de que contamos con --
los recursos humanos así como una situación geográfica privile-
giada para lograr que el transporte se desarrolle y estemos en -
posibilidad de prestar un efectivo transporte multimodal interna
cional que sea una verdadera herramienta de progreso nacional.

Recordemos que hombres y naciones solo pueden dominar la
tierra en tanto son capaces de vencer la dispersión que impone --
la distancia. Las naciones poderosas se construyen sobre las co
municaciones, y los transportes constituyen su torrente sanguí--
neo.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

PRIMERA. Entendemos por transporte multimodal internacional el sistema de transporte de mercancías en el que se combinan y coordinan dos o más medios de transporte, ya sean terrestres, marítimos o aéreos, para el acarreo de mercancías, por lo general mediante el uso de contenedores, desde un punto de origen hasta un punto de destino, ambos situados normalmente en distintos países, asumiendo el operador de este servicio la responsabilidad total de las mercancías, al amparo de un solo documento.

SEGUNDA. La combinación y coordinación de los distintos modos de transporte no son los factores que hacen novedoso y atractivo para el intercambio comercial internacional al sistema de transporte multimodal, sino la responsabilidad total que asume el operador de este servicio con respecto de las mercancías transportadas frente al expedidor, al emitir un solo documento de transporte multimodal.

TERCERA. El transporte multimodal internacional surge en el seno del transporte marítimo de carga, cuando se intenta transportar el concepto de puerto terminal, entendido como el lugar en donde inicia o termina un transporte, para dar paso al transporte integral en el cual el puerto es el punto de transferencia y enlace entre dos medios de transporte, lo que hace que las terminales portuarias sean sitios vitales para el comercio exterior de cada país.

CUARTA. Al ofrecer el contenedor la posibilidad de la unitarización de la carga se evitó la manipulación intermedia de la misma, lo que propició la operación del transporte multimodal internacional al poder ofrecer en una sola entidad este servicio de transporte desde la puerta del exportador hasta la puerta del importador.

QUINTA. La operación del transporte multimodal propi--cia cambios estructurales en los modos de transporte que involucra como en las fases inter-modos. El avance tecnológico es otro de los factores que ha propiciado el desarrollo del transporte multimodal internacional.

SEXTA. Ninguno de los regímenes jurídicos aplicables a los modos de transporte existentes o todos ellos en su conjunto son adecuados para normar este nuevo servicio de transporte, - toda vez que siguen un desarrollo preponderantemente individual que atiende a las características propias de cada uno de ellos.

Sin duda alguna, el fenómeno de la transportación multimodal internacional desde sus inicios ha precisado de un marco jurídico que satisfaga las necesidades propias de este sistema de transportación, mismo que requiere de un documento único que abarque la totalidad del transporte y de un operador responsable del mismo.

SEPTIMA. Los intentos por crear un instrumento jurídico que, a nivel internacional, regulara al transporte multimodal han sido varios; sin embargo, en todos ellos han preponderado criterios políticos más que una visión jurídica tendiente a crear un orden jurídico capaz de ofrecer soluciones adecuadas a la realidad que pretende normar, dadas las características propias de este sistema de transportación.

La ciencia jurídica debe de observar la realidad que -- pretende normar y no tratar de imponer una estructura que limite u obstaculice la operación de un servicio que debe de ofrecer soluciones comerciales tanto para el operador como para el usuario del mismo.

En este sentido, podemos ubicar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal interancional de mercancías, concluido en Ginebra, Suiza en el año de 1980.

OCTAVA. En este orden de ideas, podemos mencionar que aún cuando la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 1980 reconoce - cuales son las características propias de este sistema, no ofrece una solución viable a los retos que impone el mismo.

El sistema de responsabilidad uniforme modificado y los límites que propone la Convención no se se ajustan con el criterio que en la práctica se ha adoptado.

La Convención deja a un lado la relación jurídica que - existe entre el operador de transporte multimodal y el porteador efectivoel operador inter-modos.

Los montos que por concepto de indemnización resultan de la aplicación de lo dispuesto por la Convención resultan ex tremadamente altos en comparación de los que señalan cada una - de las convenciones unimodales tratándose de los daños localiza dos.

NOVENA. El tratar de corregir la debilidad económica a través de la fuerza política, como se puede constatar en el caso de la convención citada, nos conduce al fracaso de todo intento por crear un orden jurídico adecuado a la realidad que se pretende normar.

Consideramos que la solución adecuada sólo podrá surgir de algún organismo internacional no gubernamental, que no involucre intereses políticos y recoja los usos comerciales que en la práctica predominan.

Se debe buscar el equilibrio de los intereses comerciales que involucra este sistema de transportación, estrechando - las acciones entre los sectores que participan en el transporte multimodal con el objeto de eliminar obstáculos tradicionales - que han impedido el desarrollo eficiente de este sistema inte-- gral de transporte.

Es necesario encontrar un marco jurídico, a nivel internacional que regule la transportación multimodal con la finalidad de ofrecer la seguridad jurídica que requiere toda transacción comercial. Actualmente se conocen cuales son los puntos que se deben de tratar en un texto legal, la práctica nos lo indica; sin embargo parece ser que el jurista no presta atención a los hechos que en el mundo actual se están gestando.

DECIMA. Es un hecho que la transportación multimodal internacional existe, independientemente de que cuente o no con un único instrumento jurídico que lo regule. Es por ello, el reconocimiento que del mismo podemos encontrar en ciertas reglas jurídicas, reconocidas a nivel mundial, destinadas a agilizar el comercio inter estatal.

DECIMA PRIMERA. El transporte multimodal internacional sigue evolucionando, es un servicio en expansión que no solo puede ser prestado por líneas navieras; actualmente, los agentes de carga o transitarios han encontrado en él, una nueva forma de ofrecer sus servicios a los importadores y exportadores de cada país.

Sin embargo, no solo se requiere de operadores capaces de prestar tal servicio, es necesario que en cada país se cuente con la infraestructura necesaria para su operación.

Si bien es cierto que existen Estados que cuentan ya -- con tal infraestructura, también lo es que, en especial, nuestro país requiere modernizar la infraestructura existente, así como implantar la tecnología que países altamente desarrollados utilizan si queremos formar parte de los nuevos procesos comerciales que hoy día tienen lugar.

DECIMA SEGUNDA. La revisión de los adelantos recientes en materia de transporte multimodal y sus tendencias, irremisiblemente nos lleva a pensar en el futuro y en la necesidad de - que México fortalezca su sector transportes y desarrolle principios prácticos en lo legal, de manera urgente, tendientes al establecimiento y participación del transporte multimodal internacional.

DECIMA TERCERA. El funcionamiento del transporte multimodal en México plantea múltiples interrogantes tanto desde el punto de vista jurídico como operacional, por lo que se requiere investigación especializada para conocer con claridad su situación actual y sus limitantes, así como para identificar y di

señar un marco jurídico adecuado para la integración del transporte.

DECIMA CUARTA. Si nuestro país pretende acceder a los grandes bloques comerciales y comercializar sus productos con el resto del mundo es necesario reconocer que la investigación y el desarrollo constituyen palancas indispensables para apuntalar el desarrollo de los países; la aportación de la investigación al bienestar nacional puede ser amplia y variada, lograr un reconocimiento del potencial del transporte multimodal internacional, implantar mecanismos para aumentar la capacidad de investigación y establecer esquemas de vinculación, son tareas -- prioritarias durante los próximos años.

DECIMA QUINTA. En este orden de ideas consideramos necesario tanto actualizar las disposiciones legales tendientes a normar los distintos modos de transporte en nuestro país con la finalidad de encontrarnos en posibilidad de competir a nivel internacional como realizar la denuncia del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías.

En este sentido, aún cuando se están dando los primeros pasos para reformar nuestra legislación vigente, muestra de ello es el anteproyecto de Ley Federal de Transporte por Agua y el anteproyecto de la Ley de Transporte Terrestre, es importante no perder de vista que existen convenios internacionales que deben ser ratificados por nuestro país como son en materia de transporte marítimo las reglas de la Haya y su protocolo de Visby, ya que como hemos podido constatar los mismos tienen aplicación en nuestro país a través de la cláusula Paramount de sumisión.

Por otra parte, consideramos conveniente abrogar el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional vigente, ya que en la actualidad no tiene aplicación en nuestro país, en su lugar es conveniente considerar la posibilidad de crear una ley que regule este sistema de transporte o bien incluir la normatividad del mismo en el anteproyecto de Ley Federal de Transporte por Agua dada la vinculación y origen que tiene este sistema con el transporte marítimo de carga.

En tales circunstancias, ese nuevo ordenamiento deberá - de contener entre otros elementos los objetivos que se pretenden alcanzar al regular este sistema de transporte, la definición del mismo, de su operador y su contrato, el otorgamiento de

licencias, su relación con los demás ordenamientos que regulan los modos de transporte unimodal, la responsabilidad del operador, tanto por daños localizados como por los daños ocultos o no localizados y sus límites, el contrato y su documento respectivo tomando en consideración que se trata de un nuevo documento de naturaleza mercantil, disposiciones que protejan a los porteadores actuales, etc..

DECIMA SEXTA. En este ambiente caracterizado por los -- crecientes volúmenes del comercio mundial y la aceleración de -- sus intercambios, la ubicación geográfica de las principales --- corrientes de mercancías y los tipos de carga en los que se concentra, no favorecen a los países en vías de desarrollo, entre -- estos México, que es uno de los pocos que cuenta con mayores facilidades para vincularse directa, rápida y eficazmente con los gran -- des corredores de mercancías del comercio mundial a través de -- las cadenas de transporte, tanto por su ubicación geográfica como por las ventajas corporativas con las que cuenta tales como: mano de obra calificada y de relativo bajo costo, recursos naturales suficientes, una infraestructura industrial en proceso de modernización, una infraestructura de transporte terrestre y ma -- rítima en plena etapa de adecuación y reestructuración, estabili -- dad política y paz social, todas estas apoyadas por una estrategia de apertura económica y comercial y de promoción a las exporta -- ciones.

DECIMA SEPTIMA. México está en posición de lograr tales objetivos; sin embargo, se deben orientar los cambios hacia la modernización del sector transporte en los siguientes rubros.

- La génesis conceptual del transporte debe cambiar de una concepción geopolítica, válida en un pasado aún reciente, a una concepción geoeconómica.

- En el transporte marítimo, que es el modo de transporte artificial más antiguo, concurren no solo las características de internacionalización, importante desarrollo empresarial y capacidad de defensa a los intereses de su giro sino que, además, le toca una posición estratégica en las cadenas internacionales de transporte que le permite contacto valioso con los propietarios de los cargamentos en el inicio de los tránsitos.

Es por ello que se debe considerar como un sector prioritario para nuestra nación. Por otra parte, el fomentar este sector, en particular la marina mercante y en general el sistema portuario, es indispensable, consideremos que existe un alto grado de protección en la marina mercante de Estados Unidos, lo cual afecta de manera directa a sus vecinos cuyas navieras se ven imposibilitadas para competir en condiciones de igualdad.

El transporte marítimo se distingue por su importancia - considerando que el 80% del comercio mundial se moviliza por este medio, es así que dada la concentración de mayores volúmenes de carga en terminales portuarias se requiere que las mismas al cancen un alto grado de eficiencia, en las cuales se pueda hacer uso de eficientes conexiones terrestres y con ello poder contar con una real integración productiva de nuestro país con los bloques económicos y comerciales emergentes.

- El transporte aéreo goza también de una posición privilegiada en la cadena de transporte internacional, sólo que su -- mercado es mucho más limitado que el que corresponde al transporte marítimo.

- En atención al equipo aéreo con el que cuenta nuestro -- país, podemos señalar que él mismo, no está en posición de competir a nivel internacional así como tampoco formar parte de la cadena de transporte multimodal ya que sus costos son sumamente -- elevados.

- El transporte ferroviario y el autotransporte, con su carácter eminentemente nacional se ven en desventaja para acceder a los negocios de transporte internacional pero es posible -

que se incorporen a ellos con solo adquirir la organización y la capacitación que se requiere para incursionar en los demás modos de transporte.

Cabe señalar que es necesario incrementar la participación de los ferrocarriles mediante el fortalecimiento y desarrollo de instalaciones y equipo especializado de remolques sobre plataforma y de contenedores de doble estiba y estiba sencilla.

- Los avances desarrollados en materia de establecimiento de los puentes terrestres en diversas partes del mundo, permiten así reflexionar sobre las posibilidades de competencia del corredor mexicano existente entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, que goza de una posición estratégica al situarse en el centro de una de las principales corrientes de tráfico mundial.

En virtud del aumento del intercambio comercial que México está experimentando con Estados Unidos de Norteamérica es necesario eficientar la operación del corredor ferroviario México-Nuevo Laredo con la finalidad de atraer una mayor captación de los flujos que aparentemente debieran ser manejados por el transporte marítimo.

ANEXO

ANEXO

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECONOCIENDO

a) Que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial,

b) La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico,

c) La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito,

d) La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal,

e) La necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concierne a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte,

f) El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal,

g) La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales,

h) La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

i) La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito.

CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

a) Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses -- entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional,

b) Que, antes y después de la introducción de toda nueva --- tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,

c) Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los -- servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,

d) Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han convenido en lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "transporte multimodal internacional" se entiende el -- porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal -- toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definen en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

2.- Por "operador de transporte multimodal" se entiende toda -

persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

3. Por "contrato de transporte multimodal" se entiende el -- contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecu -- tar el transporte multimodal internacional de mercancías.

4. Por "documento de transporte multimodal" se entiende el -- documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal -- y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las -- mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de -- conformidad con las cláusulas de ese contrato.

5. Por "expedidor" se entiende toda persona que, por sí o -- por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebra do un contrato de transporte multimodal con el operador de transpor -- te multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que -- actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercan -- cías al operador de transporte multimodal en relación con el contra -- to de transporte multimodal.

6. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada pa -- ra recibir las mercancías.

7. El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, - paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha -- sido suministrado por el expedidor.

8. Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo inter -- nacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

9. Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley refe -- rente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posi -- ble apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del ex -- pedidor.

10. La expresión "por escrito" comprende, entre otras ccsas, - el telegrama y el télex.

Artículo 2

Ambito de aplicación

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

- a) El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante; o
- b) El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante.

Artículo 3

Aplicación obligatoria

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.
2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 4

Reglamentación y control del transporte multimodal

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.
2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

PARTE II DOCUMENTACION

Artículo 5

Emisión del documento de transporte multimodal

1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

Artículo 6

Documento de transporte multimodal negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

- a) Se extenderá a la orden o al portador;
- b) Si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
- c) Si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
- d) Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
- e) Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte negociable, debidamente endosado de ser necesario.

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

Artículo 7

Documento de transporte multimodal no negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.

2. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

Artículo 8

Contenido del documento de transporte multimodal

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
- d) El nombre del expedidor;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancía bajo su custodia;
- g) El lugar de entrega de las mercancías;
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
- j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- k) La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- n) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;
- o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de

transporte multimodal.

2. La omisión en el documento de transporte multimodal de -- uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo "1" de este -- artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que -- se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo -- "1".

Artículo 9

Reservas en el documento de transporte multimodal

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos -- relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de -- éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos -- no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona -- que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará -- que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Artículo 10

Valor probatorio del documento de transporte multimodal

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se -- haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la -- medida de tal reserva:

a) El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y

b) No se admitirá al operador de transporte multimodal la -- prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Artículo 11

Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Artículo 12

Garantía proporcionada por el expedidor

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo "1" de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

Artículo 13

Otros documentos

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

PARTE III RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14

Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

- a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
 - ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;
- b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) En los casos en que el consignatario no reciba las

mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o

- iii) Poniéndolas en poder de una autoridad y otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión "operador de transporte multimodal" comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos "expedidor" o "consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.

Artículo 15

Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 16

Fundamento de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas pérdidas.

Artículo 17

Causas concurrentes

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, - una paleta o un elemento de transporte análogo, 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. Salvo en este caso, -- las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio -- elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este -- artículo, si el porte de mercancías por mar o por vías de navegación -- interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal -- estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta -- por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.

4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal -- por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arre -- glo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma -- equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las -- mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía -- total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transpor -- te multimodal.

5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte -- multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los -- párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsa -- bilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud -- de los párrafos 1 ó 3 de este artículo.

6. El operador de transporte multimodal y el expedidor po -- drán pactar en el documento de transporte multimodal límites de res -- ponsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 -- de este artículo.

7. Por "unidad de cuenta" se entiende la unidad de cuenta -- mencionada en el artículo 31.

Artículo 19

Daños localizados

Quando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan produ -

cido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

Artículo 20

Responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 21

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a

la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño, el retraso en la entrega -- provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas 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.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20 el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas 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.

PARTE IV. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 22

Norma general

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el -- operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado -- por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes -- cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha -- sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 23

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías -- peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si

el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no -- tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro -- conducto:

a) El expedidor será responsable respecto del operador de -- transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expe -- dición de tales mercancías; y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descarga -- das, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las -- circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no po -- drán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimo -- dal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su -- carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real -- para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destrui -- das o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstan -- cias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la --- obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de -- transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispues -- to en el artículo 16.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 24

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador - de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la - naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer - día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan - sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del -- consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, -- de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercan -- cías tal como aparecen descritas en el documento de transporte mul -- modal.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las dispo -- siciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si -

no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presentes, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.

6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 34, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurre en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

Artículo 25

Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.

3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 26

Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que

sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

b) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

Artículo 27

Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral se incoará a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

- i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- ii) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- iii) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

b) Cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 28

Estipulaciones contractuales

1.- Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.

3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 29

Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

2.- Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán -- también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería -- gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 30

Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas -- para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 1º de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima a la navegación interior.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o

b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.

Artículo 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13,750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas.

La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII. CUESTIONES ADUANERAS

Artículo 32

Tránsito aduanero

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII. CLAUSULAS FINALES

Artículo 33Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado de depositario del presente Convenio.

Artículo 34Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte en el presente Convenio mediante:

- a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede las Naciones Unidas en Nuevo York.

3. Después del 31 de agosto de 1981, el presente Convenio -- estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el pre -

sente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

Artículo 35

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 36

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en -- poder del depositario.

2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Artículo 37

Fecha de aplicación

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de se Estado o después de esa fecha.

Artículo 38

Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes

Si, de conformidad con los artículos 26 ó 27, se incoa un procedimiento judicial o arbitral en un Estado Contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectuó entre dos Estados de los cuales solamente uno sea Estado Contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

Artículo 39

Revisión y enmienda

1. Después de la entrada en vigor de el presente Convenio, el Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.

2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por ese Estado.

4. Toda enmienda adoptada por la conferencia por la que se modifiquen las cantidades establecidas en el artículo 18 y en el párrafo 2 del artículo 31 o por la que se sustituya una o las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Los Estados Contratantes que hayan aceptado las cantidades modificadas o las nuevas unidades las aplicarán en sus relaciones con todos los Estados Contratantes.

5. La aceptación de enmiendas se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada por la conferencia se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 40

Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, - han firmado el presente Convenio en las fechas que se indica.

HECHO en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ---- ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

AnexoDISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIASArtículo I

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación", se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

Artículo II

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.

2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

a) No serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que

las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduanas se limitarán normalmente a controlar los recintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y de salida;

b) Sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

Artículo III

Con objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada -- Estado Contratante deberá:

- a) Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito.
- b) Si fuere el país de destino:
 - i) Adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías.
 - ii) Esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Artículo IV

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derecho e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2. Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

a) La recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;

b) La recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

Artículo V

1 Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.

BIBLIOGRAFIA

OBRAS CONSULTADAS

AMADO CASTRO, LUIS ALBERTO: "Las reglas UNCTAD/CCI, sobre documentos de transporte multimodal"; en memoria del III Seminario y exposición internacional, el transporte internacional de carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de Libre Comercio, organizado por la AMIT, México, 1992.

ASPERO ZANELLA, EDUARDO: "Desarrollos recientes en el transporte multimodal internacional"; en memoria del III Seminario y exposición internacional, el transporte internacional de -- carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de Libre Comercio, organizado por la AMIT, México, -- 1992.

BANCO MUNDIAL: El deterioro de los caminos en países en vías de desarrollo; Washington, Estados Unidos, 1989.

BECERRA BAUTISTA, JOSE: El proceso Civil en México; 12a. Ed., -- Editorial Porrúa, México, 1986.

BERLINGUERI, FRANCESCO: Derecho marítimo; ed. Abeledo Perrot, -
Buenos Aires, 1982.

BORJA SORIANO, MANUEL: Teoría General de las Obligaciones; 10a.
Ed., Editorial Porrúa, México, 1985.

CERVANTES AHUMADA, RAUL: Títulos y Operaciones de Crédito, 14a.
Ed., Editorial Porrúa, México, 1988.

DIAMOND, A.: "Legal Aspects Of the Convention"; multimodal trans-
port the 1980 U.N. convention -papers of one day seminar
organizado por la Facultad de Derecho de la Universidad
de Southampton, Estados Unidos, 1980.

DIRECCION GENERAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL: "Programa de Desa-
rrollo de Autotransporte Federal 1977-1982", en memoria
1976-1982 de la Secretaría de Comunicaciones y Transpor-
tes, México, 1982.

FERNANDEZ ZEA, ERNESTO: "Diversidad del equipo de transporte mul-
timodal", en memoria del II Seminario y Exposición Na-
cional del transporte de carga y su proyección al siglo
XXI, organizado por la AMIT, México, 1990.

GARCIA MAYNES, EDUARDO: Introducción al Estudio del derecho; -
37a. Ed., Editorial Porrúa, México, 1985.

GARRIGUEZ, JOAQUIN: Curso de Derecho Mercantil; tomo I, Edito---
rial Porrúa, 1977.

GONZALEZ ARRIAGA, CARLOS: "El Marco Legal y la Desrregulación --
del transporte"; en memoria del II Seminario y Exposi--
ción Nacional del Transporte Integral de carga y su pro
yección al siglo XXI, México, 1990.

GOROSTIZA P., FRANCISCO J.: "Política y modernización del trans-
porte e infraestructura", en memoria del II Seminario
y Exposición Nacional del transporte integral de carga
y su proyección al siglo XXI, organizado por la AMIT, -
México, 1990.

GRAHAM, M.: "The economic and commercial implications of the mul-
timodal convention", multimodal transport the 1980 U.N. -
convention -papers of one day seminar, organizado por la
Facultad de Derecho de la Universidad de Southampton, Esta
dos Unidos, 1990.

GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO: Derecho de las Obligaciones; 6a. Ed., Editorial Cajica, Puebla, 1987.

HOFFMASTER, B.H.: El transporte de carga en recipientes; Centro Interamericana de promoción de exportaciones, CIFE, - Bogota, 1971.

IATA: Principal instruments of the warsaw system; legal department, vol. II, Canada, 1981.

LUNA TRAILL, JAIME: "El transporte en México, su infraestructura, realidad y perspectivas ante el tratado del libre comercio", en memoria del III Seminario y exposición internacional de carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de Libre Comercio, organizado por la AMIT, México, 1992.

LOCHT, GUILLERMO A.: "Equipamento de las líneas aéreas para el transporte de carga bajo la globalización económica", en memoria del III Seminario y exposición internacional, el transporte integral de carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de Libre Comercio organizado por la AMIT, México, 1992.

MAHONEY, J.: Intermodal freight transportation; Dartnell, Estados Unidos, 1985.

MELO RUIZ, IGNACIO: "Marco Jurídico marítimo internacional"; en memoria del II Seminario y exposición nacional del --- transporte integral de carga y su proyección al siglo XXI, organizado por la AMIT, México, 1990.

MEXICO: Relación de Tratados en vigor; publicado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1989.

PARTS OF PHILADELPHIA: Business perspective; the parts of Philadelphia maritime exchange, presentation, 1988.

SAMSON, N.: "Containerization and thought bills of lading"; en bills of lading course, organizado por the legal studies and services Ltd. Londres, 1988.

SECRETARIA DE LA UNCTAD: El transporte marítimo; Organización de las Naciones Unidas, TD/B/6.4/334. Nueva York, 1992.

-----: Las consecuencias económicas y comerciales de la entrada en vigor de las reglas de Hamburgo y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, Organización de las Naciones Unidas, part. I y II, TD/B/C.4/315, 1983.

-----: Trainmar, manual de transporte multimodal (trad. del inglés por la Comisión Centroamericana de Transporte marítimo); Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1990.

-----: Evolución del transporte multimodal; Organización de las Naciones Unidas, TD/B/C.4/328, 1992.

-----: Información para los cargadores sobre la utilización más eficiente del transporte multimodal; Organización de las Naciones Unidas, TD/B/C.4/330, 1992.

-----: Examen de la evolución de la normalización de los contenedores y actividades conexas; Organización de las Naciones Unidas, TD/B/C.4/329, 1992.

-----: Los servicios de trenes de composición fija o trenes bloque en el transporte multimodal, Organización de las Naciones Unidas, TD/B/C.4/AC.11/2, 1992.

SELVING, E.: "The influence of de Hamburg rules on the work for a convention on international multimodal transport"; en the bill of lading conference, organizado por Lloyd's of London Press LTD., Nueva York, 1978.

-----: "The background of the convention"; multimodal -- transport the 1980 U.N. convention -papers of one day seminar, organizado por la facultad de Derecho de la Universidad de Southampton, Estados Unidos, 1980.

TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS ELABORADOS POR MEXICO; colección publicada por el Senado de la República y la Secretaría de Relaciones Exteriores, Tomo VI, México, 1989.

VAZQUEZ EL MERCADO, OSCAR: Contratos Mercantiles, 3a. ed. Editorial Porrúa, México, 1989.

VIVEROS FIGUEROA, CARLOS: "El transporte marítimo en el tratado trilateral del Libre Comercio", en memoria del III Seminario y Exposición Internacional de carga ante el reto de la -- globalización económica y el Tratado de Libre Comercio, México, -- 1992.

WITKER, JORGE Y PEREZNIETO, LEONEL: Los aspectos jurídicos del Comercio Exterior de México, 2a. Ed., Nueva Imagen, México, 1980.

LEGISLACION CONSULTADA.

CODIGO DE COMERCIO, 55a. Ed., Porrúa, México, 1991.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 94a. Ed.,
Porrúa, México, 1992.

CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARI-
TIMAS, Ginebra, 6 de abril de 1974.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL -
INTERNACIONAL DE MERCANCIAS; Ginebra, 24 de mayo de 1980

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE
MERCANCIAS, (reglas de Hamburgo), TD/B/C.H/315, 1978.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN
MATERIA DE CONOCIMIENTO; Bruselas, 25 de agosto de ---
1924, (reglas de la haya).

CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES
(CSC), Ginebra, 2 de diciembre de 1972.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR FERRO-
CARRIL, (CIM) Berna 7 de Febrero de 1970.

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL ---
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, (Varsovia, 12 de octubre .
de 1929).

CONVENIO RELATIVO AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MER-
CANCIAS POR CARRETERA (CMR), Ginebra 19 de mayo de 1956.

CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR FERROCARRIL --
(COTIF), Berna 9 de mayo de 1980.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

LEY ADUANERA, 14a. Ed., Porrúa, México, 1991.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, 23a. Ed., Po-
rrúa, México, 1991.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, 55a. Ed., Porrúa, México
1991.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, 22a. Ed., Porrúa, México
1992.

PROTOCOLO, por el que se modifica el convenio internacional para
la unificación de ciertas reglas en materia de conoci---
miento de embarque, del 25 de agosto de 1924, modificado
por el protocolo del 23 de febrero de 1968. (Haya/Visby)

REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA, 14a. Ed., Porrúa, México, 1991.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE
EL USO DE CONTENEDORES, , 6 de julio de 1979.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, 16 de --
agosto de 1982.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, 7 de -
junio de 1929.

REGLAS DE YORK Y AMBERES, Hamburgo, 4 de abril de 1974.

REGLAS UNCTAD/CCI RELATIVAS A LOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MULTI
MODAL, Cámara de Comercio Internacional, ANG./91.

PUBLICACIONES PERIODICAS

BOOKER, MARK: EURO-OPERATORS' LIABILITY INLAND", Containariza---
tion international, Londres, diciembre, 1984.

CONTAINERIZATION INTERNATIONAL, Vol. 24, abril, 1990.

"EL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO", Boletín de Puertos Mexicanos,
Puertos Mexicanos/SCT, México, D.F., año III, no. 29, marzo
1991.

HERBER, ROLF: "The European legal experience with multimodalism"
Tulane law review, Admiralty Law Institute, Nuevo Orleans,
Estados Unidos, Vol. 64, No. 2 & 3, diciembre, 1989.

HERNANDEZ RICO, FRANCISCO JAVIER: "El régimen jurídico del Comer
cio Exterior", en Revista Mexicana de Justicia INACIPE, Mé
xico, Vol. VIII, No. 3, Jul-Sept. 1990.

NASSERI, K.: "The Multimodal Convention" Journal of maritime law
and commerce, vol. 19, No. 2, abril, 1988.

"NUEVA ORIENTACION EN VERACRUZ; CSG, Junta de Evaluación", Boletín de Puertos Mexicanos, Puertos Mexicanos/SCT, México, D. F., año II, no. 22, Enero-Febrero, 1992.

ORRICO DE LA VEGA, H.: "La compraventa internacional y el arbitraje comercial internacional, Revista Mexicana de Justicia, INACIPE, México, vol. II, No. 4, oct-dic., 1984.

PALMER, RICHARD Y DEGUILLIO, FRANK: "Terminal operations and multimodal carriage: history and prognosis"; Tulane law review Admiralty Law Institute, New Orleans, USA, Vol. 64, No. 2 & 3, december, 1989.

PEREZ VENCES, NORMA Z.: "Obsoleto, el autotransporte de carga"; Revista Epoca, Epoca de México, S.A., México, año I, no. 53, 1992.

"PROGRAMA DE TRABAJO 1992, SCT"; Revista Transporte y Comercio - Internacional, Internacional de mercadotecnia y comunicación, S.A. México, Año 5, No. 20, enero-febrero, 1992.

"PUERTO DE VERACRUZ, SITUACION ACTUAL", Revista Transporte y Comercio Internacional, Internacional de Mercadotécnica y - Comunicación S.A., México, Año 5, No. 20, enero-febrero, - 1992.

RICO RODRIGUEZ, ALFONSO: "Consideraciones para modernizar el --- Transporte Nacional"; Boletín de divulgación de la Asocia--- ción Mexicana de Transportes, A.C., México, año 2, marzo-ma- yo, 1992.

ROJAS, HECTOR: "El Transporte Marítimo en México", Revista Mundo de la Exportación, México, Número de colección No. 1, año -- III, 1992.

"THE WARSAW SYSTEM"; Business World, I. C.C., París, Vol. III, - Bo. 20, abril-junio, 1985.

"TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS, PROGRAMAS DE TRABAJO SCT, 1992"; Revista Transporte y Comercio Internacional, Internacional de Mercadotécnica y Comunicación S.A., México, año 5, No. 20 enero-febrero, 1992.

"TUXPAN, VER., Un Puerto en Crecimiento", Excelsior, México, D.F
Año LXXV, tomo III, No. 26893, 20 de marzo de 1991.

"UNIDADES MONETARIAS POR DEG", Boletín del Fondo Monetario Inter
nacional, Volúmen del 27 de enero de 1992.

OTROS DOCUMENTOS

INSTRUCTIVO para solicitar autorizaciones para operar y explotar el Transporte Multimodal de Mercancías, Dirección General de Tarifas, Subsecretaría de Operación S.C.T., México, D.F., 25 de julio de 1989.