

39
2EJ



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS
Y SOCIALES**

**IMPORTANCIA DEL OPERADOR DEL
TRANSPORTE MULTIMODAL DE
MERCANCIAS EN EL COMERCIO
EXTERIOR DE MEXICO**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES

P R E S E N T A
JACINTOS SILVA MARISA ADRIANA
ASESOR: LIC. IGNACIO MARTINEZ C.

MEXICO, D. F.

1995

FALLA DE ORIGEN

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

A MIS PADRES CON INFINITO AMOR:

DEDICACION, ESFUERZO
Y SACRIFICIO ESMERADO
LEGADO DE HERENCIA ETERNA
EN NUESTRO SEÑOR JESUCRISTO

I N D I C E

Importancia del Operador del Transporte Multimodal de Mercancías en el Comercio Exterior de México.

Siglas y Abreviaturas	1
Introducción	3
CAPITULO PRIMERO	
El Operador del Transporte Multimodal de Mercancías	7
1 Conceptualización y Definición	15
2 Origen	23
3 Principales características	36
4. Tipos de Operador de Transporte Multimodal	45
CAPITULO SEGUNDO	
Marco Jurídico del OTM	53
1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional	58
2.Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional	77

CAPITULO TERCERO

El papel del Operador del Transporte Multimodal de Mercancías
en el Comercio Exterior de México 97

1. Importancia del Transporte Multimodal en el
Comercio Internacional 101
2. Ventajas del transporte multimodal como transporte
integrado 112
3. El sector transporte de carga en México durante
1989-1993 121
4. El transporte multimodal en el contexto del
comercio exterior de México 1989-1992 130
5. Problemática del operador del transporte
multimodal de mercancías en el transporte
multimodal en México 140

Conclusiones 147

Apéndice 1

La Responsabilidad 151

Apéndice 2

Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal
Internacional 160

Apéndice 3

Raglamento para el Transporte Multimodal Internacional 198

Apéndice 4

Instructivo para solicitar Autorización de Operador de
Transporte Multimodal 207

Anexo Unico 210

Bibliografía y Hemerografía 222

SIGLAS Y ABREVIATURAS

API	Administración Portuaria Integral
CEPE	Comisión Económica para Europa
COFC	Contenedor sobre plataforma de vagón
COMISION TM	Comisión de Transporte Multimodal
CTMI	Convenio de Transporte Multimodal Internacional
DEG	Derechos Especiales de Giro
DTM	Documento de Transporte Multimodal
EDIFACT/NU	Mensajes comerciales para el Intercambio Electrónico de datos
FALPRO	Programa Especial sobre Facilitación del Comercio
FCL	Contenedor completo
FLATCAR	Vagón sobre plataforma
IED	Intercambio Electrónico de Datos
LCL	Contenedor parcial
OCMI	Organización Consultiva Marítima Internacional
OTC	Operador del Transporte Combinado
OTM	Operador del Transporte Multimodal
OTM-EB	Operador de Transporte Multimodal que Explora Buques
OTM-NEB	Operador de Transporte Multimodal No Explotador de Buques
PALLET	Entarimado
PIGGYBACK	Ferrocamió
ROAD RAILER	Caja camión con rodajas para vías ferroviarias
ROLL ON/ROLL OFF	Sistema de rodado

SCT	Secretaria de Comunicaciones y Transportes
TEU	Toneladas Equivalentes Unitarias. Unidad que identifica un contenedor veinte pies
TOFC	Trailer sobre plataforma de vagòn
UNCTAD	Junta de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNIDROIT	Instituto Internacional para la Unificaciòn del Derecho Privado

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

Las condiciones económicas actuales de un mundo cada vez más complejo reclama a los países una inserción en el mismo como condición fundamental para lograr su desarrollo y no quedar a la zaga de una economía cada vez más integrada.

De esta manera, analizar aquellos factores que lo condicionan o proporcionan herramientas para determinar estrategias de desarrollo resulta indispensable ayudando a orientar su evolución para de esa manera contribuir a la coherencia paralela con las aspiraciones de toda la nación.

La creciente competencia internacional dada en el área de los transportes principalmente en los países desarrollados se ha reconocido el potencial de los sistemas logísticos entrando dentro de ellos como parte crucial el transporte mismo, como instrumento de competitividad.

El usuario reclama un transporte de carga más eficiente con verdadera y real calidad en el servicio, así los empresarios del transporte buscan vías para evitar quiebras generando economías de escala mediante el uso eficiente de los diferentes medios de transporte penetrando mercados a base de un buen servicio aprovechando economías de densidad al interior de sus organizaciones en base a su productividad.

Impulso éste que genera una integración inter-modal del transporte, dando lugar a la creación de empresas que tienden a constituirse en operadores del transporte multimodal más comunes estos entre los países industrializados que entre los países de menor desarrollo como los latinoamericanos entre ellos México.

En este trabajo procedemos a identificar precisamente cuál es el OTM, a quién se le conoce como tal, como es que nace esta figura entre los círculos del comercio cuales son los elementos que lo caracterizan en su operación, cuántos tipos de OTM se pueden encontrar actualmente en el esquema de operación de los sistemas de transporte.

Una vez que hayamos identificado la figura del OTM dentro del primer capítulo; procederemos a destacar el marco jurídico dentro del cual actúa.

El segundo capítulo está dedicado objetivamente a resaltar los instrumentos que regulan jurídicamente la tarea de un OTM dentro de los objetivos del transporte multimodal como servicio en nuestro país, así como la reglamentación en el plano internacional.

Finalmente veremos el papel del OTM dentro del comercio exterior de nuestro país, para ello partiremos de la importancia derivada del transporte multimodal inserto en el

comercio internacional así como el respectivo análisis de las ventajas que permite el transporte multimodal conforme su esencia de ser un servicio integrado.

Una vez que hayamos comprendido la trascendencia que ha resultado de la operación del transporte mundial en la escena internacional analizaremos no ha detalle preciso pero sí en su escenario fundamental el comportamiento del sector transporte general en México en el periodo que abarca de 1989 a 1993.

El comercio exterior de nuestro país en los últimos años ha mostrado un comportamiento sumamente dinámico, como producto de la nueva política de promoción a las exportaciones, no objeto de estudio en este trabajo, sin embargo, esa actividad cada vez más intensa a reclamado un transporte eficiente trayendo como consecuencia un importante desarrollo del transporte inter-modal dentro de ese contexto.

Al analizar dentro del contexto del comercio exterior de México, el OTM enfrenta una problemática durante la prestación del servicio cuyo objetivo final de trasladar la mercancía, bajo un concepto de integración de servicios del transporte, para reducir tiempos y permitir el movimiento de mercancías de "puerta a puerta", es trabado por un conjunto de detalles que restan competitividad e incluso llegan a incrementar el costo de las mercancías por el valor

intrínseco que conlleva integrado en sí por los servicios a que es sujeto en este caso el de transporte.

CAPITULO PRIMERO

1. EL OPERADOR DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS

Los cambios económicos experimentados en los últimos años han traído consigo distintas connotaciones que representan transiciones muy importantes.

La formación de bloques económicos, cambios de los tradicionales esquemas de intercambio comercial y financiero, así como la globalización de la economía han traído consecuencias de un auge inesperado del aparato industrial y al paralelo, del área de los servicios.

Estos cambios han generado el replanteamiento de la planeación y logística que para ser verdaderamente un factor de apoyo en específico el transporte se ha tornado en el elemento decisivo para el probable éxito del aparato industrial.

La transformación radical del transporte se plantea como requisito para el crecimiento y diversificación de los mercados de exportación.

Hoy el progreso de las naciones reside en su capacidad para desarrollar esquemas productivos con calidad, eficiencia y

competitividad, modificar líneas de producción de acuerdo al movimiento, agilidad y flexibilidad de los patrones internacionales respondiendo a las demandas a fin de integrarse con oportunidad a las grandes cadenas globales de producción.

Se configuran las empresas transnacionales como el ente global de un sistema mundial que marcaría la integración de la producción e internacionalización del capital operando como los ejes centrales de la acumulación capitalista abarcando: capital, tecnología, comunicación, mercado y proceso de trabajo.

El inicio y finalización del proceso productivo de una mercancía no es dentro de una sola planta, ya no es la suma de muchas industrias nacionales, es un verdadero proceso mundial, siendo esta característica clara expresión de la globalización.

El complejo proceso de entrelazamiento de las corporaciones globales abre paso a: las crecientes innovaciones tecnológicas, cuestión en la que Estados Unidos irreversiblemente era desplazado; y al mercado mundial, sus ventas son cada vez más crecientes proporcionando a su vez globalización de capitales, los mercados financieros se globalizan, el más mínimo movimiento cambiario de tasas de

interés en Tokio, Nueva York, Bonn, Londres tiene repercusiones mundiales.

La promoción de importación de conocimientos por parte de Japón incentiva la transferencia tecnológica permitiéndole convertirse en una potencia dominante en electrónica, siderurgia, automoviles, óptica, fábricas automatizadas, tecnologías de punta, biotecnología y otras, lo que le permite sustentar su poderío industrial y tecnológico prolongado por su superávit comercial, la tasa de ahorro interno y las desreglamentaciones gubernamentales del sistema financiero, convirtiéndose en el primer país de alta inversión en Estados Unidos.

Las tecnologías desarrolladas permiten que las telecomunicaciones, desempeñen un papel muy importante en el proceso productivo y ésta hace que los transportes sean parte vital del comercio internacional.

Las modernas tecnologías instrumentadas en el transporte como en las comunicaciones han facilitado el intercambio mundial, pues la globalización de la producción y los mercados no podrían ser imaginados con sistemas de transporte y telecomunicaciones rudimentarias.

La conformación de mercados globales exige una óptima y adecuada integración de redes de transporte multinacionales

con el propósito de proporcionar una calidad de servicio uniforme atendiendo la necesidad de ofrecer un servicio homogéneo en demanda por los usuarios, por lo tanto, requiere de tecnología vehicular, tecnología para el manejo de carga, operación, tecnología informática, que más adelante en este mismo capítulo se detalla.

La tecnología paulatinamente da la pauta a seguir dentro del proceso productivo, exigiendo no sólo al interior de la planta productiva reducción de tiempos, sino que exige del sector complementario conocido como "terciario" mayor agilidad.

Esa misma exigencia empuja a los ingenieros de la organización productiva a implementar ideas precursoras para agilizar el movimiento de los bienes, cabe de ahí analizar como desde tiempos remotos el hombre utiliza poleas, rampas e insumos semejantes que hagan una tarea más rápida.

Esa evolución indudablemente ocurrió en nuestros días hasta llegar a instrumentar el contenedor, mismo que permite incursionar sistemas logísticos acordes a las necesidades de la planta productiva de nuestros días.

Las transnacionales al proporcionar la planificación global de la producción, asignación de la producción a diferentes unidades de producción y acabado de productos en unidades

vinculadas al mercado proporcionan al transporte su propia función logística bajo el esquema "just in time", cuyo papel se ve más implícito en lo que nos declara Feketekuty Geza en su libro Comercio Internacional de Servicios, como sigue:

"Todos los movimientos internacionales de bienes, personas, dinero e información se ven facilitados a su vez por el comercio internacional en transportes, comunicaciones y servicios (...), el flujo internacional de información se ve facilitado por el comercio de servicios de transporte y comunicaciones internacionales." ¹

Esa lógica industrial de producción induce a instrumentar una estrategia comercial donde la función logística del transporte es importante para expandir el segmento del mercado atendido, sea nacional o internacional.

Manifestación de ello los son las zonas comerciales y los consorcios de exportación prestadores de servicios.

Para poder satisfacer esas necesidades de los grandes consumidores de estos servicios, se ocasiona un gran despegue tecnológico con el fin de proporcionar alternativas eficientes, así como la minimización de costos de la cadena de transporte lo que lleva a los prestatarios a desarrollar

(1) México, Ed. Gernika, 1990, p. 48.

cadenas plurimodales, es decir, a la combinación de modos técnicos (tren-barco, etc.) que más adelante detallamos.

La necesidad de hacer más eficiente económicamente el transporte desarrolla la idea del servicio "puerta a puerta". La necesidad de reducir costos de fletes en cadenas multimodales, impulsa la tendencia a incorporar cadenas de transporte nacionales en las de concepción transnacional que proporciona mayor dinamismo y eficiencia ya que la coordinación de todo el movimiento en sus múltiples modalidades lo realiza un operador de nueva configuración conforme al contexto actual de la economía.

Los diversos acontecimientos históricos hasta nuestros días han delimitado la tendencia de la economía mundial con sus propias características determinantes para su desarrollo en un marco político y social muy particular.

Así, en los últimos años al ocurrir en forma paulatina una llamada tercera revolución industrial ha habido una transformación que redefine los intercambios comerciales entre países, con la innovación y difusión tecnológicas se modifican las estructuras productivas, sociedades y formaciones políticas que reclaman del transporte un servicio integrado y competitivo que se ajuste a las actuales necesidades.

Las corrientes comerciales regionales e internacionales como en las nacionales exigen los beneficios de la armonización de los procedimientos, formalidades y requisitos del transporte, para el movimiento de mercancías.

Frente a este panorama bajo los auspicios del sistema de Naciones Unidas, el Centro de Comercio Internacional concibe los nuevos términos de comercio internacional, mismos que conocemos como "INCOTERMS" y vigentes a partir de 1990, es decir, su última modificación.

Precisamente los incoterms pretenden normalizar los términos de entendimientos en cuanto a la contratación y la forma de transporte a utilizar según acuerdo mutuo por las partes contratantes en una operación de comercio exterior .

No es objetivo del presente trabajo desarrollar un análisis de ellos pero sí hacemos mención como aspecto de configuración donde por primera vez es apreciado el Transporte Multimodal como el servicio que por su función ideal cubre las necesidades de un transporte integrado.

El movimiento internacional de mercancías como una agrupación de operaciones sin regímenes uniformes de transporte ocasiona muchos problemas y costos innecesarios creando obstáculos para el comercio no sólo internacional sino también nacional.

Como un medio para comunicar los centros de población, producción y consumo los objetivos del transporte tienen una estrecha relación con el desarrollo nacional, que con un sentido de complementariedad como sistema debe visualizarse como el conjunto de modalidades interrelacionadas, organizadas y coordinadas según el valor de sus atributos, ello con el propósito de lograr una acción eficaz y recíproca entre cada uno de sus componentes.

El transporte requiere, entonces de una coordinación que le permita ser un sector de distribución óptima del tránsito entre las modalidades y las empresas de transporte donde una figura importante surge y es el operador de transporte multimodal quien juega un papel coordinador difícilmente desarrollado.

Hace algún tiempo en un seminario sobre el transporte integral de carga el Dr. Juan Pablo Antún experto en la materia hacía referencia a ellos (Operadores de Transporte Multimodal) como un verdadero arquitecto de cadenas de transporte, que en el caso de tráficos complejos presenta problemas muy delicados y particulares en cada caso, que sólo un operador especializado puede resolver.

Tendremos así que estudiar cuáles son los factores que le permiten nacer, cómo es conceptualizado y cómo se le define en el ámbito de las diversas modalidades del transporte para

comprender su papel dentro de este contexto de importancia del transporte en el desarrollo de las economías.

Si funciona con eficiencia al ofrecer la coordinación más adecuada serán aprovechadas cada una de las ventajas del sistema de transporte, según las características que éste presente en el desarrollo de su actividad.

1. CONCEPTUALIZACION Y DEFINICION

Al hablar del Operador del Transporte Multimodal (en lo sucesivo OTM) como un ente coordinador de las diversas modalidades del transporte ocurre que en la práctica se han desarrollado diferentes maneras de coordinar el transporte en sí, en sus distintas modalidades, al combinarlo, por lo que se hace necesario saber cuáles son las maneras en que se coordinan.

Se dice que hay transporte combinado, transporte intramodal, transporte intermodal, transporte segmentado y transporte multimodal.

Procederemos en primer lugar a destacar las características de cada uno de éstos para después pasar al concepto y definición del operador del transporte multimodal con el fin de comprender el ámbito de operación de éste.

Se habla de transporte intramodal cuando se realiza un movimiento de bienes, materias primas o productos terminados entre vehículos que pertenecen a la misma modalidad de transporte, por ejemplo de una camioneta de acarreo a un trailer que hará el traslado final.

El transporte segmentado es el que se da cuando interviene más de una modalidad en el traslado de una mercancía, generalmente se da de una manera no continua.

Transporte intermodal, se realiza cuando existe transbordo entre dos vehículos de diferente modalidad de transporte, ejemplo de ello de camión a tren, en este es común encontrar matrimonio entre modalidades que combinan los mejores aspectos de cada uno, cuyo enfoque canaliza las actividades y funciones de la distribución, uno de los porteadores organiza y coordina la totalidad del transporte haciéndose responsable sólo en la modalidad que opera.

Como transporte combinado se conoce al que es efectuado por más de una modalidad del transporte.

Finalmente transporte multimodal es aquél en que se utiliza la interacción de dos o más modalidades del transporte, el porteador asume la responsabilidad por la totalidad del transporte.

En realidad no existe mucha diferencia en las últimas tres concepciones de coordinación del transporte pues en ellas se encuentra el factor común de combinación y participación de dos o más modalidades diferentes del transporte, puede decirse que el factor que marca la diferencia institucional y no de materia entre cada uno de ellos es el sistema de responsabilidad que es manejado en su aplicación, sin embargo, no es en este capítulo donde abundaremos al respecto pues dedicaremos un capítulo específico para ello.

Cuando se habla de transporte combinado, transporte intermodal y transporte multimodal se ha preferido entre los expertos mencionarlos en forma indistinta en medida que en el aspecto práctico-operacional en el traslado de las mercancías no existe distinción, pues el propósito de ellos es el prestar un servicio eficiente bajo los parámetros de tiempo y costo más conveniente.

Encontramos así entre los autores ideas como:

"...so it is usually the intermodal carrier that looks at the total picture, determining whether one mode, or two, or three

will deliver the cargo at the allowable span of time.(así es usual hallar a la empresa intermodal en el escenario total si determinará una, dos o tres modalidades de acuerdo a una entrega de la carga en el mejor tiempo)."²

Cabe destacar que el término multimodal como concepto gradualmente se ha introducido en los ambientes laborales con el objetivo de referirse en forma general a la interrelación entre los modos de transporte de tal manera que integran una cadena total y continua de servicios durante el traslado de una mercancía de su lugar de origen al de destino.

No resulta ser un concepto novedoso, sin embargo, la esencia imprimida en él al ser concebido por el Sistema de las Naciones Unidas no ha podido lograrse a nivel mundial, es decir la consolidación de un concepto de transporte multimodal internacional de mercancías definido mediante un contrato único, sistema de responsabilidad uniforme, sistema de compra-venta internacional y determinación de tiempo y punto de entrega, reconocido a nivel comercial, bancario y de seguros.

Sin embargo, sí se han desarrollado grandes sistemas de cadenas de transporte, integrando un funcional "intermodal-combinado" donde existe un sólo operador que asume la

(2) WOOD, Donald F. y JOHNSON, James O. Contemporary Transport. 3rd ed. Ed. Macmillan Publishing Company, USA, 1985 p. 167.

responsabilidad del traslado de la mercancía, introduciendo un límite en materia económica de acuerdo a la modalidad del transporte utilizado.

La esencia de la que hacemos mención anteriormente en las Naciones Unidas tuvo que vincular asimismo los términos intermodal, combinado y multimodal para poder llegar a ella hablando institucionalmente, pues en primer lugar concibió al OTM como OTC, es decir, operador de transporte combinado mismo que definía de la siguiente manera:

"El operador de transporte combinado (OTC), en el sentido del término usado en este documento, significa: las personas físicas o morales o entidades que tienen a su cargo la organización y/o ejecución del transporte intermodal internacional." ³

Considerando aquí al transporte intermodal por su configuración histórica como la transferencia de mercancías entre modalidades distintas, eliminando interrupciones en el movimiento de la mercancía del punto de origen al de destino donde no puede aislarse ninguna actividad dentro de esa cadena de distribución ya que cada uno tiene un punto clave de contacto y atribución a su eficiencia.

(3) CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD) Preparación de un Anteproyecto de Convenio sobre el Transporte Intermodal Internacional. TD/B/AC.15/L.6 31 de octubre de 1977

Posteriormente llegó a concebirse ya en esencia al transporte multimodal como el transporte de mercancías a través de dos o más modalidades donde se maneja un sólo conocimiento de embarque que expide el operador de transporte multimodal (OTM) quien asume la responsabilidad principal, y no en calidad de agente de toda la operación a partir del punto de origen al de destino.

"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 el que el operador de transporte multimodal, se hace cargo de las mercancías a otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

" 4

Nuevamente podemos afirmar lo antes dicho, el transporte combinado, multimodal e intermodal constituyen conceptos diferentes, sin embargo pueden utilizarse simultáneamente y por ende puede decirse que es el operador de transporte multimodal quien vincula el concepto multimodal concebido en forma institucional con el servicio combinado y con el enfoque intermodal de sistema.

(4) UNCTAD. Preparación de un Anteproyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. Proyecto de definiciones de los términos empleados en el proyecto de Convenio. TD/B/AC.15/40 26 de junio de 1973 p.7

Es decir, el operador de transporte multimodal es quien emite un sólo conocimiento de embarque al aceptar transportar mercancías primeramente por camión para después cargarla en vagón de ferrocarril para efectuar parte del viaje, a fin de integrar las funciones de la cadena de distribución y optimizar el sistema de ello resultante.

De esta manera podemos decir que lo que define al operador de transporte multimodal es su capacidad para realizar su actividad sin la necesidad de poseer un equipo propio al hacerse responsable de organizar y ejecutar por sí el transporte multimodal en la medida de no ser ni representante del porteador, ni agente del expedidor sino en su propio nombre.

"Por operador de transporte multimodal se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra 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. " 5

Esta definición es la que corresponde al Sistema de las Naciones Unidas después de varios proyectos elaborados sobre

(5) UNCTAD Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

definiciones de los términos que habrían de utilizarse en el Convenio del cual detallaremos más adelante en otro capítulo.

De igual manera los países han tenido que elaborar documentos jurídicos que regulen la actividad del transporte multimodal, entre ellos México define al operador del transporte multimodal de mercancías dentro de su Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional como sigue:

"Artículo 7o.- En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato. " 6

(6) Diario Oficial de la Federación " de julio de 1965

2. ORIGEN

Dentro de las operaciones de comercio exterior una parte fundamental de ellas es la distribución de los productos en lo cual los empresarios que hacen comercio exterior desean proporcionar características que den mayor competitividad a su producto buscando para ello los mejores tiempos para el recorrido de distancia a distancia (punto de origen a punto de destino) con los mejores costos y que además sean con un servicio intrínseco de calidad incluyendo los mejores manejos de seguridad y eficiencia en su transporte.

Tanto el prestador del servicio como el usuario busca tener acceso a la información sobre la localización y situación exacta del producto, es preocupación contar con los datos precisos de dónde y a qué hora podrá arribar su mercancía hasta el lugar acordado.

Estos aspectos son los que han permitido que se dé con cada vez mayor generalidad el uso de "nuevas tecnologías" cuyas características han permitido la reducción de costos operacionales y el establecimiento de redes intermodales que a su vez limitan riesgos durante la operación.

La creciente utilización de tecnologías como los contenedores, el intercambio electrónico de datos,

comunicaciones y las nuevas formas de organización dan sistemas logísticos de avanzada y progreso que confluyen en medidas operacionales que no resultan ser transitorias sino más bien permanentes llegando a constituirse en una base económica nueva para la industria del transporte regular.

Esa nueva base económica se compone de los elementos que significan bajos costos y que los prestadores del servicio puedan incorporar a su sistema operacional incluyendo la utilización de redes intermodales.

Dichos elementos como los contenedores, las computadoras y las comunicaciones por satélite permiten la coordinación de cada una de las actividades de la cadena de distribución y la aplicación de políticas macroeconómicas que dan énfasis a la promoción de las exportaciones y de esta manera derivar una coordinación que de por resultado el fortalecimiento de las posibilidades de competencia de los productos en los mercados internacionales.

Debemos mencionar que el servicio de transporte multimodal en forma paralela tuvo su origen y apoyo a raíz de las facilidades proporcionadas por la tecnología, así como por la necesidad presentada para el movimiento más ágil de mercancías.

Algunos historiadores destacan el uso de sistemas intermodales desde épocas anteriores, como en el Imperio Romano.

Durante el Imperio Romano fue utilizado en forma combinada la modalidad "roll-on-roll-off cages" y para finales de 1800 la compañía llamada "Long Island Railroad" ofreció servicio en flatcars, es decir, vagones sobre plataforma para facilitar el manejo de los implementos de autotransporte en forma combinada con el ferrocarril.

Entre 1920 y 1930 varias empresas de ferrocarriles en Estados Unidos utilizaron el sistema intermodal camión-tren y lo que hoy conocemos como contenedores sobre flatcars.

Después de la Segunda Guerra Mundial el comercio internacional se intensifica y la Armada de Estados Unidos comenzó a usar contenedores de ocho por ocho por diez pies para el acarreo de bienes domésticos pertenecientes al personal.

De igual manera para evitar el uso de los puertos en las grandes distancias a recorrer se comenzaron a utilizar el transporte por carretera y ferrocarril, un ejemplo de esto lo representa la compañía explotadora de transporte terrestre, Malcom McLean's que daba el servicio entre Nueva York y Houston, Texas quien con la idea de eliminar las ruedas al

compartimiento de carga de los camiones agregando accesorios en las esquinas para facilitar el manejo permitiendo que estas cajas fuesen transportadas indistintamente en buques de líneas regulares, camiones y ferrocarriles, asimismo, se constituyeron estos mismos en importantes unidades reutilizables de agrupación de la carga siendo éstos los que se conocerían como contenedores.

Más tarde esta misma compañía modificó un buque petrolero llamado T-2 para poder transportar esas unidades de agrupación al que llamó "Ideal X" y el 26 de abril de 1956 zarpó de Nueva York a Houston transportando 58 contenedores.

"On board... were 58 truck trailers fastened to the deck with steel turnbuckles. Fearing that such oversized deck cargo might make the aged tanker top-heavy, salt water was pumped aboard ballast. At Houston, the trailers were unloaded by four men in less than two eight-hour shifts. (A bordo... fueron 58 remolques fijados en el puente con tensores de acero. Temiendo por el tamaño demasiado grande pudiese ser de sobrepeso, efectivamente el agua salada fue bombeada sobre el lastre. En Houston los remolques fueron descargados por cuatro hombres en menos de dos horas por jornada de ocho.)

" 7

(7) WOOD, Donald F. y JOHNSON, James C. Op. Cit. p. 250

Para 1958 se da ya el primer viaje internacional de un buque portacontenedor, el vapor de "Fairland" de Sea Land Services dando el servicio del Puerto de Nueva York a Bremen Alemania, con 226 contenedores.

Se va permitiendo con ello que la contenedorización aumente el ritmo de manejo de la carga, y a la vez permite el incremento considerable del tamaño de los buques de líneas regulares.

Así las empresas explotadoras de buques portacontenedores comenzaron a incrementar el número de rutas y puertos atendidos y con la utilización de sistemas intermodales a mediados de 1970, éstos limitan el número de puertos de escala utilizando enlaces terrestres entre puertos implementando servicios de transporte interior incrementando las zonas interiores de los puertos visitados.

Comienza con ello a gestarse lo que hoy conocemos como la unitarización de la carga principio facilitado precisamente por el uso de contenedores, misma que trae algunas ventajas como mejora de la manipulación de las mercancías y los métodos de distribución, la mercancía puede llegar en condiciones comercializables sin menguas, ni daños, reducción del costo de manipulación del volumen total de las mercancías transportadas por cada unidad, supone además un elemento de mecanización en los puntos de transbordo, separación durante

el viaje de mercancías incompatibles entre sí, menor congestión en el tránsito, descentralización de las zonas de carga y descarga y el establecimiento de los servicios correspondientes fuera de las zonas de congestión.

De esta manera el contenedor y su papel en el sistema integrado de distribución unifica el sistema de transporte dando motivo a prestar atención a cada uno de los eslabones haciendo pensar en el transporte en términos de un transporte total, y no sólo en lo referente a su aspecto e infraestructura física como la realización de mejoras en las instalaciones ferroviarias, viales, aéreas, marítimas, portuarias sino también una infraestructura de apoyo institucional con miras a lograr unificación del equipo y de los servicios correspondientes incluida la valiosa experiencia de autoridades portuarias, las empresas de transporte interior y agentes.

Al implantarse la unitarización de la carga, especialmente mediante contenedores es cuando comienza a hablarse del término "multimodal", sin embargo, la difusión del uso de contenedores es independiente de las disposiciones institucionales relativas al transporte multimodal.

Además es con este medio que puede lograrse la prestación de un servicio "puerta a puerta", por la facilidad en el control de la carga.

La creciente interdependencia entre las actividades de distribución ha reclamado la creación y fortalecimiento de vínculos estructurales entre los modos y las funciones, esos vínculos como ya mencionábamos la tecnología es el físico y el institucional lo es precisamente el prestador del servicio, la armonización de los procedimientos comerciales y las exigencias de las autoridades nacionales de aduanas, es precisamente aquí donde juega un papel importante el operador del transporte multimodal.

"Las innovaciones tecnológicas en materia de tratamiento de los datos relativos al transporte se suceden en los países desarrollados a un ritmo tan rápido que van dejando atrás a muchos países en desarrollo. Lo mismo puede decirse de la distribución física internacional, en la que se está produciendo una expansión de las actividades de los operadores de transporte multimodal (OTM) de los países desarrollados tanto mediante la ampliación de los servicios ofrecidos como mediante la mejora de la tecnología utilizada.

" a

Se desarrolla en forma paralela a los contenedores otro tipo de equipo cuyo objetivo es el facilitar el manejo de la mercancía en menores tiempos dentro de los cuales

(*) UNCTAD. Evolución del Transporte Multimodal. TD/B/C.4/129 30 de enero de 1990 p.4

encontramos: pallet, flatcar, piggyback para posteriormente integrarlos de manera conjugada dando facilidad de desarrollo al transporte multimodal, esencialmente cuando se trata de transporte "puerta a puerta".

Los servicios de trenes-bloque o trenes unitarios introducido en 1983 consistentes en carros permanentes, cada uno con cinco plataformas articulados con centros más bajos (cada plataforma lleva 2 contenedores en forma apilada), para que en doble estiba, sean transportados un mayor número de contenedores, 10 unidades de 20 pies o 5 unidades de 40 pies.

Con la introducción del tren de doble estiba se facilita la reducción del tiempo de tránsito adoptando el uso de "puentes terrestres"

"...en la creciente incorporación a las cadenas mundiales de transporte,...se ha dado...los "puentes terrestres".

Un ejemplo tradicional de este sistema de "puente terrestre" se observó en los Estados Unidos, 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. " 9

(9) ASPERO, Zarella, Eduardo. "Transporte Multimodal. El Ferrocarril." en Memorias del III Seminario y Exposición Internacional: 1992. El Transporte Integral de Carga ante el reto de la globalización Económica y el Tratado de Libre Comercio. ANIT.

Otro adelanto en equipo lo constituye el "Road Railer", consistente en una caja de camión con un adaptador fijo o móvil que permite pueda circular por las vías del ferrocarril.

Se encuentra también al piggyback o ferro-camión desarrollado desde la mitad de los años sesenta consistente originalmente en un remolque sobre un vagón de plataforma dando paso posteriormente a lo que se conoce como Container on Flatcar (COFC) para transportar contenedores solos sobre plataforma resultado de la combinación buque-tren, cuyo similar es el llamado Trailer-on-Flatcar (TOFC) usado exclusivamente en la combinación tren-camión.

En forma complementaria a la operación de este equipo se han desarrollado lo que se conocen como depósitos de despacho interior o depósitos interiores de contenedores (inland container depots) cuyo propósito es el establecimiento de sistemas aduanales rápidos que agilicen la recepción y expedición de contenedores.

Los depósitos de despacho interior son los centros de distribución y despacho de contenedores conocidos como "puertos secos" por jugar el papel de estaciones terrestres con carácter de depósito fiscal localizados en zonas de distribución regional donde cada región de influencia es

alimentada desde una sola localidad por ferrocarril, transporte aéreo o marítimo.

"Un establecimiento interior de uso público, distinto de un puerto o un aeropuerto, con personalidad de derecho público, equipado de instalaciones fijas y que ofrece servicios de manipulación y almacenamiento temporal de todo género de mercancías (incluidos los contenedores) que son conducidos a él en tránsito aduanero por cualquier modo de transporte interior de superficie, colocados bajo control aduanero y depositadas con la Aduana y otros servicios competentes para efectuar el despacho de las mercancías a consumo o proceder a su almacenamiento, admisión temporal, reexportación, almacenamiento provisional antes de la continuación del transporte y exportación. " 10

Podemos destacar que como vínculo físico los contenedores a partir de su aparición han traído consigo cambios de trascendental importancia para las operaciones de transportación de las mercancías dándole una nueva tonalidad de gran significado económico permitiendo a su vez que algunos servicios antes prestados exclusivamente por los buques de línea regular hoy se han tornado sustituibles.

De igual manera avances proporcionados por el procesamiento computarizado de la información, han permitido lo que hoy se

10) UNCTAD. Op. Cit. p. 13-15

llama Intercambio Electrónico de Datos (IED), puede decirse que las computadoras son hoy una "herramienta de producción" que acelera las fuerzas del mercado, de los servicios, tecnológicas y legales que transforman la industria del transporte.

La tecnología de la computadora permite que los buques cuenten con la información sobre estiba de los contenedores, contenido de los tanques a fin de poder preparar un plan de carga y descarga, permite además que los puertos se comuniquen con los modos de transporte interior, las terminales interiores de carga y las autoridades de aduana.

El Intercambio Electrónico de Datos (IED) es la comunicación establecida de computadora a computadora entre las empresas explotadoras de buques, los puertos, las autoridades de aduana, las empresas de transporte terrestre, los expedidores y los consignatarios utilizando versiones electrónicas de los documentos comerciales corrientes.

Con el manejo de este tipo de tecnologías desarrolladas hasta nuestros días especialmente en los países desarrollados es posible contar con los servicios de operadores de transporte multimodal que proporcionan servicios de verdadera coordinación al lograr sistemas logísticos funcionales.

En el Sistema de Naciones Unidas se anexo bajo los auspicios de la antigua Comisión Económica para Europa (CEPE) un grupo de trabajo denominado WP.4 mismo que elaboró como resultado de sus trabajos un conjunto de reglas relativas al intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte conocido como EDIFACT que ha sido publicada como norma internacional 9735 de la ISO actualmente denominada como "EDIFACT/NU".

Este conjunto de reglas facilita el intercambio electrónico de datos comerciales entre consignatarios, porteadores, transitarios con el objetivo de agilizar siempre las operaciones a que es sujeta una mercancía objeto de comercio, también se le conoce como Mensajes Normalizados de las Naciones Unidas (MNU) :

"27. Los mensajes EDIFACT o MNU elaborados hasta ahora comprenden:

1) El Mensaje para la Expedición y el Transporte Internacionales (METI), que incluye a su vez los seis mensajes siguientes:

- a) Reserva provisional;
- b) Reserva en firme;
- c) Confirmación de la reserva;
- d) Instrucción;
- e) Categoría contractual de la instrucción; y
- f) Aviso de llegada;

e importantes mensajes conexos, como:

- 2) Factura comercial;
- 3) Orden de pedido;
- 4) Aviso de expedición;
- 5) Plan de entrega;
- 6) Mensaje de gestión "día a día" de inventarios y producción ("just in time");
- 7) Declaración aduanera;
- 8) Crédito documentario; y
- 9) Mensaje de servicio diversos. " 11

Las exigencias que presenta la dinámica nueva en el comercio internacional reclama los servicios de una distribución que se ajuste a las necesidades de la empresa de hoy caracterizada por la necesidad de contar con un proveedor de transporte de abastecimiento regular y puntual, capaz de proporcionar un apoyo logístico completo acorde al régimen de justo a tiempo.

Estos revolucionarios cambios en la tecnología del transporte han dado lugar a que la mercancía pueda llegar a su destino con mayor rapidez, al contar con la información referente a la mercancía a través del IED antes que ésta llegue impide demoras en el despacho, congestión en las fronteras, puertos, aeropuertos y costos adicionales.

(11) UNIDAD DE SERVICIOS P. 11-12

3. PRINCIPALES CARACTERISTICAS

Conscientes de la necesidad de delimitar el carácter de un operador del transporte multimodal dentro de las prácticas normales pertinentes para fomentar el transporte multimodal la Comisión del Transporte Marítimo, del Sistema de las Naciones Unidas pidió a la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el 30 de noviembre de 1984 en su resolución 55, que desarrollara un estudio en que plasmara las directrices concernientes al establecimiento de operadores de transporte multimodal en los países en desarrollo.

Precisamente es en el resultado de ese estudio donde podemos encontrar una serie de recomendaciones para el establecimiento de OTM en los países en desarrollo de acuerdo a las características que actualmente presentan los OTM principalmente encontrados en los países desarrollados justamente donde han tenido mayor desarrollo.

Apoyándonos en este estudio y en la observación de algunos de ellos en nuestro país podemos resaltar cuales son las principales características de los OTM en la actualidad.

Presentaremos a continuación una serie de elementos que hoy caracterizan a los OTM en sus operaciones, desde el punto de

vista físico que les ha permitido constituirse como tales y no desde el punto de vista jurídico pues dedicaremos el próximo capítulo a este rubro.

Una de las primeras características de un operador de transporte multimodal es que en su actividad el elemento básico es el conocimiento práctico que debe tener de todos los medios de transporte existentes, ello en virtud de ser el encargado de organizar cadenas de transporte sobre la base de los medios de transporte existentes en su función de tender un puente entre dos o más sistemas distintos de transporte exactamente en circunstancias normales donde es inevitable una interrupción en el transporte, siendo entonces, su tarea concreta reducir esa interrupción en términos de tiempo y costo de tal manera que sea en su totalidad insignificante.

En esto debe entenderse como distintos sistemas de transporte, el producto de combinar dos o más medios de transporte con la ayuda del equipo que a cada uno corresponda, por ejemplo: el paso de buque marítimo a embarcaciones fluviales, ferrocarril, camión y viceversa; el paso de camión a ferrocarril o viceversa; el paso de camión a avión o viceversa.

Por ello debe tener los conocimientos de las facilidades técnicas de manera suficiente para poder organizar un servicio de transporte multimodal.

Uno de los aspectos dentro de esta capacidad lo es la cantidad y calidad de los empleados que colaboren con el OTM, así como su buena posibilidad de dar el servicio de transporte "puerta a puerta" característica indispensable y pre-requisito para ser OTM para lo cual debe tener posibilidad de cubrir un área geográfica de distribución extensa pudiendo considerar la existencia de matrices, compañías subsidiarias o agentes con los que el OTM tenga contrato o acuerdo a largo plazo.

En el caso de transporte multimodal internacional entre dos países dentro de la idoneidad comercial el OTM debe considerarse la propiedad de implementos de transporte, tales como vehículos, contenedores, paletas, etc, o de terminales de carga; campos que abarcan los servicios ofrecidos, cobertura geográfica de sus operaciones de transporte multimodal; estar vinculados al transporte internacional, tener experiencia probatoria en calidad de transportista, despachante de aduana, consultor de transporte o de comercio internacional.

Además de poseer los conocimientos técnicos como una de las principales características de un operador de transporte multimodal, este debe cubrir algunas otras como la capacidad financiera.

En lo concerniente a la capacidad financiera los países han considerado esencialmente cuatro rubros: capital pagado; valor de los activos; montos, tipos y cobertura de seguros, e informes o garantías bancarias cuyos límites o niveles mínimos deben ser fijados en el plano nacional pues es en este nivel donde se delimitan las características para conceder a una empresa el carácter de operador de transporte multimodal, por ejemplo en la República de Corea para registrar a una empresa como OTM versa su capacidad financiera como sigue:

"... the regulation for registering MTOs with a governmental agency in the Republic of Korea, requires the following standards.

(i) Paid-up capital = (about \$US110,000 equivalent)

(ii) Freight revenue per year = \$US200,000

(iii) Indemnity bond = (about \$US110,000 equivalent). (... la regulación para registrar OTM con la Agencia de Gobierno en la República de Corea, requiere de los siguientes estándares:

(i) capital pagado equivalente a ciento diez mil dólares (ii) fletes por año doscientos mil dólares (iii) garantía equivalente a ciento diez mil dólares). "12

Otra de las características que corresponden al OTM es la toma de responsabilidad para la totalidad del servicio de

(12) UNCTAD. Guidelines for the establishment of the Multimodal Transport Operators (MTOs) in developing countries. Report by the Unctad Secretariat. UNCTAD/ST/SHIP/4.15 Octubre de 1986 p.38

transporte a través del documento emitido por él, esa responsabilidad incluye daños: al contenedor sea operado o no por él; sobre la carga; pérdidas indirectas causadas por una tercera parte; aspecto este de gran discusión a analizar en el siguiente capítulo por su configuración jurídica.

El manejo de las tarifas es otro de los aspectos comunes entre los OTM, se dan de dos modos: 1) Tarifas de red o tarifas segmentadas y 2) tarifas integradas.

- Con las tarifas en red, los fletes marítimos y los fletes de transporte interior y los derechos pagados en las terminales son fijados en forma separada, en este sistema de tarifa el OTM puede tener la ventaja de aplicarla tanto en multimodal, como segmentado o unimodal y fácilmente puede adaptarse a la variación de los niveles de precios de cada uno de los portadores unimodales.

En las tarifas integradas los OTM proporcionan una tarifa única consistente en fletes corridos entre ciudades determinadas sin incluir tramos interiores, marítimos y gastos de transbordo, no desglosa cada uno de los tramos de la cadena de transporte. Estas son las utilizadas por los OTM que poseen su propio sistema integrado para la prestación del transporte multimodal sin necesidad de recurrir a terceros prestadores de servicios en forma de subcontratación.

Cuando un OTM utiliza subcontratistas debe cuidar que los fletes ofrecidos tengan una vigencia mínima de tres meses a fin de que sean estables y den oportunidad a los cargadores de ejecutar contratos de compraventa bajo el conocimiento debido de los fletes a pagar.

En esto podemos destacar las ventajas que el OTM puede obtener respecto a sus porteadores por el manejo de FCL (Full Container Load), es decir conseguir un flete más bajo en los contenedores completos más que si fuese LCL (Less than Container Load), (Contenedor no totalmente lleno), pues los fletes son fijados de acuerdo a los criterios del Commodity Box Rates (CBR) originado con el advenimiento de la contenedorización y el transporte multimodal con el propósito de estandarizar el cálculo de las tarifas sobre la base de peso y medidas de un contenedor.

Existe análogamente el beneficio de la introducción de fletes tiempo-volumen (TVR- Time-Volume Rates) dentro de este se maneja el número de contenedores a embarcar, consistente en fijar tarifas por escalas movibles donde hay una escala para los primeros 200 TEUs (Twenty feet Equivalent Unit), es decir una unidad de 20 pies equivalente a un contenedor, una siguiente más baja para los segundos 200 TEUs y los terceros 200 TEUs tienen todavía una más baja lo que permite a los OTM una gran reducción en sus tarifas, sin embargo, no siempre resulta beneficiosa pues para los pequeños OTM resulta ser

hasta de una tarifa más elevada en función del limitado volumen manejado por ellos.

Continuando en cuestión de fletes marítimos los OTM pueden también obtener una importante reducción al trabajar con portadores independientes por tipo de producto en que se especializan, es decir, refrigerados para perecederos, carga seca, graneles, etc. o al negociar fletes especiales por ejemplo, el contrato de espacio de carga en los buques.

De la misma manera en que el OTM se caracteriza por la flexibilidad que puede tener para el manejo de sus tarifas no sólo con respecto al segmento marítimo, también lo puede obtener con respecto al transporte aéreo, por carretera o por ferrocarril mediante la negociación de reducciones cuantitativas en función de poder acceder a las diferentes técnicas de equipo ya mencionadas, como lo es la utilización de trenes-bloque cuya facilidad para apilar los contenedores en dos alturas permite que la empresa ferrocarrilera disminuya sus costos y por ende los proporcionados a los OTM.

De acuerdo al tipo de OTM se puede hablar de mayor o menor estabilidad de las tarifas manejadas por ellos, pues sus controles son diferentes, en cuanto a la publicación de estas, sin duda alguna depende totalmente de los reglamentos prevalecientes en cada país donde prestan sus servicios los OTM, quienes deben considerar y no descartar, cuando tengan

que mantenerlas en publicación, la actualización debida de sus tarifas y cualquier cambio tenerlo siempre del conocimiento de los usuarios para que puedan reflejar su eficiencia y atención debida como OTM.

Cuando un OTM da el servicio de transporte segmentado y el de multimodal por separado debe hacer que queden disponibles por separado la tarifa por el servicio multimodal y el servicio segmentado para facilitar al usuario la comparación y la elección más conveniente según sus necesidades.

Una función también muy importante y característica del OTM es la consulta y la negociación con las organizaciones navieras respecto a los términos y las condiciones de realización del transporte multimodal aspecto que requiere de cierta formalidad en vista de que el transporte marítimo tiene ya desarrollado todo un sistema organizacional y respaldado por su práctica y predominancia en el comercio internacional.

Dentro de las consultas los aspectos que delimita son: las condiciones comerciales en las que el servicio de transporte multimodal debe cubrirse; condiciones y reglamentos relacionados a cambios en las tarifas; niveles para los cambios tarifarios; procedimientos para proporcionar la información necesaria concerniente al volumen y característica general de la carga.

También lo concerniente a la extensión del ámbito de operación del OTM deben consultarse: los servicios de inspección y operación de la carga; cambio en los servicios; efectos para la introducción de nuevas tecnologías en el manejo de la carga (particularmente unitarización y contenedorización) y la adecuación y calidad de los servicios de transporte multimodal.

4. TIPOS DE OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN COMERCIO INTERNACIONAL.

Los servicios de transportación como el punto de enlace entre los cargadores y el consumidor, han permitido el desarrollo de varias figuras que no operan con sus propios equipos funcionando como el enlace que interconecta las diferentes modalidades del transporte.

A veces funcionan como consolidadores para llenar un contenedor captando varios cargadores pequeños, otros se especializan en varias funciones embarcando en forma paletizada o contenedorizada para un subsecuente movimiento intermodal, tomando responsabilidad legal sobre los bienes a movilizar, sólo en una modalidad del transporte, proveyendo tarifas, servicio de recolección y entrega.

Entre esas figuras se encuentran: brokers, quienes poseen información a tiempo sobre rutas, tarifas y opciones manteniendo enlazados a embarcadores con cargadores; freight forwarders tanto de superficie como aéreos, se especializan por tipos de carga para proporcionar el equipo adecuado a las características de la mercancía; container leasing company o arrendadores de contenedores, permite facilidad en los movimientos intermodales al poseer su propio equipo; proveedor de servicios logísticos, éstos en ocasiones son los

departamentos de tráficos de una firma manufacturera que provee los servicios de logística al interior o a clientes externos a la empresa, el rango de servicios varia predominando el flujo de materias primas y productos no incluyendo necesariamente el transporte de ellos.

Cada una de estas figuras como transitarios comparten un común denominador, el cual es la coordinación de servicios que debe tener un cargamento al salir de la fábrica a su lugar de consumo tareas que de no asumirlas ellos tendrían que ser absorbidas por el mismo cargador, es decir quien emite la carga.

En el comercio exterior han llegado a tornarse aún como especialistas en el tráfico internacional, por ejemplo los transitarios internacionales (International Freight Forwarder) que asumen responsabilidad sobre la documentación requerida para las operaciones de exportación e importación preocupándose por que el cargamento y su documentación esten oportunamente en el buque o aeroplano.

Dentro de esos documentos se encuentra la carta de instrucciones, donde detalla el manejo adecuado a la carga, así como el tener un contacto directo con el agente aduanal.

El transitario o transitario internacional al no tener una base normativa precisa, con frecuencia es causa de confusión,

además de prestar servicios auxiliares del transporte como agente de aduanas, documentación, embalaje, participan en el transporte multimodal, segmentado y unimodal con el carácter de porteador, porteador subcontratista o agente del cargador en forma conjugada de cada una de ellas lo que da una serie de variaciones en su condición jurídica y como una figura distinta pero precursora del OTM, interviniendo cada vez más en la organización del transporte internacional como agente del cargador.

Durante la segunda mitad de 1960 antes del desarrollo del transporte multimodal internacional, las actividades de los transitarios europeos circunscribían sus regiones y sus servicios limitándose a:

"1) Transitarios Portuarios: actuaban por cuenta de cargadores y consignatarios en la reserva de espacio de carga y la recepción de las mercancías importadas y su despacho de aduana;

2) Agentes de aduanas en la frontera: se ocupaban del cumplimiento de las formalidades aduaneras en los puertos fronterizos europeos;

3) Transitarios de transporte ferroviario: actuaban como intermediarios entre las compañías nacionales de ferrocarriles de Europa y los cargadores; y

4) Comisionistas de transporte fluvial: comisionista de transportes por cuenta de cargadores y empresas de transporte fluvial en gabarras. " 13

Al no tener la necesidad de contar con un gran poder financiero los transitarios se encuentran con la posibilidad de ser una figura flexible y aun innovador al poder aprovechar las oportunidades que se presentan en su actividad mercantil y por la creciente demanda por parte de los cargadores de un servicio puerta a puerta bajo contratos de precio fijo y responsabilidad única.

Estas necesidades presentadas en el mercado, propició que grandes empresas de autotransporte, agencias marítimas explotadoras de buques contenedores, compañías de ferrocarriles empezaron a cubrir las actividades tradicionales realizadas por los transitarios cumpliendo funciones burocráticas para la importación y exportación prestando servicios a terceros.

Esas funciones ampliadas como la responsabilidad única lleva al transitario como precursor del OTM a cambiar de nombre pues ya no tendrá que actuar como comisionista o agente, sino en nombre propio.

(13) UNCTAD Op. Cit. p.17

Así se denotan hasta hoy dos tipos de OTM: Operador de Transporte Multimodal que Explota Buques (OTM-EB ó VO-MTO por sus siglas en inglés) y el Operador de Transporte Multimodal que No Explota Buques (OTM-NEB ó NVO-MTO por sus siglas en inglés).

Estas dos denotaciones son precisamente por la naturaleza de la empresa que originalmente era antes de asumir las funciones de OTM y constituirse como tal.

Actualmente la mayoría de los OTM se encuentran establecidos en los países desarrollados y consisten esencialmente en compañías navieras o filiales de empresas navieras, constituidas exactamente para prestar servicios de transporte multimodal.

Los agentes de transporte se convierten en OTM ofreciendo en las travesías largas servicios de agrupamiento a los cargadores que han de enviar cargas parciales de contenedor, se encuentran también como OTM a empresas de transporte aéreo.

En los países en desarrollo para que llegen a constituirse empresas de transporte como OTM para atender los tráficos exteriores, se han preocupado por atender cuestiones de primera importancia como lo es la unitarización, aspecto que han atendido para trasladar contenedores, con el fletamento

de espacios en buques unitarizados de otros operadores o bien con el establecimiento de operaciones mixtas con empresas de transporte marítimo de otros países en desarrollo o desarrollados.

En 1975 es cuando países en desarrollo le reconocen como un factor determinante para la implantación del transporte multimodal no sólo al contenedor sino a los equipos auxiliares para su adecuado manejo:

"14. El principal problema que se plantea a los países en desarrollo es la financiación de las inversiones necesarias en las tecnologías que se utilizan para el transporte multimodal. Estos problemas se complican aún más por que es preciso invertir de forma coordinada; no sólo en equipo de transporte sino en la infraestructura de los puertos y del transporte terrestre.... instalar tierra adentro estaciones de carga de contenedores y equipo de manipulación para que los contenedores puedan ir de puerta a puerta. " 14

En la actualidad los OTM que operan son principalmente grandes consorcios de transporte o empresas de explotación de contenedores cuya sede se encuentra en los países desarrollados.

(14) UNCTAD Consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Intermodal Internacional en los países en desarrollo. CDB AC.16 11 13 de diciembre de 1975 p 3

Algunos son conocidos como "supertransportistas" en la medida que utilizan tecnologías que proporcionan competitividad en sus costos y en los tiempos que emplean durante la prestación del servicio caracterizado por ser un transporte total.

"89.(...) la enorme gama de tareas y de servicios que efectúan estos OTM muy grandes: transmisión de documentos por satélite; transmisión de los manifiestos directamente a los ordenadores de las aduanas; verificación automatizada de la situación de la mercancía de los cargadores (sin intervención del hombre: un ordenador recibe la petición y contesta con un sintetizador de voz); localización informatizada de contenedores y chasis, nuevamente sin intervención del hombre, y enlace informatizado directo entre el cargador, el transportista y el consignatario para garantizar la gestión de las entregas "día a día". Sólo un número sumamente limitado de operadores de transporte de países en desarrollo ofrecen ya alguno de estos servicios y, si no se presta asistencia, tal vez sean escasas las posibilidades de que más empresas puedan hacerlo en lo sucesivo. "¹⁵

A grandes rasgos podemos entonces decir que los operadores de transporte multimodal que explotan buques (OTM-EB) son aquéllas empresas navieras que subcontratan los otros medios de transporte para poder ofrecer los servicios integrados.

(15) UNCTAD. Lista de actividades en curso y nuevo proyecto de programa de trabajo en materia de transporte multimodal e innovaciones tecnológicas. TD/B/C.4/321 16 de abril de 1990. p.46.

Por su parte los operadores de transporte multimodal que no explotan buques (OTM-NEB) son las empresas de autotransporte, aéreas o ferroviarias que subcontratan los servicios de transporte marítimo u el complementario en sus operaciones. También son los coordinadores de transporte que no son propietarios de ningún modo de transporte y por lo tanto se ven en la necesidad de subcontratarlos.

C A P I T U L O S E G U N D O

MARCO JURIDICO DEL OTM

Una vez que hemos situado e identificado al Operador de Transporte Multimodal(OTM) y su campo de acción, y habiendo estudiado sus principales características y tipos como una figura, procederemos a destacar en este capítulo el entorno jurídico simple y llano que le delimita.

Para comprenderlo de una mejor manera, en primer lugar veremos como es el tratamiento jurídico en el ámbito internacional, para después exponer la reglamentación de nuestro país en la esfera del transporte multimodal, en específico en lo concerniente a la función del operador de este tipo de transporte.

La preocupación por reglamentar las operaciones de transporte multimodal surge precisamente cuando en el comercio mundial se empieza a hacer común el uso de los medios de unitarización de la carga y el manejo mecanizado de los mismos.

A razón de un aumento de las operaciones de exportación e importación después de la segunda guerra mundial, se exige un cambio en los sistemas de transportación principalmente en el marítimo en virtud de su mayor participación en los movimientos internacionales.

Precisamente son los navieros quienes se ven en la necesidad apremiante de ofrecer al usuario un servicio integrado y eficiente acorde a los flujos comerciales que tendían a incrementar.

Con la introducción del contenedor en el manejo de la carga, esencialmente en el transporte marítimo se da la necesidad de resolver las situaciones presentadas por la falta de una reglamentación acorde a los usos comerciales.

Así en la práctica el transporte multimodal se consolidaba, aún cuando un régimen jurídico se encontraba ausente.

En el ámbito internacional empieza a darse una intensa preocupación por reglamentar esta práctica cada vez de mayor crecimiento, así a partir de 1930 se dan los primeros intentos, por parte del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), para el establecimiento de un régimen jurídico.

Sin embargo esos primeros intentos fueron nulos al no encontrar eco entre las naciones.

Más tarde el Comité Marítimo Internacional retoma estos esfuerzos y para 1969 consolida un texto el cual sería conocido como las Reglas de Tokio.

Por su parte, continuando en sus trabajos, el UNIDOIT logró redactar lo que se conocería como "Proyecto de Roma".

En estos documentos a grandes rasgos pretendían simplificar la documentación utilizada en el transporte multimodal con el propósito de que un sólo documento sirviese para cada una de las fases del transporte de mercancías donde se utilizaba más de un modo de transporte y las mercancías tuvieran transbordo de un medio de transporte a otro como una sola unidad sin la necesidad de ser desembalada para su clasificación y/o verificación.

También buscaban que en los casos de pérdida, daño o demora en la entrega de las mercancías objeto de transporte multimodal, el cargador o consignatario tuviese que dirigirse a una sola persona que fuese la responsable de la totalidad del transporte y no a cada uno de los distintos porteadores unimodales que hubiesen intervenido.

Posteriormente retomando sus intentos por reglamentar a nivel internacional este transporte, el propio UNIDROIT, por iniciativa de la Comisión Económica para Europa (CEPE) convocó dos conferencias de mesa redonda, una en junio de 1969 y otra en enero de 1970.

Como resultado de estas dos conferencias se redactó el texto de un Proyecto de Convenio sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, mismo que fue sometido a varias modificaciones en reuniones mixtas de la CEPE y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) cuya versión final fue distribuida entre los participantes de la Conferencia de las Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores en 1972.

En esa reunión se emitió una resolución relativa al transporte internacional combinado, misma que fue atendida por el Consejo Económico y Social en 1973 pidiendo a la Junta de Comercio y Desarrollo (UNCTAD) que estableciera un Grupo Preparatorio Intergubernamental para que se encargara de elaborar un Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional.

De esta manera el 10 de mayo de 1973, la Junta de Comercio y Desarrollo creó el Grupo Preparatorio Intergubernamental, mismo que celebró seis periodos de sesiones entre 1973 y 1979.

El Grupo concluyó sus trabajos en su sexto y último periodo de sesiones aprobando un texto de Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional.

La Junta de Comercio y Desarrollo informó a la Asamblea General por conducto del Consejo Económico y Social de la conclusión de la labor del Grupo Preparatorio Intergubernamental decidiendo transmitir el texto para que a su vez fuese convocada una Conferencia de Plenipotenciarios por el Secretario de la propia Junta para proceder a su respectiva aprobación en el marco de dos periodos de sesiones.

Durante los trabajos del Grupo Preparatorio Intergubernamental se discutieron aspectos nodales para ser reglamentados por un Convenio entre los que destacaron responsabilidad, concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, armonización de los diferentes criterios de los distintos países así como las diferentes tradiciones de los diversos regímenes de transporte unimodal.

Después de estas deliberaciones logró constituirse lo que hoy conocemos como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (CTMI).

Procederemos a analizar la denotación jurídica esencial que concede el CTMI a la función del OTM en el cumplimiento de su servicio sin necesariamente recurrir a la connotación de las complejidades que en su operación se presentan.

1. - CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

A la conferencia de plenipotenciarios donde fue aprobado por consenso el Convenio en su segunda sesión celebrada del 8 al 24 de mayo de 1980 en la oficina de las Naciones Unidas en Ginebra bajo los auspicios de la UNCTAD, asistieron de acuerdo al Acta Final de la Conferencia los siguientes:

Reuniendo durante las dos partes del periodo de sesiones de la Conferencia, a 77 miembros de la UNCTAD.

De Europa los siguientes países:

"Alemania, República Federal de; Austria; Bélgica; Bulgaria; Checoslovaquia; Dinamarca; España; Finlandia; Francia; Grecia; Hungría; Italia; Malta; Noruega; Países Bajos; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Democrática Alemana y Yugoslavia.

Los países de Africa que asistieron son:

Argelia, Burundi, Egipto, Etiopia, Gabón, Ghana, Kenya, Madagascar, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Camerún, República Unida de Tanzania, Senegal, Somalia, Sudán, Túnez y Zaire.

Del continente asiático:

Arabia Saudita, China, India, Iraq, Japón, Libano, Malasia, República Arabe Siria, República de Corea, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Turquía y Tailandia.

América del Sur tuvo su participación con los siguientes países:

Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela.

De las Antillas Centroamericanas participaron:

Cuba, Jamaica, Panamá y Trinidad y Tobago.

Por su parte los países de América del Norte:

Canadá, Estados Unidos de América y México.

Participaron solamente en la segunda parte del periodo de sesiones de la Conferencia representantes de los siguientes 7

miembros de la UNCTAD: Chipre; El Salvador; Honduras; Jamahiriya Arabe Libia; Pakistán; Uganda; Yemen.

Estuvieron representadas en la Conferencia la Comisión Económica para África y la Comisión Económica para Europa.

Estuvo representada en la Conferencia la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial.

Participaron en las dos partes del periodo de sesiones de la Conferencia, representantes de los siguientes Organismos Especializados y observadores de las siguientes Organizaciones Intergubernamentales y No Gubernamentales:

Organismos especializados: Organización de Aviación Civil Internacional; Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Organizaciones Intergubernamentales: Comunidad Económica Europea; Consejo de Cooperación Aduanera; Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado; Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril; Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos; Organización de la Unidad Africana; Organización de los Estados Americanos.

Organizaciones no gubernamentales: Asociación Latinoamericana de Armadores; Asociación de Transporte Aéreo Internacional; Asociación Internacional de Armadores; Cámara de Comercio Internacional; Cámara Naviera Internacional; Conferencia Marítima Internacional y del Báltico; Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores y Asimilados; Oficina Internacional del Contenedor; Unión Internacional de Seguros de Transportes; Unión Internacional de Transportes por Carretera.

Por su parte, participaron solamente en la segunda parte del periodo de sesiones de la Conferencia las siguientes Organizaciones Intergubernamentales:

Consejo de la Unidad Económica Árabe; Federación Naviera Árabe; Liga de los Estados Árabes.

Estuvo representada por un observador solamente en la segunda parte del periodo de sesiones de la Conferencia la siguiente organización no gubernamental: Unión Internacional de Ferrocarriles.

Participó en las dos partes del periodo de sesiones de la conferencia un observador de la South West Africa People's Organization. " 1

(1) "UNIDAD ÁRABE: Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre el Transporte Internacional Intermodal de Mercancías Documento TD XC CONF 17 11 1981 p. 1

Así, una vez terminado el segundo periodo de sesiones, el 24 de mayo de 1980 fue adoptado el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, permaneciendo abierto a la firma en Nueva York desde el 10. de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981 y ha seguido abierto a la adhesión de los Estados pues entrará en vigor internacionalmente doce meses después de que 30 Estados hayan llegado a ser partes contratantes.

Hasta 1990 sólo 8 países lo habían firmado, de los cuales sólo 3 lo han ratificado y dos son partes contratantes por adhesión encontrándose como sigue:

"PAIS	FIRMA	RATIFICACION	ADHESION
1. México	10 Oct. 1980	11 Feb 1982	
2. Marruecos	25 Nov 1980		
3. Senegal	2 Jul 1981	25 Oct 1984	
4. Chile	9 Jul 1981	7 Abr 1982	
5. Noruega	28 Agt 1981		
6. Venezuela	31 Agt 1981		
7. Malawi			2 Feb 1984
8. Rwanda			15 Sep 1987"

(2) AMT Memoria del II Seminario y Exposición Nacional "El transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI"
México, sep. 1980 p. 104

Puede encontrarse explicación a esta falta de interés por que entre en vigor este Convenio en el hecho de cómo tuvo lugar la negociación del mismo, sin duda misma que fue como toda negociación en el ámbito internacional, se encontraba una multiplicidad de intereses, convergían no sólo los diferentes criterios de los distintos países, sino también las diferentes tradiciones de los diversos regímenes de transporte unimodal, teniendo entonces, cabida si no a la renuencia si a la dificultad de los países a readaptarse para un sistema de transporte multimodal bajo éste régimen jurídico. (Ver Apéndice 1 p. 157)

Entre los aspectos jurídicos que han despertado gran debate tanto los que ponderan sus ventajas como por los que argumentan los inconvenientes se encuentra principalmente lo concerniente a la responsabilidad. (Ver Apéndice 1 p. 151)

Los límites de responsabilidad que confiere al OTM se ha observado que son mayores a los que se encuentran fijados en los convenios de transporte ya negociados con anterioridad.

El Convenio introduce un sistema convenido de responsabilidad directa, en virtud del cual el operador de transporte multimodal asume la responsabilidad de las mercancías durante todo el transporte, lo que quiere decir que una vez que el OTM toma las mercancías consigo hasta que las entrega son su

responsabilidad, sean cuales sean los modos de transporte que se hayan utilizado.

El Convenio en su parte III compuesta del artículo 14 al artículo 21 atribuye esta responsabilidad al OTM aun cuando el no sea el porteador directo en el traslado de las mercancías.

También es el responsable directo cuando las mercancías hayan sido recibidas por persona(s) que trabaje(n) con él; según el párrafo 3 del artículo 14:

"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. " 3

Principio que también se aplica al hablar del expedidor en cuyo caso no es necesario que personalmente celebre el contrato, basta con sólo que otra persona actúe en su nombre en calidad de agente y entregue la mercancía de efecto al OTM en virtud del contrato de transporte multimodal.

(3) UNCED Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías
Doc. TD/MC/CONF/INT/W.V. 1980: P. 3

Por su parte al hablar del consignatario debe de igual manera entenderse según los propios términos del convenio a la persona autorizada para poder recibir las mercancías al exhibir el propio documento de transporte multimodal en caso de ser negociable mismo que de acuerdo al artículo 6 y artículo 7 el documento de transporte multimodal (DTM) puede ser negociable o no negociable.

Cuando el consignatario o persona que se presente en su nombre para la entrega de mercancías por parte del OTM al tratarse de un DTM negociable ese documento debe presentar las características presentadas en el artículo 6 del Convenio, es decir, extendido "a la orden" o "al portador" deberá presentarse y devolverse al OTM por lo menos un original del documento o la persona que presente debidamente endosado el DTM serán los autorizados a actuar como consignatario.

Al tratarse de un DTM no negociable será apto de recibir las mercancías del OTM sólo aquella persona que se identifique con el nombre del consignatario mencionado debidamente en el documento sin existir la necesidad de que este sea devuelto al OTM para hacerse acreedor a la entrega de las mercancías.

El OTM adquiere esa responsabilidad sólo cuando exista de por medio un Contrato de transporte multimodal y que de hecho

exista el pago de un flete, conforme el artículo 1 en su párrafo 3:

"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 ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías." ⁴

Obligatoriamente debe existir el pago de un flete para que jurídicamente un OTM entre a la aplicación de las cláusulas de obligaciones y responsabilidades y los efectos de celebrar un transporte multimodal conforme el Convenio por lo que se descarta la aplicación de este cuando exista la celebración de un contrato en términos gratuitos.

Para asumir las obligaciones jurídicas del Convenio de Transporte Multimodal existen algunos principios del régimen jurídico del OTM y los ennumeramos a continuación:

- El expedidor comunica al OTM datos sobre la naturaleza general de las mercancías, número de bultos o piezas y su peso;

(4) ibid. p. 8

- El OTM o la persona que actúe en su nombre puede hacer reservas respecto esos datos;
- Se estima que el expedidor ha garantizado la exactitud de dichos datos;
- El OTM será responsable cuando a sabiendas haga constar una información inexacta en el documento de transporte multimodal u omite cualquier información que deba incluirse en él.

Sólo bajo éstos principios el OTM queda como responsable de las mercancías durante todo el viaje del transporte multimodal de acuerdo a los términos del contrato de transporte multimodal y sobre la base fundamental de las instrucciones que reciba por parte del expedidor de las mercancías.

De esta misma forma los subcontratistas y agentes del OTM siempre actuarán sobre la base del contrato que hayan celebrado con el propio OTM y con arreglo a las instrucciones que de éste reciban.

Bajo estos lineamientos cuando llegase a ocurrir alguna situación que merezca sanción alguna sea en aduanas o con alguna otra autoridad durante el transcurso de la mercancía y si éste actuó conforme las instrucciones que del OTM recibió, éste podrá obtener o recuperar de aquél la suma en cuestión.

En este respecto el Convenio deja la posibilidad de aplicar las legislaciones nacionales de cada país con arreglo a la estricta aplicación territorial.

Debemos destacar que hasta el momento los acuerdos vigentes en cuanto a tránsito aduanero se refiere no se ha establecido una responsabilidad uniforme por infracciones aduaneras, por el contrario remite a la legislación nacional para los efectos de la determinación y aplicación de la responsabilidad frente a las autoridades aduaneras.

De igual manera el mismo Convenio establece su ámbito de aplicación, es decir, el lugar de entrega o recepción de la mercancía, que esté situado en un Estado contratante mismo que es definido en el contrato realizado con el OTM.

Reserva el derecho que cada Estado tiene para reglamentar y controlar toda operación de transporte multimodal, como a los OTM en el ámbito nacional.

Sin embargo, según el artículo 8 en su primer párrafo inciso n, el documento de transporte multimodal puede remitir a la aplicación de las disposiciones del Convenio cuando ocurriese en alguna disposición que resulte en perjuicio ya sea del expedidor o el consignatario, por lo que de acuerdo a esa remisión el Convenio podría ser aplicable en territorio

de un Estado no contratante que versa como sigue en el artículo 28:

"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. "5

El OTM siempre se verá sometido y regido según el Convenio a las disposiciones del mismo en igual medida que a las legislaciones aplicables vigentes en el país donde esté operando, sin perjuicio de ninguna de las partes.

Quizá aquí surja la interrogante de qué sucede con las disposiciones de los tratados vigentes sobre alguna modalidad específica del transporte.

Para dar satisfacción a ésta, debemos destacar que en efecto son aplicables cuando un OTM ha recurrido a portadores unimodales, es decir, a la subcontratación para el cumplimiento del servicio.

En la estructura unimodal la relación jurídica es entre el expedidor y el porteador directo o efectivo mientras en la

(5) ibid p.17

estructura multimodal la relación jurídica es entre el expedidor y el OTM, donde el OTM puede ser el porteador directo, ejecutando él mismo el traslado de las mercancías, o bien, ocurre a la subcontratación convirtiéndose en expedidor, al recurrir a la contratación de los servicios para cumplir con el contrato de transporte multimodal.

Más explícitamente puede decirse que el OTM cuando subcontrata alguno de los medios de transporte por poseer en sus manos sólo uno de los medios de transporte a utilizar, se convierte en un expedidor.

Cuando esto ocurre, de suceder alguna anomalía en la entrega de las mercancías el expedidor que contrato los servicios de un OTM ha de dirigir directamente su reclamo al OTM quien es el responsable directo en virtud del contrato de transporte multimodal, y en función del sistema de responsabilidad uniforme atribuible según el Convenio de TM.

Simultáneamente el OTM tiene la atribución de reclamo ante el subcontratista del transporte unimodal contratado por él, jurídicamente aplicando los convenios que en vigor se encuentren según la modalidad del transporte en cuestión a saber entre los más comunes:

MODALIDAD	INSTRUMENTO JURIDICO
Transporte Maritimo	Reglas Haya-Visby Bruselas 25 Agt 1924
Transporte Ferroviario	Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancias por Ferrocarril (CIM) Berna 7 Feb 1970
Transporte Carretero	Convenio Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias por Carretera (CMR) Ginebra 19 May 1956
Transporte Aéreo	Convenio de Varsovia 12 Oct 1929.

Con el propósito de hacer menos complejo este respecto, el Convenio deja abierta la posibilidad al usuario de elegir transporte segmentado o transporte multimodal, en su artículo 3 párrafo 2:

"2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado. " 6

Lo que significa puede utilizar dos o más medios de transporte contratando en forma separada cada uno de ellos, hasta completar el trayecto total, de la misma manera que hubiese seguido la estructura multimodal.

De esta manera queda a la elección del usuario celebrar un contrato de transporte multimodal o bien celebrar varios contratos para completar el ciclo de transporte y regirse por cada uno de los particulares regimenes de cada modo de transporte quedando fuera de la aplicación del Convenio de TM y de las ventajas que la experiencia de operación de un OTM puede proporcionar.

Aquí es importante tener en cuenta el señalamiento que un experto en la materia nos hace como sigue:

"Sin embargo, esta disposición no debe interpretarse en el sentido de que el OTM "potencial" esté obligado invariablemente a aceptar la elección. La obligación del porteador de actuar en determinada calidad se desprende de su condición jurídica de porteador público según las

(6) TM p 6

disposiciones legislativas aplicables. Así, si la empresa de transporte ofrece tanto servicios de transporte multimodal como servicios unimodales, el transportista puede muy bien, en su calidad de porteador público, estar obligado a aceptar la preferencia de su cliente. Por el contrario, si el transportista no ofrece servicios de transporte multimodal, no está obligado a aceptar la petición del expedidor de celebrar un contrato de transporte multimodal. " 7

Otro aspecto jurídico que entraña la operación del OTM es su obligación a cubrir su responsabilidad por perjuicios en la unidad monetaria DEG (Derechos Especiales de Giro) en virtud de su uniformidad internacional como unidad de cuenta.

Un aspecto más que el Convenio reserva a la facultad del Estado es la reglamentación de los sistemas de consulta entre OTM, usuarios y autoridades nacionales, especialmente condiciones de explotación, introducción de nuevas tecnologías y la concesión de licencias a los OTM.

En lo referente al Documento de Transporte Multimodal (DTM), el Convenio no incluye ningún modelo, empero sí enuncia algunos datos que este debe contener en su emisión.

(7) TRAVEZ Martínez, Rodrigo. "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías" en El Financiero Semanal Análisis, México 6 de abril de 1966 p. 22A

Los diferentes OTM que operan hoy día vienen utilizando documentos que han sido elaborados por organizaciones internacionales no gubernamentales como:

<u>ORGANIZACION</u>	<u>DOCUMENTO</u>
- FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados)	- Conocimiento negociable de transporte combinado (FBL)
- BIMCO (Consejo Marítimo Internacional y del Báltico)	- Documento Uniforme transporte combinado
- INSA (Asociación Internacional de Navieros)	- (COMBIDOC)
- CNI (Cámara Naviera Internacional)	- Conocimiento de Transporte Combinado

Documentos cuya difusión ha sido cada vez de mayor generalidad entre los OTM.

Sin embargo, la Conferencia de las Naciones Unidas pidió al Secretario de la UNCTAD la elaboración de un formulario normalizado y disposiciones tipo para los documentos de transporte multimodal con el propósito de que dejaran impreso en ello las disposiciones del Convenio resultando algunos

proyectos preliminares de DTM elaborados por el Programa Especial sobre Facilitación del Comercio (FALPRO) de la UNCTAD y se ha decidido llamar provisionalmente con la clave "MULTIDOC".

La Cámara de Comercio Internacional también ha participado en los esfuerzos de elaboración de un documento de transporte multimodal para lo cual emitió las "Reglas Uniformes UNCTAD/CCI relativas al documento de transporte multimodal", mismas que están en vigor desde el 1o de enero de 1992.

Actualmente se encuentran en redacción las cláusulas que deben figurar al dorso del DTM para lo cual se ha designado una lista de temas a examinar para ello, entre los que se encuentran:

- "1) Ambito de aplicación;
- 2) Definiciones;
- 3) Documento (negociable/no negociable/electrónico);
- 4) Responsabilidad/retraso;
- 5) Mercancías peligrosas/ responsabilidad del cargador;
- 6) Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad;
- 7) Cuestiones de responsabilidad subsidiaria;
- 8) Plazo de prescripción y Notificación de reclamaciones;
- 9) Fletes y gastos;
- 10) Privilegios;
- 11) Estiba discrecional; y

12) Itinerario. " 8

Aun cuando ha sido demasiado lento el proceso de ratificación del Convenio de TM, y aun cuando no ha entrado en vigor, la difusión práctica del transporte multimodal sigue en auge y de la misma manera es la preocupación entre las esferas de los foros internacionales.

Reflejo de ello es su labor constante en actualizar los DTM que sean acordes a la práctica de este sistema de transporte.

La Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD manifestó en su 13o periodo de sesiones su interés en que se constituyera una Comisión específica que atendiese las cuestiones de transporte multimodal logrando constituir un Grupo de Expertos en el Transporte Multimodal conocido también como "Grupo de Expertos en Cooperación Económica entre Países en Desarrollo en la Esfera del Transporte Marítimo, los Puertos y el Transporte Multimodal".

Este Grupo de Expertos en su reunión del 9 al 13 de marzo de 1992 asistieron representantes de las regiones de Asia, Africa y América Latina concluyendo en la identificación de algunas esferas necesarias atender para que en algunos países con dificultades pudiesen desarrollar el transporte

(8) UNCTAD: Evaluación del Transporte Multimodal Documento TD-B.C.4 328 N.Y. 30 de enero de 1993 p.27 y 28.

multimodal en sus respectivos países, destacando más las limitaciones físicas de infraestructura, inadecuación del marco jurídico institucional del transporte y las condiciones comerciales y de explotación favorables, más que práctico-operacional.

Así en forma periódica el Grupo de Expertos se reúne con el propósito de exponer en mesas plenarios las dificultades que los países allí en forma equilibrada representan los intereses involucrados para un mejor desarrollo del transporte multimodal con el fin de que llegue a entrar en vigor el Convenio de TM conforme lo exige la práctica operacional del transporte total.

2. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Es en 1973 cuando en nuestro país se comienzan a realizar estudios sobre lo que en ese tiempo era conocido como el transporte combinado analizando su operación, sus repercusiones y la problemática del transporte nacional en conjunto.

Con este propósito, se constituyó un grupo de trabajo donde participaron miembros de los diferentes intereses, entre ellos empresas de maniobras, transportistas, aseguradoras, almacenes de depósito, y dependencias gubernamentales sin descartar a los usuarios de estos servicios.

Más tarde, el 4 de julio de 1979 como producto de la visión de la importancia de esta modalidad del transporte, al interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), se lleva a cabo un cambio en la estructura de la misma publicando un "Acuerdo por el que se modifica la estructura de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos" en el Diario Oficial.

En este Acuerdo:

"II., se estima necesaria la implantación del sistema de transporte multimodal para estar en condiciones de lograr una mayor participación en el mercado internacional, al coadyuvar al fomento de las exportaciones y al mejoramiento de la racionalización de las importaciones tanto de insumos básicos como de bienes de capital, de conformidad con nuestra capacidad y en relación a las necesidades del consumo. " 9

(9) SCT "Acuerdo por el que se modifica la estructura de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos." en Diario Oficial de la Federación México 4 de julio de 1979 p.30

En apreciación a este principio se crea dentro de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos la Subdirección General de Transporte Multimodal dependiente de la SCT.

En lo que ha esta subdirección refiere el Acuerdo hace constar su integración de la siguiente manera:

"...Dicha Subdirección queda integrada con el Departamento de Tarifas y Autorizaciones para el Transporte Multimodal de que dependerán la Subjefatura y las Oficinas de Autorizaciones y Contratos y la de Tarifas de Transporte Multimodal; así como las Oficinas de Integración y Desarrollo del Tráfico Multimodal y de Coordinación, adscritas directamente a la Subdirección. " 10

Después de varios esfuerzos se tuvo por resultado con el apoyo de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la SCT la emisión, en el Diario Oficial de la Federación, del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, el día 6 de julio de 1979.

En este instrumento jurídico se plasmó la necesidad de contar con una legislación que permitiese el uso de los modos de transporte en tráfico integrado y bajo la operación de un

(10) Id.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

sólo empresario y con un solo documento, buscándose además la preservación de la nacionalidad mexicana en los prestadores de este servicio, pues se apreciaba ya la necesidad de contrarrestar influencias de empresas transnacionales, se deseaba implantar estructuras que protegieran los intereses del transporte nacional para evitar la dependencia de operadores extranjeros.

En el ámbito internacional era ya inminente la aplicación del transporte multimodal, el intercambio de mercancías en el comercio internacional exigía la intervención de los diferentes modos de transporte en forma adecuada facilitando un servicio integrado y eficiente.

De igual manera este Reglamento crea la Comisión de Transporte Multimodal, misma que sesionaría por convocatoria del Secretario de Comunicaciones y Transportes o el Presidente de la misma.

"Artículo 25.- Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil; Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos y

Tarifas, Terminales y Servicios Conexos. El titular de la última nombrada fungirá como Presidente de la Comisión. " 11

Esta misma Comisión, de acuerdo al Reglamento vigente en la materia, tiene el carácter de órgano consultivo.

Actualmente en lo que concierne a la Operación Portuaria no se ha aclarado cuál será la institución que representará al Sector Portuario, mismo que bajo el proceso de desregulación, hoy se han constituido las conocidas como Administración Portuaria Integral (API), no ha sido constituido en este respecto un Órgano cuya función sea la Coordinación General de cada una de éstas.

Este aspecto no ha sido contemplado aún en los recientes instrumentos jurídicos que reglamentan el sector marítimo portuario, es decir, la Ley de Puertos de julio de 1993 y la Ley de Navegación de enero de 1994.

A excepción de Ferrocarriles, los integrantes de ésta Comisión siguen siendo los mismos.

Para autorizar a un OTM fijaba como requisito que estuviesen representados en la sociedad por lo menos dos modos de transporte.

(11) SCT "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Cortenedores" en Diario Oficial de la Federación México 6 de julio de 1979 p. 7 y 8.

Posteriormente en la continuación de los trabajos por hacer un instrumento jurídico acorde a las necesidades e intereses por un transporte total, se emitió el 16 de agosto de 1982 en el Diario Oficial el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional cuyo objetivo principal era el:

"...fijar las bases y condiciones con las cuales debe efectuarse el transporte multimodal internacional en nuestro país y establecer las modalidades que dicte el interés público para preservar y dar seguridad al desarrollo del transporte nacional en beneficio de la colectividad y de los propios prestadores de servicios. " 12

En esta misma línea de interés se buscaba con la publicación de este Reglamento estar acorde con los usos internacionales en la medida de reglamentar los sistemas de operación en el uso de los diferentes modos de transporte en tráfico integrado bajo la coordinación de un sólo operador.

Precisamente ese mismo año, nuestro país se había convertido en signatario del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías cuando publicó el Decreto de Promulgación en el Diario Oficial de la Federación del 27 de abril de 1982.

(12) SCT "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional" en Diario Oficial de la Federación, México 16 de agosto de 1982 p. 75

Por lo cual era necesario establecer nuevas cláusulas que fueran conforme a los términos del signado convenio pues en el antiguo Reglamento del 6 de julio de 1979 consideraba multimodal al transporte cuyo origen fuese en el extranjero, lo cual no es estrictamente necesario pues este puede darse en el nivel nacional.

En forma cuadrada establecía, la prohibición de que, aquél contenedor que hubiese entrado en el país, no podía usarse para transportar carga doméstica. Así de la misma manera obligaba al OTM a contratar los servicios de autotransporte exclusivamente con las centrales de servicios de carga.

En virtud de los constantes cambios en la esfera del transporte nuestro país comenzaba a quedarse a la zaga en las nuevas formas de operación de los transportes aún cuando fuese en su operación unimodal.

Por ejemplo en los Estados Unidos de América, entre los años 1977 y 1980 se daba la desregulación de la industria del transporte de acuerdo a las necesidades exigidas por el sector público.

En cambio en nuestro país es hasta el año de 1986 cuando comienzan las operaciones de desregulación dentro del sector transporte.

Como producto de esta nueva visión de hacer más competitivo el sector transporte se emite el 7 de julio de 1989 en el Diario Oficial de la Federación, el nuevo Reglamento de Transporte Multimodal Internacional, actualmente en vigor.

Lamentablemente no ha sido objeto de nuevas revisiones que actualicen su contexto conforme la operación y manejo actual del sistema marítimo portuario, sujeto aún a un proceso de desregulación.

Además, en este nuevo Reglamento es eliminada, la creencia de que todo transporte originado en el exterior en sistemas unitarizados es razón para considerarle como multimodal, así como la obligación del OTM de contratar el autotransporte con las centrales de carga.

La prohibición, para que los contenedores internados puedan transportar carga doméstica en forma temporal, es eliminada.

De esta forma los monopolios existentes comienzan a ser atacados.

Estas son algunas de las características que con el tiempo fueron evolucionando en cuanto a la concepción del transporte multimodal y su operación.

Cifniéndonos ahora a este instrumento jurídico, que es el que se encuentra en vigor hoy día, respecto a él destacaremos las principales disposiciones que refieren al OTM:

Establece en primer lugar la facultad de la SCT para otorgar las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional una vez que haya cumplido con los requisitos que el mismo reglamento establece, mismos que menciona en el artículo 8 a saber:

- "..,a) Estar constituidos conforme a las leyes mexicanas;
- b) Acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica;
- c) Exhibir a plena satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquiera otra garantía que ésta le fije para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones por el tiempo que dure la autorización respectiva;
- d) Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal. "13

A su vez dentro de la SCT es a la Dirección General de Tarifas a quien corresponde analizar el conceder una autorización de OTM, al ser ésta quien convoca a la Comisión

(13) PUERTOS MEXICANOS "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional" en Compendio de Legislación Marítima Portuaria México 1982. p 849.

de TM y la facultada por el Reglamento Interior de la SCT para otorgar autorización y regular la actividad del OTM.

Como parte de atender este respecto la Dirección General de Tarifas tiene para el conocimiento de cualquier interesado un "Instructivo para Solicitar Autorización de Operador de Transporte Multimodal".

Dicho instructivo menciona además de los requisitos enumerados en el Reglamento de TM, como parte de la acreditación de su capacidad técnica, comercial y económica, la presentación de: contratos de agenciamiento, convenios de coordinación de servicios con líneas aéreas, marítimas, terrestres, corresponsalias en el extranjero, entre las más importantes.

Estos últimos, aspectos que no fueron previstos ni en el Reglamento, ni en el Convenio de la materia, mostrándose como el primer señalamiento de incluir modificaciones en el reglamento.

Dentro de la póliza de contrato de seguro el interesado en constituirse como un OTM debe presentar una garantía en forma amplia de su responsabilidad con una cobertura mínima de 500,000 dólares así determinado por la Dirección General de Tarifas.

Cantidad ésta que si hasta antes de 1995 era difícil cubrir en cuestión de solvencia económica por parte de los interesados en operar un sistema multimodal, con la reciente devaluación de la moneda nacional se hace más incierto y alejada la posibilidad de adquirir un registro como OTM individual sea persona moral o física, de no ser que se instrumenten alianzas estratégicas que abran oportunidades a los prestadores del servicio.

Una vez que el interesado en obtener la autorización como OTM presenta su solicitud debidamente requisitada ante la Dirección General de Tarifas, este debe esperar a que su solicitud y datos sean analizados por la Comisión de TM, evaluación que es remitida al Secretario de Comunicaciones y Transportes quien dicta la resolución procedente y determina si se otorga o no la autorización en cuestión.

Una vez que un OTM ha obtenido la autorización como tal, este asume ciertas obligaciones y responsabilidades ante la autoridad y ante el usuario; como producto de la celebración de un contrato de TM.

Respecto a la SCT el OTM está obligado a:

- 1) Presentar un informe referente a los 12 meses anteriores sobre los datos técnicos, administrativos, estadísticos y otros que permitan conocer la operación del servicio;

- 2) Facilitar a los inspectores de la SCT los datos que le requieran para el cumplimiento de su función;
- 3) Presentar para aprobación los contratos a celebrar con el usuario, los cuales no surtirán efecto antes de la aprobación respectiva;
- 4) Someter cualquier convenio a celebrar con empresas extranjeras
- 5) Sujetarse a las tarifas autorizadas;
- 6) Contratar los servicios unimodales con las empresas legalmente autorizadas
- 7) Contratar los servicios de maniobras, marítimos, portuarios y conexos con quienes sean autorizados legalmente o los facultados a prestarlos directamente;
- 8) Coordinarse con otros OTM cuando el interés público lo requiera a juicio de SCT para hacer un servicio más eficiente;
- 9) Informar de la designación de representantes o agentes en el extranjero; y

10) Cuando se lo solicite SCT participar en las actividades de coordinación en materia de operación.

En caso de que un OTM no cumpla con estas obligaciones este se verá sometido a las sanciones, y aún a la suspensión de su autorización conforme a lo establecido en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dicta:

"Artículo 34.- La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones, conforme al procedimiento siguiente:

I. La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad que concurran y le concederá un plazo de quince días para que presente sus pruebas y defensas;

II. Presentadas las pruebas y defensas o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior, sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará su resolución declarando la caducidad, si a su juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión, por caso fortuito o fuerza mayor; y

III. Si se comprueba la existencia del caso fortuito o de la fuerza mayor, se prorrogará el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado el impedimento." ¹⁴

(14) FUENTES MEXICANAS "Ley de Vías Generales de Comunicación" Op. cit. p. 566

Respecto al usuario el OTM asume las siguientes responsabilidades:

- 1) Es responsable de las mercancías desde que le son entregadas hasta que las entrega al destinatario conforme a las leyes aplicables en cada modo de transporte, debiendo éste responder en caso de pérdida, daño, o demora en su entrega;
- 2) El OTM puede reclamar al usuario cuando resulte daño, demora o pérdida a causa de vicios en la información presentada por aquél al dejar la mercancía en custodia del OTM en cuyo caso no será responsable el OTM;
- 3) No asume responsabilidad el OTM cuando exista caso fortuito o de fuerza mayor;
- 4) El OTM puede reclamar a los transportistas unimodales en caso de siniestro sobre las mercancías de acuerdo a las legislaciones vigentes de la modalidad en cuestión;
- 5) Una vez que reciba las mercancías bajo su custodia debe expedir documento de transporte multimodal a favor del usuario del servicio;
- 6) El OTM cuando tenga alguna sospecha sobre la información recibida de las mercancías por parte del usuario, éste puede

elaborar reserva en la que especifique las inexactitudes, motivos de sospecha y/o falta de los medios razonables para verificar la información;

7) De no aplicar reserva alguna u omite información que tenga que incluir, será responsable de daño, o gasto producto de dicha inexactitud, que incurra un tercero o el destinatario;
y

8) De no hacer constar el estado aparente en que recibió las mercancías se entenderá que las recibió en buen estado.

Como puede apreciarse el OTM debe constar en todo momento por escrito cualquier anomalía que este observe por lo cual el DTM en la prestación del servicio juega un papel preponderante y hasta cierto grado definitorio en los casos de ocurrir pérdida, daño o demora y en ello poder delimitar responsabilidades según haya sido la operación.

A este efecto el propio reglamento en su artículo 18 detalla los datos que debe contener el DTM, en forma general podemos destacarlos de la siguiente manera:

- a) Datos que identifiquen a las mercancías: marcas, naturaleza, bultos o piezas, peso, cantidad a constar como lo proporcionó el expedidor;
- b) Estado aparente de las mercancías;

- c) Nombre y domicilio principal del OTM;
- d) Nombre y domicilio del expedidor;
- e) Nombre del destinatario;
- f) Lugar y fecha en que el OTM tome bajo su custodia las mercancías;
- g) Lugar de entrega de las mercancías;
- h) Fecha y plazo de entrega;
- i) Mención de si es o no negociable el DTM;
- j) Lugar y fecha de emisión del DTM;
- k) Firma del OTM o su persona autorizada;
- l) Flete y forma de pago;
- m) Itinerario previsto detallando puntos de transbordo y los modos de transporte de ser conocidos en el momento; y
- n) Mención de ser sujeto a las disposiciones del Reglamento y la legislación aplicable.

Además de estos datos pueden ser incluidos cualesquiera otros que convengan las partes, siempre que no sean en contraposición de la legislación aplicable.

Debe entenderse que este documento es el que comprobará la existencia de un contrato de TM y bajo el cual el OTM es obligado al cumplimiento del servicio.

Los documentos que sean resultado de la subcontratación de servicios de transporte unimodal por parte del OTM son independientes al DTM.

El OTM sólo en función del punto 4, donde señalamos las responsabilidades de éste respecto al usuario, es cuando puede invocar los documentos resultado de esa subcontratación.

Es en esta línea donde debemos citar en forma general la legislación vigente en nuestro país que para éstos efectos se aplica, a saber:

Ley de Vías Generales de Comunicación D.O.F. 19 febrero 1940

Ley de Navegación D.O.F. 4 enero 1994

Ley de Puertos D.O.F. 19 julio 1993

Ley Aduanera D.O.F. 30 dic. 1981

Reglamento de la Ley Aduanera D.O.F. 18 junio 1982

Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga D.O.F. 7
jul 1989

Reglamento de la Comisión de Transporte Multimodal
Internacional D.O.F. 20 enero 1986

Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales de los Puertos D.O.F. 1o junio 1991

Reglamento para Terminales Interiores de Carga D.O.F. 5 enero 1993

No podemos soslayar la indudable complejidad del sistema jurídico a que se enfrenta el OTM en su operación, razón por la cual su auge y desarrollo ha tenido grandes tropiezos que vienen precisamente a la complejidad de ello.

México hasta hoy día cuenta con 22 empresas autorizadas como OTM, según información proporcionada por el entonces, C. Subsecretario de Transporte de la SCT, Gustavo Patiño Guerrero.

Estos OTM dentro de su importante función han reconocido el proporcionar servicios integrados como especialistas de la cadena de un sistema de transporte total.

Entre las autorizadas como OTM por SCT se encuentran:

"Ferrocarriles Nacionales de México; Multisur S.A.; Autotransporte de Carga Multimodal Cortéz; Multicarga

Internacional; Servicios Multimodales Especializados; Cerralvo Multimodal; y TMM Multimodal." 15

Como puede apreciarse el contexto del OTM en el transporte internacional observa un entramado de mecanismos legales e institucionales normados así en el nivel nacional como el internacional.

Sin duda el transporte multimodal internacional desde años atrás es objeto de reglamentación precisa y continua no siendo al mismo ritmo en nuestro país, ocasionando un rezago en el desarrollo del OTM en México.

De esta manera en la medida en que el transporte multimodal internacional tiende a expandirse aún a través de las fronteras nacionales, se despierta el interés, entre los círculos de los prestadores del servicio de transporte, a partir de que los gobiernos aprecian al sector con una visión estratégica de integración no sólo en el nivel regional interno por el contrario integración a las esferas de los mecanismos de transporte mundial se indaga e incursiona este tema en la agenda de los foros internacionales haciendo intensiva la participación de las empresas privadas llegando a constituir hasta muy recientemente a diferencia de los países desarrollados, como resultado de ésta visión, los

(15) APOLLANO Chávez, Melchor. "Grandes Perspectivas de Desarrollo del Transporte Multimodal" en El Financiero (Sección Análisis) México, 9 marzo 1994.

pioneros OTM en los países de menor desarrollo donde los cambios tecnológicos son tardíos, los sistemas incursionan como resultado de los movimientos internacionales mundiales trayendo como consecuencia una influencia preponderante y decisiva para el desarrollo y evolución de los sistemas operativos de OTM en países como el nuestro.

C A P I T U L O T E R C E R O

EL PAPEL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS EN EL
COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO.

Hemos descrito lo que institucionalmente rige al operador de transporte multimodal de mercancías, veremos a continuación como es su operación, el contexto en que se desenvuelve y que lugar ocupa en el marco de la economía característica de nuestros días.

En la medida en que iremos destacando la evolución de su inserción en los esquemas de producción actual podremos apreciar el grado de la importancia de su propia participación.

De la misma manera en que la estructura de las economías de los países desarrollados se reestructuraban, a través de la aplicación de las nuevas tecnologías a los procesos productivos imprimiendo cada vez más un alto grado de importancia a los servicios organizativos de la unidad productiva al darse con mayor frecuencia la utilización de servicios como: conocimiento de los mercados, conocimientos jurídicos, investigación y desarrollo, procesamiento de datos, contabilidad, operaciones financieras, publicaciones, publicidad, se llegaron a modificar las corrientes de comercio internacional.

Los procesos de producción fraccionados en: fabricación, ensamble, almacenaje y distribución reclaman nuevos servicios que complementan su operación y a su vez determinan la llegada a tiempo de la mercancía donde esta siendo necesaria para cerrar el ciclo de producción y comercialización.

Proporcionando de esta manera un factor decisivo de competitividad dentro del comercio internacional y el fomento del comercio exterior de cada país para sustentar el crecimiento de la economía con una visión estratégica de integración ventajosa a los grandes flujos internacionales.

Así dentro del fraccionamiento del proceso de producción, en el transporte cobra importancia aquella figura capaz de proporcionar el servicio complementario al traslado de la mercancía. Es allí donde encontramos al operador de transporte multimodal cuyo papel y función principal es dar el servicio de manera oportuna y precisa de acuerdo a las características del producto en cuestión, fomentando paralelamente el desarrollo de las economías de escala.

Los países al verse inmersos en esta reestructuración han tenido una reacción de oponerse a las dificultades que le prohibiesen una integración a los procesos productivos mundiales, por esta razón, así como en el nivel nacional se han preocupado también en el nivel regional.

Desde esa esfera se han preocupado por la búsqueda de un mayor equilibrio de prioridades entre los sectores industrial, comercial y agropecuario, un mejor balance entre la participación del estado y del sector privado una conducción que permita conciliar el cumplimiento de las metas con las nuevas realidades, una distribución más justa de los beneficios y una proyección externa más sólida.

Desde la perspectiva de que la integración física promueve una mejor utilización del espacio físico, están actualmente en el empeño de desarrollar sus sistemas de transportación.

Un ejemplo de ello lo constituye el denominado Encuentro Andino de Transportistas de 1984, en donde se analizan los problemas y debaten las posibles soluciones.

Dentro de este foro fueron propuestas la promoción, conformación, y operación de empresas coordinadoras de los diversos modos de transporte y de los agentes que hacen posible la operación.

En el seno de la Comisión Económica para América Latina también se realizaron líneas generales para establecer un Programa de Facilitación del Comercio y de Fortalecimiento Institucional del Transporte en los países del Caribe dentro de las que destacan entre los aspectos de políticas de establecimiento y fortalecimiento de la infraestructura del transporte las siguientes:

"a) planificación del transporte;

b) regímenes de transporte internacional que uniforman el contrato de transporte y limitan la responsabilidad civil de los porteadores;

...

d) disposiciones relativas al intercambio de contenedores;

e) establecimiento de compañías multinacionales de transporte;

...

i) Establecimiento de empresas de transporte multimodal y su reglamentación;..."¹

entre algunos otros.

Por su parte dentro del Grupo de los Tres (México, Colombia y Venezuela) en reunión del 30 de septiembre de 1990 en la sede de las Naciones Unidas en su afán por promover la cooperación e integración entre los países de América Latina no fue descartado el sector transporte por el contrario mencionaron:

"Considerando de vital importancia para la integración el desarrollo expedito e integral del transporte y las telecomunicaciones entre otros países decidimos otorgar una alta prioridad a este campo, vinculando con dichas acciones a los sectores tanto gubernamental como privado. " ²

(1) Naciones Unidas Consejo Económico y Social. Líneas generales para establecer un programa de facilitación del comercio y de fortalecimiento institucional del transporte en los países del Caribe. Docto. E/CEPAL/L.246 20 de julio de 1981 p. 17 y 18.

(2) Declaración de los Presidentes del Grupo de los Tres. Nueva York, 30 de septiembre de 1990 p. 2

No podemos entonces negar que el sector transporte es considerado desde algunos años atrás con visión estratégica para lograr la integración a los flujos internacionales del comercio.

Procedamos a destacar la importancia que en su aspecto multimodal denota y la coherente participación del OTM.

1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.

Aún cuando el transporte multimodal en la práctica existe desde tiempos antiguos como lo hemos destacado en el capítulo anterior, no se le reconoce formalmente sino hasta, que por iniciativa de las Naciones Unidas, se analiza en primera instancia como transporte combinado hasta la culminación del Convenio donde se le denota ya como transporte multimodal.

Precisamente por esta denotación, se hace necesario analizar su trascendental o no importancia a partir de las características mismas que han cumplido al apoyo del desarrollo del transporte multimodal.

A medida que el comercio internacional fue incrementándose de igual manera evolucionaba la tecnología del transporte, las exportaciones mundiales de 1967 a 1976, mostraban un crecimiento promedio anual de 9.5 % a precios constantes y en la última década de 10 a 11%.

Si tomamos en cuenta que de los medios de transporte el más utilizado en el comercio internacional es el marítimo y cuya participación en los movimientos internacionales es aproximadamente más del 80 por ciento.

Ya vimos anteriormente como es que dentro de este transporte es que se dan los primeros cambios tecnológicos con el propósito de hacer más ágiles las maniobras en Puertos.

Recordemos que surgen los primeros contenedores y a partir de allí se comienzan a implantar tecnologías que habrían de ser apoyos fundamentales en los flujos de mercancías.

Así, en primer lugar el contenedor aparece como el principio fundamental de los movimientos y traslados de cargamentos sujetos a transporte multimodal por la facilidad presentada para su manejo en la operación de dos o más medios de transporte.

A pesar de que la existencia de estadísticas sobre la utilización del transporte multimodal no son disponibles si podemos contar con cifras que nos indican como ha evolucionado la utilización de contenedores en el comercio mundial.

La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) atendiendo a una petición de la Secretaría de la UNCTAD realizó una encuesta sobre el tráfico de contenedores por las vías de navegación

interior de la región, de entre los resultados obtenidos se confirmó la creciente utilización de los contenedores.

China para 1988 en volumen de tráfico de contenedores manejo 81.000 TEU, en 1989, 143.000; 1990, 220.000.

Por otra parte Tailandia aumentó su tráfico de contenedores de 1.440 TEU en 1989 a 6.300 TEU en 1991 cuya actividad trajo consigo el consecuente surgimiento de empresas como Thai Barge Container Services especializadas en el manejo de contenedores de Puerto a transportarlos por carretera y prestación de servicios multimodales y de transitarios.

De igual manera en Malasia se ha tendido ha satisfacer las necesidades de los movimientos multimodales, las instalaciones de Padang Besar de depósito de despacho interior han sido transformadas como puerto terrestre frente al tráfico de 100.000 TEU en 1991 a través de trenes-bloque.

En Europa se ha particularizado el sistema de cooperación entre empresas que prestan servicios que incluyen la coordinación de tarifas de transporte multimodal de puerta a puerta y además de la utilización de contenedores, la utilización del transporte ro-ro o autopista flotante servicio que se presta entre Rotterdam, Manheim y Karlsruhe.

Sin embargo, a pesar de la creciente utilización de los contenedores en algunos ejemplos ocurre el caso inverso debido a la necesidad de medidas de índole técnica y organizativa así como de inversiones en infraestructura, material rodante y sistemas informáticos, ejemplo de esto ocurre en el tráfico de contenedores Transiberiano.

CUADRO 1
TRAFICO DE CONTENEDORES TRANSIBERIANO

Lejano Oriente-Afganistán

	1981	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Servicios dirección Oeste	1804		6769	6769	5866	3700	2653
Servicios dirección Este	913		202	32	-	-	626
Total			2717	5292	6863	5866	3700

Lejano Oriente-Irán

Servicios dirección Oeste	44131	11930	6368	5692	4300	2184	4521
Servicios dirección Este	33799	3181	3314	725	430	366	3870
Total		77930	15111	6282	4417	4730	2550

Lejano Oriente-Europa

Servicios dirección Oeste	46704	43108	44544	44844	44844	56400	39424
Servicios dirección Este	25972	28365	24024	24024	27944	35000	17266
Total		72676	71474	68868	72788	91400	74149

Tráfico Total de Contenedores

Total		15323	91876	84003	93071	99830	90978
-------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Fuente: UNCTAD El Transporte Marítimo en 1991. Ginebra, N.Y. 1993, Informe de la Secretaría de la UNCTAD TD/B/CN.4/8 p. 63

Esta tendencia descendente también fue observada en el tráfico de contenedores en la zona del Danubio siendo como sigue:

CUADRO 2

Servicios de Transporte Internacional Contenedorizado por el Danubio (En Toneladas)

Países	Exportaciones			Importaciones		
	1988	1989	Variación 1988/1989	1988	1989	Variación 1988/1989
Austria	10,110	9,249	-8.9	6,643	5,602	-15.6
Bulgaria	14,403	6,444	-41.4	650	1,566	+141.2
Checoslovaquia	27,213	-	-	17,218	6,000	-53.5
República Federal de Alemania	7,292	7,389	+1.3	2,629	1,512	-42.5
Hungría	1,700	1,400	-17.6	-	2,123	-
Antigua URSS	156,003	126,359	-34.5	119,113	136,862	+11.6
Total	256,721	154,841	-39.7	166,253	155,627	-6.4*

Fuente: UNCTAD Op. Cit. p. 81

Disminución que sin duda encuentra explicación en el periodo de transición que están viviendo las economías de Europa central y oriental.

Como producto de la nueva dinámica de la economía mundial donde cada uno de los factores se ven entrelazados e interconectados entre sí, permitiendo una penetración global de la información, conocimiento, servicios, aspectos culturales e ideológicos en todos los sectores de la vida económica y social, empresas, organizaciones públicas, privadas, gobierno. Se forman redes no de frontera nacional sino internacional.

Se encuentra entonces, una dispersión territorial de las actividades, donde la concentración del manipuleo presenta la posibilidad de aprovechar las economías de escala.

Esa integración se estructura desde los niveles internos de la economía como se observa en los Estados Unidos donde empresas de transporte mantienen servicios intensivos de puentes terrestres de la costa este a la costa oeste haciendo posible la explotación de trenes con contenedores apilados en dos alturas.

Regularmente son transportados 1.6 millones de TEU en dirección este, entre los que se encuentran tráfico intermodal, de naturaleza interna o ya internacional.

Por otra parte Canadá ha hecho intensivo su tráfico de contenedores del Puerto de Halifax al centro del país proyectando el servicio entre Vancouver, Montreal y Toronto.

Además del tráfico intensivo lo que nos puede ayudar a comprender el uso de contenedores en el transporte internacional es la creciente producción de los mismos.

Se cuenta con el dato de que entre 1987 y 1991 la fabricación de contenedores demostró un crecimiento estable de 15 por ciento anual aproximadamente.

Se estima que del total producido en 1991, aproximadamente el 78.8 por ciento correspondió a Asia cuya mitad perteneció a la República de Corea. (Ver Cuadro 3.)

CUADRO 3

PRODUCCION MUNDIAL DE CONTENEDORES

REGION	1989	1991	Participación Porcentual	
			1989	1991
Asia	565,000	710,000	75.3	78.8
Europa	153,000	140,000	20.4	15.5
América del Norte	15,000	10,000	2.0	1.1
Otros	17,000	40,000	2.2	4.4
Total	750,000	900,000	100	100

Fuente: Ibid. p.85

De estos datos obtenidos por la UNCTAD podemos decir que cada vez con mayor frecuencia se diversifican los países participantes en la producción mundial de contenedores, lo que puede ser sustentado con el cuadro siguiente:

CUADRO 4

"Distribución de la producción anual de contenedores por regiones y por países en 1989-1991.
(En TEU)

Regiones/ Países	1991	1990	1989	Repartición actual de la producción	
				Ordinarios	Especiales
Asia					
República de Corea	325 000	350 000	347 000	92.0	8.0
Provincia China de Taiwán	115 000	100 000	100 000	94.0	6.0
China	95 000	45 000	40 000	100.0	0
Tailandia	45 000	35 000	20 000	100.0	0
Malasia	45 000	10 000	-	-	-
India	40 000	25 000	15 000	100.0	0
Filipinas	15 000	14 000	12 000	100.0	0
Japón	10 000	15 000	27 000	9.0	92.0
Indonesia	10 000	1 000	-	100.0	0
Singapur	10 000	5 000	1 000	100.0	0
Total Parcial	710 000	600 000	565 000	93.8	6.2
Europa					
Antigua URSS	35 000	40 000	35 000	100.0	0
Italia	30 000	45 000	40 000	90.0	10.0
Reino Unido	15 000	20 000	15 000	80.0	20.0
Rep. Fed de Alemania	15 000	17 000	15 000	60.0	40.0
Escandinavia	15 000	7 000	5 000	30.0	70.0
Polonia	9 000	7 000	5 000	30.0	70.0
España Portugal	8 000	8 000	8 000	60.0	40.0
Hungría	3 000	5 000	5 000	10.0	90.0
Turquía	3 000	-	-	100.0	0
Bélgica	2 000	5 000	9 000	75.0	25.0
Otros	5 000	13 000	10 000	60.0	40.0
Total Parcial	140 000	170 000	150 000	69.5	30.5
Otros					
Centroamérica					
Sudamérica	20 000	2 000	-	100.0	0
Africa del Sur	15 000	17 000	15 000	90.0	10.0
América del Norte	10 000	9 000	15 000	0	100.0
Australasia	2 000	2 000	2 000	0	100.0
Total Parcial	50 000	30 000	32 000	72.0	28.0
Total Mundial	900 000	800 000	750 000	88.8	11.2

Fuente: Ibid p. 16.

Del total de esa producción en el año 1991 350,000 TEU fueron dedicados para la reposición de los ya desechados y 550,000 TEU pasaron a incrementar en forma directa el parque mundial de contenedores.

También han surgido en este campo empresas dedicadas al arrendamiento de los contenedores siguiendo un proceso de concentración conformando sociedades que tratan de obtener mayores beneficios de las economías de escala con la ampliación de su parque de contenedores sin aumentar el costo de las operaciones. Concentración que constituye la principal razón de disminución de la producción de los contenedores, pues ya existen los necesarios bajo el sistema de arrendamiento de los mismos.

El crecimiento mundial del movimiento de los contenedores de 1989 a 1990 fue del 5.5 por ciento, aún cuando menor que el de 1988 a 1989 que fue de 6.3 por ciento mostrando una mayor participación en este tipo de movimientos los países en desarrollo, debido a su paulatina incursión en los movimientos de corriente contemporánea y de mejor manejo, es decir los movimientos intermodales de transportación.

Al exigir los movimientos intermodales la aplicación de técnicas específicas se hace necesaria la realización de inversiones que resulta no muy fácil para los países en desarrollo y seguir el ritmo de crecimiento de los industrializados, empero se ha visto una mayor participación por parte de los primeros aunque dicho crecimiento se distribuye desigualmente y muy a menudo irregular de un año a otro

debido en algunos de los casos indudablemente a la mejoría en la obtención de datos o bien por la falta de los mismos o ya por las desordenadas fluctuaciones de los tráficos.

De esta manera antes de la unitarización de las cargas, los costos y riesgos para operar y controlar los cargamentos segmentados se hacía muy dificultoso pues los movimientos internacionales de comercio al ser más continuos e intensivos exigen de una operación más ágil, es claro que cuidar de un contenedor de veinte toneladas de carga es más accesible que cuidar de veinte bultos de una tonelada cada uno.

Además si partimos de la premisa de que toda transacción comercial culmina con la movilización física de la carga hasta el lugar acordado, según las características y las necesidades de costo, tiempo y calidad del servicio y el mercado objetivo, es el desplazamiento de ésta el aspecto más importante.

De ello que resulta clave para una empresa dedicada a la satisfacción del mercado internacional dedicar el esfuerzo necesario para contar con un servicio adecuado.

Con esta visión la empresa puede elegir entre dos modalidades operativas:

- 1) La primera sería el delegar a un agente transitario o a un operador de transporte multimodal (OTM) la realización de toda la operación dentro del conocido servicio puerta a puerta b;

2) Desarrollar una logística propia para lo cual la empresa debe contar con una infraestructura tanto física como humana para poder desarrollar la operación completa.

La optimización constante se presenta sin duda en los aspectos cualitativos y de mayor ventaja para la satisfacción de los movimientos internacionales tales como: confiabilidad, eficiencia, efectividad e imagen y cumplir con los términos de entrega pactados conforme a los nuevos esquemas de producción respetando los requerimientos del consumidor.

El contenedor ha hecho que se preste atención, no sólo al puerto o buque sino también a todos los eslabones, puso al transporte en el punto que debía encontrarse al hacer de él un todo dentro del sistema de distribución enseñando a pensar en términos de transporte total.

Cada nueva técnica en el transporte ha traducido en la fragmentación de los transportes y en la creación de nuevos sistemas de organización.

Los sistemas de unitarización han contraído un sistema integrado de distribución para unificar el sistema de transporte.

Por lo tanto procederemos a exponer las ventajas que el transporte multimodal proporciona en esta línea de pensamiento.

2. VENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL COMO TRANSPORTE INTEGRADO.

"La utilización de contenedores...han creado una base sobre la cual se pueden coordinar todas las actividades de la cadena de distribución, y la aplicación de políticas macroeconómicas que ponen énfasis en la promoción de las exportaciones exige que dicha coordinación se lleve a cabo para fortalecer las posibilidades de competencia de los productos en los mercados internacionales. " 3

Los cambios estructurales habidos por una transformación en las fuerzas del mercado, los servicios, la tecnología y el derecho han venido determinando los planes y políticas de la industria del transporte.

Algunas de estas transformaciones son relacionadas con la aparición de contenedores en el comercio internacional y los servicios de carácter intercambiable producidos a raíz de aquéllos, las economías de escala y el procesamiento computarizado de la información.

Con las economías de escala las industrias manufactureras refieren a una reducción de los costos medios de producción al aumentar el tamaño de una fábrica.

(3) Naciones Unidas CEPAL: La Industria del Transporte Regular Internacional y la Competitividad del Comercio Exterior de los Países de América Latina y el Caribe. Doc. de febrero de 1989. LC L.463 p.85

En el caso del transporte la explotación de éstas economías da en la medida de la demanda de los propios servicios y su capacidad para reducir el costo medio del transporte por contenedor reflejando en forma paralela las características comerciales entre ellas, tipos y volúmenes de la carga con movimiento, grado de desequilibrio, competencia actual así como la proyectada, las necesidades de los cargadores y los consignatarios en cuanto a la frecuencia de los servicios.

Precisamente son las necesidades del comercio y no las posibilidades técnicas las que determinan las economías de escala, a fin de cuentas es justamente su objetivo mejorar la competitividad de los productos en los mercados internacionales.

En este esquema de función se observan en la industria nuevas formas de organización industrial, se da la búsqueda de inventarios óptimos y entregas bajo el principio de "justo a tiempo".

El justo a tiempo supone la integración de los sistemas de transporte en las actividades de producción y distribución en el aseguramiento de entregas frecuentes, constantes e ininterrumpidas de los bienes con el propósito de disminuir volúmenes de los bienes mantenidos en inventarios, capital inmovilizado y los gastos administrativos.

En esta concepción, el objetivo del justo a tiempo es hacer posible que los bienes requeridos para la producción lleguen en las

cantidades apropiadas y en el preciso momento en que están haciendo falta.

Como una técnica de producción pretende que los procesos sean racionalizados y los desperdicios no existan, bajo el supuesto de lo que se produce se vende uniformando los flujos de insumos y productos.

Dentro de este esquema la economía se conecta e integra en cada uno de sus procesos: producción, comercialización y distribución, característica particular de la globalización económica que abarca no sólo a los bienes sino a los servicios también.

Las cadenas productivas internacionales exigen la alimentación constante de información que interconecte la planta productiva con las gestiones y procesos administrativos creando la posibilidad de aprovechar las economías de escala y la coherencia entre el sistema de producción y la organización del conjunto en tal forma que se impide la pérdida a nivel global los incrementos de productividad puntual.

Esto mismo abarca al transporte al contribuir a ampliar los canales de comercialización, la programación, el envío y la presentación de documentos de transporte.

El transporte multimodal ofrece por sus elementos de coordinación la integración de elementos físicos y actividades institucionales

ventajas que permitan a la industria no ser excluida de los actuales procesos productivos.

Víctor Islas en su obra Estructura y desarrollo del sector transporte en México considera de gran importancia la integración del transporte en los países que se vean inmersos en el comercio internacional para imprimir un nivel de competitividad a la producción del país.

Este autor señala que el transporte debe ser integrado; en los siguientes:

- "1) Con los aparatos comercial y productivo;
- 2) Con los diferentes modos disponibles (integración intermodal del transporte) y, una variante, dentro de cada modo (integración intramodal del transporte) y
- 3) Con otros países (integración multinacional del transporte). " 4

Algunas de esas ventajas que el transporte multimodal operado por un OTM, ofrece como un transporte integrado son:

- 1) Utiliza los modos de transporte existentes, de acuerdo a las posibilidades tecnológicas existentes;
- 2) Ofrece el servicio de transportación en forma coordinada bajo la dirección de un sólo operador;
- 3) El respaldo de un sólo documento de transporte;

(4) El Colegio de México, 1990. p.15

- 4) Cuenta con la existencia de técnicas de manipuleo que facilitan el transbordo de un modo de transporte a otro (paletización, contenedorización);
- 5) Satisface las necesidades de un servicio global;
- 6) Reducción de tiempos en la manipulación de la carga en los puntos de transbordo;
- 7) Desde el punto de vista administrativo presenta la posibilidad de preguntar sobre la situación del cargamento al operador prestatario del servicio;
- 8) Se elimina la fragmentación de la transportación y
- 9) La entrega de las mercancías "puerta a puerta".

Sin duda ofrece el enfoque de sistema, consistente en optimizar el total de la operación en su conjunto.

Dentro de estas ventajas podemos inferir la siempre presente aparición del operador de transporte multimodal como el eje de interconexión en ese enfoque intermodal como el especialista en integrar, mejorar y vigilar la llegada justo a tiempo de la carga cuando la necesita el consumidor.

En sí mismo como transporte de enfoque intermodal implica la integración modal optimizando de forma independiente cada modo y estructura una optimización de todo el sistema.

Ese intermodalismo debe ser visto como la amalgamación de los puertos de un país con su ferrocarril, ampliación de zonas de influencia en

los puertos, la utilización de sistemas que permitan conocer la ubicación de las cargas en el momento que el usuario lo solicite ayudando a eliminar el aislamiento de los mercados conformando un apoyo al comercio exterior.

Como un sistema intermodal permite ampliar las fronteras de los mercados atendidos, permitiendo la utilización de puertos más alejados de los destinos finales y reducción de costos correspondientes al almacenamiento intermedio como en las operaciones de transporte. Buscando factores como la rapidez de la carga y descarga de los buques, disponibilidad de servicios de transporte terrestre hacia el destino final.

Se modifican entonces los factores que los transportistas tienen que tomar en cuenta para ofrecer servicios eficientes.

Las técnicas de producción justo a tiempo reclaman la satisfacción de la necesidad de un transporte integrado que sea confiable, pues cualquier interrupción en la cadena de abasto resulta ser muy costosa restando competitividad a la empresa.

De esta forma destacados análisis de estudiosos como el Ingeniero Ernesto de Buen R. en esta materia profundizan los factores que deben ser cubiertos por el transportista.

Destacando entre ellos los siguientes, factores:

- "i) Confiabilidad del servicio. El usuario requiere un servicio que garantice tiempos de recorrido, lugares y tiempos de colecta y distribución y que le permita rediseñar sus esquemas de producción.
- ii) Oportunidad del servicio. El usuario requiere servicios que satisfagan sus demandas precisamente en el momento en que se presente la necesidad.
- iii) Seguridad. El usuario busca transportistas con buen historial de seguridad, tanto en la circulación como en la eliminación de daños a las mercancías en tránsito o en la reducción de mermas.
- iv) Tiempo de entrega. El usuario define tiempos de entrega compatibles con la naturaleza de sus cargas. Mientras mayor sea su valor, preferirá opciones más rápidas. Aunado al tiempo de entrega, insistirá en que se respeten los tiempos pactados.
- v) Costo del servicio. El usuario trata de minimizar el costo del transporte, siempre y cuando obtenga la calidad del servicio necesaria. La significación del costo del transporte aumenta al disminuir el precio de venta del producto, aunque aún en éstos casos suele ser prioritaria la calidad de servicio, la negociación del precio viene después.
- vi) Seguimiento de los embarques. El usuario exige al transportista que le informe, en cualquier momento, cuál es la situación de cada uno de sus embarques. Eso se debe a la mayor tensión en el manejo de los flujos consecuencia de adoptar esquemas de producción justo a tiempo.
- vii) Responsabilidades definidas. El usuario desea facilitar el trato con el transportista y que éste sea el único responsable de sus embarques en todo lo largo de la cadena.

viii) Trato post-servicio. El usuario prefiere contratar transportistas capaces e interesados en mantener una permanente asociación con él. La atención de asuntos como cotizaciones, facturación, aclaraciones, atención a embarques perdidos, etc. forma parte del conjunto de parámetros de servicio que el usuario contemporáneo está interesado en negociar. " 5

En el transporte multimodal el OTM cubre el factor de responsabilidad definida, sin embargo, aún cuando la visión del transporte de carga como sistema integrado a la producción y distribución y a la vez más tendiente a la integración intermodal, existen limitantes en los países en vías de desarrollo para ofrecer paquetes integrados de exportación más aún que en los países industrializados.

Evidentemente el OTM cubre en gran parte los factores arriba citados si recordamos que es precisamente su objetivo el prestar un servicio seguro en los tiempos más reducidos al hacer de su servicio un servicio con visión global con calidad reduciendo tiempos muertos, a través de un intenso uso de sistemas que le permiten conocer la ubicación de los cargamentos específicamente mediante la utilización del intercambio electrónico de datos (IED).

En síntesis podemos decir que el funcionamiento de sistemas logísticos de alta calidad con un transporte integrado a los mismos

(5) INIIT. SCT. La Integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial. Publicación Técnica No. 24. Querétaro, Qro., 1991. pp. 33,34

constituyen un elemento de gran significado para la competitividad de las empresas.

Justamente el OTM es su operación como transportista ha desarrollado la integración inter e intramodal del transporte.

La industria y el comercio de los países en la escena internacional, buscan una mayor competitividad y no es posible lograrla si se cuenta con un transporte desarticulado de los sistemas logísticos de las empresas, es decir, que se ajuste a las necesidades de justo a tiempo conforme lo reclaman los procesos globalizadores de la economía.

La función fundamental del OTM es producir servicios que resulten atractivos para el usuario mediante la mejor combinación conforme a los elementos disponibles.

En la combinación juiciosa radica la posibilidad de alcanzar las ventajas citadas que por medio del intermodalismo pueden ser viables.

Sin duda a través del aprovechamiento de economías de escala, como la consolidación de embarques, manejo de equipos de gran capacidad, el empleo de equipos eficientes y recursos modales para cada tipo de servicio, aumentar la intensidad de uso de la capacidad instalada, así como incrementar la cobertura de los servicios, contribuye en ello.

De la amplitud y eficiencia de la propia organización del OTM depende el resultado final de la operación completa.

3. EL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA EN MEXICO DURANTE 1989-1993.

El objetivo de alcanzar y obtener la integración del transporte como un instrumento para incrementar la competitividad nacional conlleva repercusiones que son insoslayables, ya que desde el momento en que las fronteras del país son abiertas la competencia con los productos del exterior empieza precisamente en los mercados nacionales.

A la vista de esta apertura México al instrumentar una política de apertura comercial, racionalización de la producción y fomento a las exportaciones, no podía seguir prevaleciente un sistema de transporte rígido y cuadrado.

El Gobierno Federal en 1989 instrumentó una política de desregulación, cuyo propósito fundamental consistía en la terminación de monopolios que se habían manejado hasta ese entonces.

Si recordamos lo que vemos al estudiar el Reglamento para el Transporte Multimodal en el capítulo dos, en los reglamentos anteriores se veía obligado el usuario a contratar el autotransporte de carga con las Centrales de Carga.

Precisamente en 1989 se permite la libertad de circulación por el territorio nacional para el autotransporte de carga, la libertad de

contratación con el permisionario que mejor conviniese al usuario pudiendo ser dentro y/o fuera de la Central de carga.

Es en 1989 cuando se busca la participación de las entidades federativas, de los municipios y de los sectores productivos del país, facilitando el acceso a la actividad y estableciendo la competencia en el mercado.

Dentro de esta desregulación se elimina la exclusividad en rutas, liberándose tarifas, autorizando al mismo tiempo nuevos operadores tanto troncales como regionales, todo ello en el objetivo de mejorar la calidad del servicio.

Debemos señalar que esta modalidad de transporte, es decir, el autotransporte, en los movimientos de carga ha tenido siempre una importante participación.

Esa participación respecto a la carga que es destinada al comercio exterior, es decir, de la mercancía que sale del punto de partida por autotransporte hacia algún puerto marítimo para hacer su recorrido hacia el destino final en el mercado exterior no existen estadísticas certeras o tan siquiera estadísticas que nos puedan mostrar el grado de participación de sus combinaciones en su apoyo al comercio exterior de México, precisamente por el grado de dificultad que presenta el tener observadores técnicos tan particularizados.

Sin embargo, si contamos con estadísticas que nos muestran cuan participativos han sido cada uno de los medios de transporte en los traslados.

El siguiente cuadro muestra la participación en miles de toneladas y participación porcentual por cada medio, en el transporte de la carga total.

CUADRO 5

PARTICIPACION DEL TRANSPORTE POR MODALIDAD
MILES DE TONELADAS

TRANSPORTE	1989		1990		1991		1992p/		1993e/	
	M	%	M	%	M	%	M	%	M	%
Carretero	309,603	59.05	314,675	56.62	327,773	59.74	341,670	60.35	373,303	62.13
Ferrovial	53,650	10.27	50,960	9.52	46,405	8.45	46,705	8.61	50,100	8.33
Marítimo	160,709	30.63	169,139	31.61	174,282	31.76	175,125	30.95	177,160	29.48
Aéreo	160	.03	164	.03	176	.03	203	.03	218	.03
Carga Total:	524,562		534,938		548,638		565,103		600,778	

p/ Cifras preliminares

e/ Cifras estimadas

Estas cifras excluyen movimiento de petróleo.

Fuente: Poder Ejecutivo Nacional.. Quinto Informe de Gobierno 1993, p.466

Obsérvese que el transporte carretero siempre ha tenido una importante participación misma que ha seguido una tendencia constante a incrementarse.

No resulta entonces difícil entender porque en 1989 dentro de la concertación para la modernización según el Programa de Trabajo de ese año se le daría atención con los siguientes parámetros:

"Para lograr una atención más eficiente del comercio exterior, se concertará con la Cámara y exportadores un programa de acciones inmediatas para el transporte de carga en los principales corredores, como es el caso de México-Veracruz y México-Nuevo Laredo. " 6

En forma general el Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994 se fijaba como objetivos en cuanto a cada uno de los modos de transporte el lograr cubrir la función social de cada uno de ellos mediante la optimización de los recursos disponibles y alcanzar la participación de la sociedad cubriendo las metas de capacidad y calidad. 7

La modernización planteaba la constitución de un transporte integrado que pudiera ofrecer una posición competitiva a nivel internacional tanto en precios como en la coordinación entre los diferentes medios de transporte para operar.

En lo concerniente al comercio exterior, la participación por medio de transporte no es de la misma manera, desde 1989 hasta 1993 la participación preponderante ha sido del transporte marítimo.

(6) SCT Programa de Trabajo 1989 México 1989, p.4

(7) SCT México 1991., p.1X

CUADRO 6

PARTICIPACION DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR
(MILES DE TONELADAS)

	1989	1990	1991	1992p/	1993e/
Comercio Exterior	118,599	119,179	125,820	128,336	129,727
T. Marítimo	104,360	107,916	113,508	113,726	114,527
Exportación	87,001	88,897	94,440	94,701	95,350
Importación	17,359	19,019	19,068	19,025	19,177
Participación %	87.9	90.5	90.2	88.6	88.3

p/ Cifras preliminares

e/ Cifras estimadas

Fuente: Poder Ejecutivo Federal. Quinto Informe de Gobierno 1993, p.466

IMT. SCT., Manual estadístico del Sector Transporte., Documento Técnico, Qro. Qro. 1991. p.29

Respecto a los Ferrocarriles Nacionales de México, éste ha venido desarrollando el Programa de Modernización y Cambio Estructural que fue elaborado con el propósito de mejorar sus servicios a través de su consolidación como un transportista rentable.

En nuestro país son los Ferrocarriles, los que en forma categórica han atendido sin no con el éxito esperado sí con la perseverancia y la siempre presente visión de propiciar una mayor vinculación del ferrocarril con los otros medios de transporte.

Algunos de los aspectos que apoyan esa visión son las terminales de carga multimodales y la creación de sistemas de comercialización nuevos.

Entre los sistemas de comercialización que podemos citar son: los convenios de carga realizados directamente con las empresas cuyo

volumen de carga es considerable; las nuevas formas de organización en el servicio de carga en las que destacan los trenes regulares y los trenes unitarios con el manejo de tarifas integradas de costos y equipos.

Concerniente a las terminales de carga podemos mencionar los ferropuertos que son centros de acopio durante el traslado de las mercancías.

Acciones ellas producto de los objetivos generales en el Programa de 1990 en especial el de estimular el desarrollo del transporte multimodal asegurando un servicio integrado y hacerlo económico con el uso de contenedores y remolques sobre plataformas. *

Por lo que al transporte aéreo refiere, su participación en el movimiento de carga tanto nacional como internacional en realidad no ha sido de importancia a pesar de las ventajas que presenta por su rapidez, seguridad y corto transcurso en el lapso de la transportación, ha tenido poca intervención.

Bajo esta referencia, en forma global se puede decir que ha sido poco significativo en cifras el apoyo de éste al comercio exterior, sin embargo, sí ha ido creciendo su participación, del total en 1992, es decir, 203 mil toneladas, 124 eran carga internacional y para 1993 de 218 mil toneladas fue en cifras estimadas 132, según datos de SCT. *

(*) Ibid p.23

(*) Poder Ejecutivo Federal., Carlos Salinas de Gortari, Quinto Informe de Gobierno 1993, p.117

Dentro de todo el sistema de transporte en nuestro país, como en aquéllos con actividades de comercio exterior y con litorales costeros, resultan de importancia clave los puertos.

Los Puertos son el punto de interconexión entre el transporte más utilizado al interior del país, el autotransporte, y el más utilizado para los movimientos internacionales, el marítimo, estableciendo el acceso flexible en el intercambio de un modo de transporte a otro.

El gobierno mexicano inició a principios del presente sexenio un complejo proceso de modernización consistente en una serie de acciones de las cuales algunas han sido mencionadas en lo concerniente al sector transporte.

En cuanto a Puertos se refiere se emprende un serio esfuerzo para proporcionarlos de las características necesarias conforme a los requerimientos del comercio moderno.

Precisamente esas acciones han sido encaminadas a cumplir con el propósito de fortalecer la competitividad del país mediante la desregulación en todos los sectores, atendiendo esencialmente a los de mayor impacto en las exportaciones: autotransporte, puertos, ferrocarriles, aviación, telecomunicaciones, etc. tras la evidente liberalización comercial y desregulación interna. ¹⁰

(10) Cfr. Poder Ejecutivo Federal Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 México 1989, esp. cap. 5.3.5. p.85

En el siguiente punto de este capítulo trataremos la incidencia, de algunas de esas acciones principalmente en Puertos que se han realizado, respecto al desarrollo del multimodalismo.

El sector transporte en México es considerado de carácter estratégico para la integración y comunicación del territorio nacional función que si bien cubierta determina el grado de competitividad en el contexto de la comunidad internacional.

Además de contribuir a la movilización de personas y mercancías también contribuye a la expansión comercial configurando el desarrollo regional y la distribución de algunas actividades a su alrededor vinculadas a él directamente en el territorio nacional.

La actividad generada por él implica y favorece fuentes de empleo, ocupando a aproximadamente cerca de un millón de personas sea ya en operación o bien en la creación de infraestructura.

El personal ocupado por el sector transporte y comunicaciones durante 1991 tuvo una participación porcentual de 5.8 ocupando el cuarto lugar dentro de los ocho sectores más importantes, (después del sector manufacturero (35.7), servicios (28.5) y el de comercio y restaurantes(19.4)), en proporcionar empleo, empleando a poco más de 913 mil personas promedio anual. ¹¹

(11) Bancroft Comparaciones Internacionales 1985-1991. México 1992. p.15

En cuanto a su participación en el producto interno bruto, de igual manera ha sido significativa, durante 1991 de un índice aproximado de 121,8 a precios de mercado de 1980 tuvo el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones dentro de éste una composición porcentual de 6.8, esto según datos de la CEPAL. ¹²

Ya para 1992 de un producto interno bruto total de 5,597,036 millones de nuevos pesos, el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones contribuía con 403,034 miles de nuevos pesos, es decir, el 7.2 por ciento de ese total. Para 1993 de un producto interno bruto de 5,670,922 la participación en éste, del mismo sector fue en cifras estimadas de 416,946 miles de nuevos pesos representando el 7.35 por ciento. ¹³

Podemos concluir que no en vano es un sector de considerable importancia en nuestro país no sólo por su función del simple movimiento de mercancías sino por su contribución al movimiento y desarrollo de la inserción de los productos mexicanos a los mercados extranjeros.

(12) Estudio Económico de América Latina y el Caribe 1991 México., enero 1993. p.20

(13) Poder Ejecutivo federal. Carlos Salinas de Gortari. Ob. cit. p.19

4 EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO 1989-1993.

Durante 1989 al emitirse el Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenía ya una completa perspectiva de la necesidad de hacer del Sistema Nacional de Transporte un verdadero sistema funcional, es decir, la denotación de una operación coordinada y complementaria aprovechando cada una de las ventajas proporcionadas por los medios unimodales.

Esta perspectiva se observa al leer:

"El transporte se debe concebir como un sistema integrado que aprovecha y combina las ventajas comparativas de cada modo; éstos al completarse y coordinarse entre sí, suman su capacidad y brindan servicios de alta calidad, gran eficiencia y bajo costo. El transporte moderno tiende cada vez más a los servicios multimodales."

14

En la elaboración de ese Programa se plasmo cada una de las estrategias que se apreciaban necesarias para construir un transporte

(14) SCT., Ob. cit. p.5

que apoyase a las operaciones comerciales así internas como internacionales.

Los programas subsectoriales imprimieron en cada uno de los medios de transporte por lo menos un objetivo o estrategia encaminada a facilitar el desarrollo del transporte multimodal.

Por ejemplo, el concerniente al transporte carretero, dentro de las líneas de acción para el transporte de carga el apoyo al comercio exterior, se comprometía a facilitar el desarrollo del transporte multimodal cumpliendo en tiempo y forma en sus servicios de importación y exportación de bienes.

Aquí el gobierno desglosó el programa subsectorial referente al transporte multimodal, enunciando la deficiente utilización de las ventajas ofrecidas por esta modalidad del transporte y la predominante y rigurosa normatividad institucional general, así como las insuficientes instalaciones para el manejo de los contenedores.

Entre esas insuficiencias se contaban: la carencia de contenedores en el país; escasa capacidad de almacenamiento; procedimientos de consolidación y desconsolidación poco desarrollados.

En México los grandes volúmenes susceptibles de ser manejados utilizando medios de unitarización se han ubicado en los tráficos de exportación. Actualmente la mayoría de las operaciones de transporte

multimodal se encuentran orientadas hacia los tráficos internacionales.

En el cuadro 7, se observa que a partir del movimiento total, a través del transporte marítimo la gran mayoría del cargamento es destinado al tráfico de altura, es decir, destinos a Puertos en países extranjeros.

CUADRO 7

Movimiento Global
(miles de toneladas)

AÑO	1989	1990	1991	1992p/	1993e/
Total	160,709	169,139	174,282	175,125	177,160
Cabotaje	56,349	61,223	60,774	61,399	62,633
Altura	104,360	107,916	113,508	113,726	114,527

p/ Cifras preliminares
e/ Cifras estimadas

Fuente: Poder Ejecutivo Federal, Carlos Salinas de Gortari Ob cit. p.465

En lo que respecta a los datos de los contenedores manejados, las cifras que se manejan en el mayor de los casos son los que llegan a los puertos marítimos por ser el de uso más frecuente. Empero se tienen algunos datos de los cuales no concuerdan con los totales exclusivos del transporte marítimo a pesar de que son elaborados por las Autoridades Marítimas Mexicanas, al entrar al país cierto número de contenedores no siempre son manejables sus destinos en virtud de

la complejidad y complementariedad que implica el acceso a servicios multimodales.

Una vez que ha llegado a Puerto Marítimo un cargamento de igual manera puede intercambiar con el transporte marítimo que cada terminal de contenedores para aguardar por el debido transporte terrestre que complementara su cadena de transporte.

CUADRO 8

CONTENEDORES OPERADOS (TEU'S)

AÑO	1989	1990	1991	1992
Operación	Importación	Importación	Importación	Importación
Total	138,547	163,935	178,143	215,970
Pacífico	43,296	46,305	59,931	62,649
Golfo-Caribe	95,251	117,630	118,212	153,321
Operación	Exportación	Exportación	Exportación	Exportación
Total	130,463	161,260	170,506	216,148
Pacífico	40,298	43,486	59,016	69,359
Golfo-Caribe	90,165	117,774	111,490	146,789
Gran Total	269,010	325,195	350,876	444,729

Fuente: SCT. Puertos Mexicanos Movimiento Portuario enero-diciembre 1989-1990

SCT. Puertos Mexicanos Vocalla de Planeación Reporte estadístico del Movimiento de carga y pasajeros en los principales puertos. enero-diciembre 1991-1992.

Durante 1989 y 1990 las autoridades que elaboraron los cuadros estadísticos no procedían al desglose de entre el total de contenedores manejados, de en cantidad cuales tendrían un movimiento de altura y de cabotaje, es decir, este último, tráfico de puerto a puerto nacional.

Existe también otra variante que dificulta el precisar cifras certeras de los movimientos multimodales, se presenta cuando una carga contenedorizada va de puerto a puerto nacional para después intercambiar con el transporte ferroviario o carretero que lo llevara a puerto terrestre en frontera, sea ya de entrada o de salida.

Si observamos el cuadro anterior, los años de 1991 y 1992 en su gran total no concuerdan con los datos de importación y exportación su gran total debería ser 432,118 teu's, sin embargo las cifras oficiales así lo manejan al incluir dentro de aquél gran total los movimientos de cabotaje tanto de entradas como de salidas.

Para 1989 se movían aproximadamente 1.5 millones de toneladas en contenedores de las cuales las dos terceras partes se encontraban relacionadas con el transporte marítimo mientras la última tercera parte era relacionada con las fronteras terrestres. ¹⁵

Si en base al cuadro anterior estimamos la importante evolución que ha tenido la carga contenedorizada podemos llegar a estimar una tasa de crecimiento anual constante del 17 por ciento para los próximos años.

En virtud de su evidente expansión en los movimientos de comercio exterior esta modalidad ha traído consigo una serie de cambios

(15) Ibid p. 40

importantes que vienen a ser apoyo para agilizar este tipo de tráfico en las operaciones comerciales.

Bien se tenía proyectado en el Programa Nacional de Transporte como una línea de acción, la promoción del desarrollo del transporte multimodal de la siguiente manera:

"Se promoverá la participación de todos los involucrados en el desarrollo del transporte multimodal: usuarios, transportistas, trabajadores, autoridades, sociedades nacionales de crédito, aseguradoras... Todo esto permitirá... relaciones... aptas para una mayor coordinación intermodal. " 16

Consistentemente a lo largo de 1989 y 1994 ha concurrido al sistema nacional de transporte una serie de modificaciones que resultan relevantes para desarrollar el transporte multimodal en nuestro país y cuyo análisis detallado no es objetivo del presente trabajo, empero sí mencionamos someramente algunas para destacar la importancia de concertación de acciones para fomentar el desarrollo de un mayor número de OTM en nuestro país.

La operación de contenedores reclama para su correcta evolución contar con la infraestructura necesaria como lo son: grúas portacontenedores, terminales de contenedores, grúas de muelle, grúas de marco, montacargas, sistemas informáticos para el control

(16) Idem

automatizado de los contenedores, entre otros que sin duda son las herramientas que permiten el establecimiento de eslabones de servicio continuo y programación de secuencias de embarques.

Factores que contribuyen a elevar los rendimientos permitiendo una competitividad efectiva en el ámbito internacional al reducir tiempos de estadia innecesarios agilizando el flujo, por ejemplo, el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán había adquirido para septiembre de 1992, cuatro grúas de marco, dos grúas portacontenedores, teniendo ya en operación una grúa portacontenedor alcanzaba el promedio de 35 contenedores por hora proyectando manejar 50 contenedores por hora, con las nuevas adquisiciones de ese entonces.

Dentro de las modificaciones que citábamos anteriormente, además de la adquisición de equipo para facilitar el manejo de contenedores encontramos la elaboración y adecuación de instrumentos jurídicos que hacen más accesible la operación no sólo práctica sino también administrativa como es el caso de la publicación de la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993.

Esta Ley establece la descentralización de la operación portuaria al establecer esquemas de participación privada del Sistema Portuario Nacional y constituir en cada Puerto una Administración Portuaria Integral (API), mismas que tendrán una autonomía operativa y financiera sujetándose a una programa de desarrollo portuario conforme a los requerimientos que exige el desarrollo conocido como Programa Maestro.

La concepción de las APIs fue a partir del interés del gobierno mexicano de fomentar una tarea conjunta entre Gobierno y empresas privadas.

No es otro su principal propósito más que el de garantizar una participación adecuada de todos los sectores involucrados tanto públicos como privados, y fomentar a su vez de esta manera, un desarrollo de la actividad portuaria a niveles altos de eficiencia y con una productividad que garantice el logro de precios competitivos.

Ejemplo de ello lo es el Puerto de Veracruz que fue requisado el día primero de junio de 1991, siendo allí necesariamente por su alto grado de utilización en los movimientos internacionales de carga.

El puerto de Veracruz idealmente fue el primero por ser el que mayor conflictos presentaba en su operación tanto a nivel aduanero como operativo esencialmente con los estibadores y personal de operaciones de carga y descarga, así hoy tenemos un Puerto donde participa sector público y sector privado en una labor conjunta haciéndolo cada vez de mayor eficiencia, aún cuando quedan pendientes la concesión de servicios todavía clave para una operación de rendimientos a nivel internacional.

Hasta la fecha se sigue trabajando en la constitución de las APIs, siendo principalmente ya atendidos los llamados Puertos de Altura por su participación en las operaciones de comercio exterior: Manzanillo,

Colima; Veracruz, Veracruz; Lázaro Cardenas, Michoacán; y Altamira, donde entraron en operación equipos de alto rendimiento para el manejo de contenedores elevando la productividad en 55 por ciento y alcanzando niveles internacionales de productividad.

Precisamente en abril de 1994, en Manzanillo, Colima cuya API dirige el señor Carlos Cao Romero, se analizaban: una autorización para licitar una terminal especializada de contenedores y el concurso de instalaciones para manejar carga general a dos operadores. ¹⁷

Por otra parte el 29 de junio de 1994, SCT entregó seis Administraciones Portuarias Integrales (APIS) en los puertos de: Ensenada, Acapulco, Guaymas, Tampico, Altamira y Quintana Roo. ¹⁸

Los puertos mexicanos en su gran mayoría se encuentran comunicados con las ciudades de mayor movimiento comercial del país, tanto por ferrocarriles como por carretera por lo tanto las acciones que en cada uno de ellos se afectan afectan directamente al mejor desarrollo del transporte multimodal en el país.

Con el nuevo ordenamiento legal constituido por la Ley de Puertos, y la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994 se abren las posibilidades reales para lo que desde 1989 se planteaba la SCT en su Programa de Trabajo para ese año, es decir, "para facilitar el

(17) ARELLANO Chávez, Melchor "Marea Alta" en El Financiero Lunes 16 de abril de 1994 p.42

(18) ARELLANO Chávez, Melchor Op. cit. Lunes 4 de julio de 1994.

transporte eficiente de productos del comercio exterior se aplicará una política de apertura para la autorización de nuevos operadores de transporte multimodal." 19

Se aprecian en esos ordenamientos oportunidades de inversión muy diversas que van desde la operación de terminales, instalaciones, prestación de servicios y aún como accionistas en las sociedades mercantiles de cada administración portuaria.

No sólo en el área marítimo portuaria se presentan los nichos de adecuación y facilitación para las operaciones multimodales, se dan igualmente en el área de los ferrocarriles, carreteras y operación aérea, esta última aún cuanto menos diversa, en cada uno existe la concientización de la necesidad de hacer de cada uno de ellos un ente complementario que facilite las operaciones de comercio interior como exterior.

(19) SCT Programa de Trabajo 1985 México p.4

5. PROBLEMATICA DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

En estos momentos del transporte a nivel mundial se exigen propiedades algunas de las cuales ya mencionamos en el punto 3.2 de este capítulo, puntuales y precisas que de no proporcionarlas queda fuera de la apreciación del usuario que busca competitividad e integrarse a los mercados mundiales.

Desafortunadamente es poco el número de empresas de transporte multimodal que en el plano mundial lo han convertido en un verdadero "sistema logístico" o sistema de transporte total.

Los problemas que deben ser enfrentados por el OTM son precisamente aquéllos que ocurren entre los puntos fundamentales de la logística entendida ésta como la integración de servicios que corresponda a las necesidades habidas entre la adquisición y consumo, de comprador a vendedor, es decir, servicio puerta a puerta.

Las técnicas de producción justo a tiempo requieren de un transporte confiable, sin que existan interrupciones en la cadena del transporte mismo. En los países avanzados se han desarrollado tecnologías que ya mencionamos en el capítulo primero, como son los conocidos como JIT que conjunto con la estructuración de reglamentos favorables se han constituido verdaderos sistemas de transportación total.

Las ventajas que proveen esos adelantos van desde la identificación de la mercancía en el contenedor y la automatización del manejo de los contenedores hasta el despacho mismo al confrontar datos con las autoridades aduaneras respectivas.

Por el contrario en los países que han prestado menor atención a los desarrollos tecnológicos la vinculación entre la industria productiva y el sector transporte ha sido desarticulada ignorando la implícita necesidad de complementariedad.

A últimas fechas el interés por lograr un transporte intermodal e intramodal ha sido fundado en las razones de: lograr economías de escala, atender con eficiencia utilizando los modos existentes; lograr introducirse a mercados con servicios y precios atractivos; elevar la eficiencia interna de las empresas y alcanzar economías de densidad en la operación de redes. ²⁰

A través de los años se ha hecho a un lado la visión de servicios integrados, por el contrario la tendencia existente era la contraposición y el interés egoísta en la lucha por abarcar un mayor número de clientes en el beneficio propio y no en la visión de satisfacer las necesidades de quien recibe el servicio.

Trascendentalmente esa errónea visión proporcionó un crecimiento de servicios desarticulados desarrollando ventajas unimodales,

(20) DE BUEN Richkarday, Oscar "Integración del transporte para la competitividad nacional y empresarial" en Comercio Exterior Vol. 42, num. 1, México enero 1992 p.7

careciendo de la articulación de ventajas globales orientadas a la conformación de un sistema integrado.

El Programa Nacional de Transporte de 1989-1994 bien ya concebía esta situación al citar:

"En México, la infraestructura y el equipo se han empleado con características predominantemente unimodales debido a la incipiente organización de las cadenas de transporte que permiten disminuir los tiempos de maniobra. " 21

A esa evolución aislada de cada uno de los modos de transporte que enfatiza la problemática se agregan las políticas públicas que favorecían grupos propiciando la aparición de organizaciones laborales que luchaban por prerrogativas que resultaban en detrimento de los servicios.

Ejemplo de ello son el manejo de horarios restringidos para el manipuleo de las mercancías ocasionando un Puerto estadias innecesarias.

Afortunadamente esas anomalías han venido corrigiéndose mediante los nuevos procesos administrativos emprendidos por el gobierno y han venido intensificándose en provecho de los servicios y la integración misma del país a los mercados internacionales.

(21) SCT. Op. cit. p. 39

Podemos entonces, decir que, la problemática circundante al OTM hasta antes de 1989 era institucional lo que ha venido corrigiéndose paulatinamente en beneficio no sólo de las operaciones internas sino que son muy bien en su gran mayoría extensibles a las operaciones de comercio exterior.

Desafortunadamente como hacíamos observar en el primer capítulo el origen de los OTM en nuestro país fue tardía, ocasionando retrasos importantes para un buen funcionamiento de los hasta hoy constituidos.

Actualmente en México el número de OTM registrados ante la SCT como ya indicamos en el segundo capítulo es aproximadamente de veinte, en este apartado citamos una relación de los mismos, sin embargo no puede decirse que sea certera pues pertenece al año de 1991, ya que el acceso a esta información no es libre.

RELACION DE EMPRESAS AUTORIZADAS A OPERAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL

- Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C.V.
- Transmodalmex, S.A. de C.V.
- TMM Multimodal, S.A. de C.V.
- Servicios Multimodales Especializados, S.A. de C.V.
- Multicarga Internacional, S.A. de C.V.
- Transporte Multimodal de Granos, S.A. de C.V.
- Autotransportes de Carga Multimodal Cortez, S.A. de C.V.

- Coordinadora Multiexpress de Carga, S.A. de C.V.
- Servicios Portuarios de Acapulco
- Servicios Portuarios de Guaymas
- Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas
- Servicios Portuarios de Manzanillo
- Servicios Portuarios de Mazatlán
- Servicios Portuarios de Progreso Yucalpeten
- Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec
- Servicios Portuarios de Ensenada
- Ferrocarriles Nacionales de México
- Multisur, S.A. de C.V.
- Cerralvo Multimodal

Hemos de notar a su vez, que si bien el proceso de desreglamentación en el país ha sido constante también ha sido lento, un ejemplo reciente de ello lo es el caso de una de estas empresas arriba citada que solicitó concesión de maniobras de carga y descarga, solicitud iniciada en abril de 1992 y resuelta después de múltiples trámites el 23 de diciembre de 1993, existiendo un intervalo de tiempo de 21 meses.

Si la operación en nuestro país de un transporte con visión intermodal con el fin último de realizar un servicio integrado ha sido en los últimos años debemos detenernos a idear o conscientizar de la importancia que guarda el acelerar pasos para lograr objetivos que en los países desarrollados ya han pasado a la historia generando nuevos avances que si ignoramos el retroceso siempre será existente.

Los OTM en México al poseer una forma de trabajo que aún no es bien del todo conocida por los sectores involucrados, forzosamente encuentran problemas que por entendimiento tácito no son fácilmente resueltos.

Con el interés de averiguar la situación de los OTM en cuestión de su problemática fue aplicada una encuesta a la cual no todos dieron respuesta, precisamente por la falta de tiempo y la dedicación insoslayable que deben a sus aspectos operativos fundamentales.

El resultado obtenido se presenta en este trabajo como el ANEXO UNICO; las respuestas fueron dadas por personas cien por ciento involucradas en el movimiento general de las tareas de un OTM y no implican la visión institucional de las mismas.

Por su parte, Ferrocarriles Nacionales de México, a partir de instrumentar sistemas inter-modales de operación su manejo ha implicado ciertos ajustes entre los que se encuentran reacomodos de personal que no habían sido atendidos sino hasta el proceso de desregulación económica.

Como ya mencionamos Ferrocarriles se ha ido ajustando a nuevos sistemas de comercialización que le permiten una mejora en su servicio contando con los importantes ferropuertos instrumento de apoyo logístico fundamental.

En forma general podemos decir que aún cuando la política de desreglamentación ha sido justamente lo que el sector transporte necesita, no podemos tampoco negar que es prioritario una aceleración al mismo.

C O N C L U S I O N E S

La dinámica del comercio mundial reclama un sector externo diversificado que responda a las necesidades del movimiento internacional constante de mercancías debiendo concurrir con puntualidad hasta el centro del consumo intermedio o final precisamente cuando se le requiere.

De esta manera, indudablemente todo medio que permita una movilización puntual de los bienes tanto dentro del territorio nacional como externo a él contribuye favorablemente a las necesidades que implica la inserción de México en el comercio mundial.

Una figura dentro de este contexto que sirve como enlace entre la finalización de las mercancías y su exportación es el OTM, en la medida en que ayuda a coordinar los servicios implícitos en el movimiento de los bienes acortando distancia.

Sin embargo, aún cuando no sea realizada por un OTM directamente existen otros entes que se configuraron en los países desarrollados con mayor antelación, como precursores del OTM y de vigencia en países como el nuestro, tal es el caso de los agentes de carga y los transitarios.

Aún cuando lograr una integración ideal de los distintos modos de transporte y sus servicios con el concepto de responsabilidad de un sólo operador, el transporte multimodal en nuestro país se ha logrado un avance en virtud de instrumentos y métodos que han contribuido al desarrollo del mismo bajo la estrategia de conformar sistemas intermodales.

Dentro de esos avances pueden ser mencionados el avance en los métodos de unitarización de las cargas a través de la contenedorización., además la inserción de México a los mercados mundiales le ha exigido una mayor integración de las funciones de producción y distribución localizándose el transporte como un punto nodal de referencia en ello.

Puede contarse además, entre esos avances los sistemas informáticos que paulatinamente se han introducido en los esquemas de operación de OTM en nuestro país.

Otro de los avances que han contribuido es el caso de Ferrocarriles Nacionales de México que maneja sistemas de comercialización con las empresas, apoyándose en los trenes unitarios.

Estos avances permiten evolucionar sistemas logísticos que reclaman cooperación entre los principales actores diversos que participan en beneficio del comercio exterior, explicando el proceso de desreglamentación en su ámbito total con el

propósito de manejar formas más flexibles, puntuales y más a la medida para cubrir las necesidades de la demanda dentro de una comunidad de intereses.

En aceptación a esta visión el gobierno de nuestro país afortunadamente ha ido conformando una estructura física y un conjunto de instrumentos jurídicos e institucionales que permiten flexibilidad en la gestión de operación y prácticas comerciales que dan paso a economías de escala.

Si bien las autoridades tardaron en percibir la importancia del transporte multimodal, se han visto obligados a reconsiderar las políticas de reglamentación para cada modalidad del transporte y proceder dentro de una orientación de desarrollo con visión global y sistemática.

Cabe dentro de esto mencionar que la tendencia hacia la competencia y la desreglamentación en los servicios del transporte multimodal imponiendo a nivel interno de nuestro país nuevos esquemas empresariales, tales como la subcontratación, acuerdos comerciales, etcétera, haciendo el papel del OTM cada vez de mayor trascendencia para un buen desempeño de las empresas con operaciones de comercio exterior.

Sin embargo, no debemos olvidar la ausencia de reglamentación para los agentes de carga en el país, mismos que cubren en

parte las necesidades de coordinación e integración del servicio de transporte aún cuando no así el de responsabilidad.

Por su parte la necesidad de concientizar de esta importancia los organismos Gubernamentales y no gubernamentales han participado trascendentalmente, cuyos esfuerzos por la adaptación del D.T.M podrían bien ser concretados por lo menos en la generalización de ser contenido tipo (ICC-UNCTAD).

Aun cuando la función del convenio es didáctica, la misión de este tipo de organismos ha permitido la difusión de nuevas instituciones legales tales como el contrato de TM y la figura del OTM.

En virtud de esto el papel del internacionalista trasciende en una función de negociador, investigador y ejecutivo en el mundo del comercio internacional moderno, lo que insta a nuestros planes de estudio una versatilidad práctica a los niveles de la realidad tal como se ha venido replanteando.

APENDICE 1

LA RESPONSABILIDAD

El tema de la responsabilidad fue un tema muy controversial desde los primeros momentos en que inició la negociación del Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías siendo ello aún la causa por la que su puesta en vigor sea retrasada, desde el momento en que no cuenta con el mínimo de partes, para que esto ocurra (requiere de treinta Estados contratantes).

Efectivamente en la actualidad se encuentran en vigor convenios de carácter internacional que reglamentan en forma unimodal cada uno de los modos de transporte, a los que puede recurrir un agente transitario o bien, un prestador del servicio de transportación que se encuentre actuando en favor del cargador, sin embargo, no asumiendo la responsabilidad total directamente sino sólo aquella que incumbe a la modalidad de transporte que realiza por sí, en virtud de un documento referente específicamente a esa modalidad en cuestión.

La responsabilidad impuesta al OTM, insiste no sólo por sus propios actos u omisiones como principal sino también por los de sus empleados agentes y contratistas por cuenta propia a cuyos servicios recurra para la ejecución del contrato de transporte multimodal. Aspecto que lo distingue claramente, el contrato de transporte multimodal de los contratos de servicios de transitarios, donde el agente transitario actúa como comisionista, así como de los contratos de transporte marítimo de mercancías en virtud de conocimientos de embarque intermodales donde el transportista se limita a la responsabilidad para la parte de transporte que efectúa directamente.

La responsabilidad del OTM al amparo de un contrato de transporte multimodal refleja la esencia de la integración del transporte, asume un compromiso de responder por la mercancía desde que se coloca o recibe la mercancía en contenedor (o cualquier otro medio) durante su abordaje al trailer, descarga y manejo en puerto para abordar buque, despacho necesario y entrega al consignatario (como ejemplo), es decir hasta su llegada al punto final que sea indicado por el cargador.

Cuando un transitario se dedica a la prestación de un servicio integrado y aún opera el transporte multimodal sigue siendo un transitario con una responsabilidad limitada según el transporte que efectivamente realice por sí mismo, en caso contrario si emite un documento de transporte multimodal conforme el CTM abandona su constitución de transitario para convertirse en un OTM.

La relación jurídica bajo un contrato de TM se funda sobre la base exclusiva del prestador del servicio OTM y el cargador, empero la acción por responsabilidad extracontractual puede ejercerse tanto conforme a la estructura multimodal como conforme a la estructura unimodal. Así por ejemplo, las disposiciones pertinentes, de las Reglas de Hamburgo y del Convenio de TM son de concepción idéntica.

El fundamento de la acción sería el mismo y, si el demandado es el mismo el demandante deberá indicar la estructura en virtud de la cual está

152
procediendo. No es necesario que la disposición del Convenio de TM vaya más lejos, ya que la existencia de dos posibles acciones no crea conflictos por que las estructuras son diferentes.

Con el objetivo de hacer más explícito este aspecto hemos procedido a un estudio comparativo entre las Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo y el Convenio de Transporte Multimodal en lo referente a las particularidades de responsabilidad que pudieran analizarse.

REGLAS DE LA HAYA-VISBY
1924

DOCUMENTO	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE NO APRECIA OTRO TIPO DE DOCUMENTO
RESPONSABILIDAD	SISTEMA QUE FUNCIONA CUANDO SE INCORPORA EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
CARGA SOBRE CUBIERTA	EL ARMADOR NO ES RESPONSABLE DE LA CARGA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA EN VIRTUD DE UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL QUE SE ESPECIFICA CLARAMENTE QUE LA CARGA SE TRANSPORTA DE ESA MANERA
RETRASO EN ENTREGA	NO SE TRATA COMO CONCEPTO PERO SI IMPLICITAMENTE
RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	NO SE MANEJA ESTE CONCEPTO MENCIONA LA NORMA DE "DEBIDA DILIGENCIA"
SUBCONTRATACION DE SERVICIOS	EL PORTEADOR CONTRATANTE NO ES RESPONSABLE DEL TRANSPORTE SUBCONTRATADO
LIMITE DE RESPONSABILIDAD	2 DEG POR KILOGRAMO HASTA 100 LIBRAS ESTERLINAS ORO POR BULTO DE CONFORMIDAD CON LAS REGLAS EN VIGOR
FALTA NAUTICA	ES EXCEPTUADA DISPONE QUE EL PORTEADOR NO SERA RESPONSABLE POR LA PERDIDA O EL DAÑO QUE RESULTEN O PROVENGAN "DE ACTOS DE NEGLIGENCIA O FALTA DEL CAPITAN, MARINERO, PILOTO O LOS EMPLEADOS DEL PORTEADOR EN LA NAVEGACION O EN LA ADMINISTRACION DEL BUQUE
JURISDICCION	NO ESTIPULA NADA, COMO CONSECUENCIA ALGUNOS ARMADORES INCLUYEN EN EL CONOCI- MIENTO DE EMBARQUE CLAUSULAS DE JURIS- DICCION EXCLUSIVA QUE EN MUCHOS PAISES SON VALIDAS
RESERVAS	EXISTE LA POSIBILIDAD PARA EL PORTEADOR DE ANOTAR CIERTAS RESERVAS AL CONOCI- MIENTO DE EMBARQUE TAL COMO: "SE DICE CONTIENE", "PESO DESCONOCIDO"
FLETES	EXISTE LA FACULTAD PARA AUMENTOS DE FLE- TES, CAMBIAR RUTAS O CANCELAR EL CONTRA- TO EN CASO DE IMPEDIMENTO Y FUERZA MAYOR
VIGOR	ACTUALMENTE EN VIGOR, EXIGIA 5 PARTES CONTRATANTES PARA ENTRAR EN VIGOR

DOCUMENTO	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y APRECIA USO DE LA "CARTA DE PORTE MARITIMO U OTRO TIPO DE DOCUMENTOS NO NEGOCIABLES
REONSABILIDAD	DURANTE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO POR PERDIDA, DAÑO A LAS MERCANCIAS Y RETRASO EN LA ENTREGA QUE PUDIENDO SER ASPECTO TAMBIEN REGULADO POR LAS LEGISLACIONES NACIONALES EL PORTEADOR DEBE INCLUIR CONDICIONES DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS DE TRANSPORTE EXCEPCIONES O LIMITACIONES RESPECTO ESA RESPONSABILIDAD
CARGA SOBRE CUBIERTA	TIENE DERECHO A TRASPORTAR EN ESTA FORMA SI ESTO ESTA MENCIONADO EXPRESAMENTE EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE O ES CONFORME LOS USOS DEL TRAFICO DE QUE SE TRATE O SI LO EXIGEN LAS DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES (ACTUALMENTE EL "USO DE TRAFICO ES TRANSPORAR CONTENEDORES SOBRE CUBIERTA)
RETRASO EN ENTREGA	CONFIRMA LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN LA ENTREGA, ESTABLECE PLAZO DE AVISO DE SESENTA DIAS
RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	MANEJA EL CONCEPTO DE "DEBIDA DILIGENCIA" CONSERVANDO LO ESTIPULADO EN LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY
SUBCONTRATACION DE SERVICIOS	EL PORTEADOR CONTRATANTE ES RESPONSABLE DE LA EJECUCION DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR UN PORTEADOR SUBCONTRATANTE, EL PORTEADOR EFECTIVO, EL CARGADOR PUEDE RECLAMAR A AMBOS
LIMITE DE RESPONSABILIDAD	835 DEG POR UNIDAD DE CARGA O 2,50 DEG POR KILOGRAMO
FALTA NAUTICA	EL PORTEADOR DEBE PROBAR QUE EL, SUS EMPLEADOS O AGENTES ADOPTARON LAS MEDIDAS RAZONABLEMENTE EXIGIBLES
JURISDICCION	ESTABLECE ESPECIFICAMENTE DONDE PUEDE EJERCITAR EL DEMANDANTE SU ACCION: ESTABLECIMIENTO PRINCIPAL O RESIDENCIA HABITUAL DEL DEMANDADO; LUGAR DE CELEBRACION DEL CONTRATO; PUERTO DE CARGA O CUALQUIER OTRO LUGAR DESIGNADO AL EFECTO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

RESERVAS

SON SOLO PERMITIDAS SI EL PORTEADOR ACLARA AL MISMO TIEMPO POR QUE NO PUDO POR EJEMPLO, CONTAR LAS CAJAS COLOCADAS EN UN CONTENEDOR "CARGADAS Y CONTADAS POR CARGADOR, CONTENEDOR SELLADO POR EL CARGADOR, QUE SE DICE CONTIENE..." 155

VIGOR

EXIGE PARA ENTRAR EN VIGOR 20 PARTES CONTRATANTES

CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS

1980

DOCUMENTO	DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL QUE PUEDE SER NEGOCIABLE O NO NEGOCIABLE
RESPONSABILIDAD	SISTEMA DE RESPONSABILIDAD UNIFORME BAJO UN PRINCIPIO DE TIPO RED
CARGA SOBRE CUBIERTA	NO LA TRATA, NO EXCLUYE LA RESPONSABILIDAD POR LA CARGA ASI TRANSPORTADA
RETRASO EN ENTREGA	DISPOSICIONES OBLIGATORIAS VERSAN SOBRE INDEMNIZACION POR LA PERDIDA O AVERIA SOBREVENIDAS A LAS MERCANCIAS Y LA INDEMNIZACION POR EL RETRASO EN SU ENTREGA ESTABLECE PLAZO DE AVISO DE SESENTA DIAS
RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	ES EL RESPONSABLE POR TODA LA OPERACION ACTUA COMO PRINCIPAL DURANTE TODO EL TRANSPORTE
SUBCONTRATACION DE SERVICIOS	EN EL CASO DE DAÑO LOCALIZADO LA RESPONSABILIDAD DEL OTM DEPENDERA DEL NIVEL DE LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD VIGENTES RESPECTO A ESE MODO DETERMINADO
LIMITE DE RESPONSABILIDAD	POR DAÑO NO LOCALIZADO ACEPTA EL LIMITE MAS BAJO DEL CONVENIO CMR DE 8,33 DEG POR KILO NO EXISTIENDO LIMITE POR BULTO CUANDO NO HAY TRAMO MARITIMO, CUANDO ESTE EXISTE 920 DEG POR BULTO O 2,75 DEG POR KILO. IMPONE UN LIMITE MINIMO UNIFORME DE RESPONSA. EN DANOS NO LOCALIZADOS
FALTA NAUTICA	LAS RECLAMACIONES DEL OTM CONTRA SUS PORTEADORES NO SE APLICA, SE RIGE POR EL CONVENIO UNIMODAL CORRESPONDIENTE
JURISDICCION	LIMITA SU APLICACION OBLIGATORIA EN VIRTUD DE QUE NO AFECTA LA APLICACION DE NINGUN CONVENIO INTERNACIONAL O LEY NACIONAL CONCERNIENTES A LA REGLAMENTACION Y CONTROL DE LAS OPERACIONES DE TRANSP.
RESERVAS	PUEDE RECURRIR A ELLAS CUANDO TENGA DUDAS FUNDADAS SOBRE LA INFORMACION QUE LE HA SIDO PROPORCIONADA POR EL CARGADOR
FLETES	DE EXISTIR CAMBIOS DEBE VERIFICAR POR ESCRITO AL CARGADOR EN FORMA DESGLOSADA
VIGOR	REQUIERE DE TREINTA ESTADOS PARA ENTRAR EN VIGOR

ESTADOS	CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS 1978 REGLAS DE HAMBURGO		CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL IN- TERNACIONAL DE MERCANCIAS	
	FIRMA A RESERVA DE RATIFICACION	RATIFICACION(R) ACEPTACION(A) APROBACION (AA) ADHESION (a)	FIRMA A RESERVA DE RATIFICACION	RATIFICACION(R) ACEPTACION (A) APROBACION(AA) ADHESION(a)
ALEMANIA	· 31.03.78			
AUSTRIA	· 30.04.79			
BARBADOS		"02.02.81(a)		
BOSTWANA		"16.02.88(a)		
BRASIL	· 31.03.78			
BURKINA FASO		"30.03.89(a)		
CHECOSLOVAQUIA	· 06.03.79			
CHILE	· 31.03.78	"09.07.82(R)	· 09.07.81	07.04.82(R)
DINAMARCA	· 18.04.79			
ECUADOR	· 31.03.78			
EGIPTO	· 31.03.78	23.04.79(R)		
E.E.U.U.A.A.	· 30.04.79			

FILIPINAS	- 14.06.78			
FINLANDIA	- 18.04.79			
FRANCIA	- 18.04.79			
GHANA	- 31.03.78			
GUINEA		"23.01.91(a)		
HUNGRIA	- 23.04.79	"05.07.84(R)		
KENYA		"30.07.89(a)		
LESOTHO		"26.10.89(a)		
LIBANO		"04.04.82(a)		
MADAGASCAR	- 31.03.78			
MALAWI		"18.03.91(a)		"02.02.84(a)
MARRUECOS		"12.06.81(a)	- 25.11.80	
MEXICO			- 11.02.82	31.03.78(R)
NIGERIA		"07.11.88(a)		
NORUEGA	- 18.04.79		- 28.07.81	
PAKISTAN	- 08.03.79			
PANAMA	- 31.03.78			
PORTUGAL	- 31.03.78			
REP UNIDAE TANZANIA		"24.07.79(a)		
RUMANIA		"07.01.82(a)		
RWANDA				"15.09.87(a)

SANTA SEDE	-31.03.78			
SENEGAL	-31.03.78	17.03.86(R)	-02.07.81	25.10.84(R)
SIERRA LEONA	-15.08.78	07.10.88(R)		
SINGAPUR	-31.03.78			
SUECIA	-18.04.79			
TUNEZ		"15.09.80(a)		
UGANDA		"06.07.79(a)		
VENEZUELA	-31.03.78		-31.08.81	
ZAIRE	-19.04.79			

Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías
Reglas de Hamburgo 1978.

Número de partes contratantes requerido para la entrada en vigor 20

Situación al 31 de mayo de 1991: 19 partes contratantes

Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional
de mercancías (Ginebra 1980)

Número de partes contratantes requerido para la entrada en vigor 30

Situación al 31 de mayo de 1991: 5 partes contratantes.

FUENTE: 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. Conferencia de
las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. ONU. NY 1992. p.197

APENDICE 2

**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 del 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 concernientes 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,

l) 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 los 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 los 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 definan 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 ejecutar 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 celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, 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 operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

6. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

7. El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

6. Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

9. Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

10. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2

AMBITO DE APLICACION

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

APLICACION 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

REGLAMENTACION 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 de 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 las 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

Documentación

Artículo 5

EMISION 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 otro 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 del 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 cédula 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 multimodal 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 estos 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

i. 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 del 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 mercancías 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 de ha 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 73;

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 han 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 considera 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 8 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:

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 figuraban 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 que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a o al apartado b del párrafo 1 del artículo 6 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

GARANTIA 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

PERIODO DE RESPONSABILIDAD

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el periodo 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 u 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 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 pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a

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 perdidas.

Artículo 17

CAUSAS CONCURRENTES

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes 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 del 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

LIMITACION 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 o otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas 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 está 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 transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a suma que no exceda de 6,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo 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 transporte multimodal.

5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 de los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo.

6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad 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 11.

Artículo 19

DAÑOS LOCALIZADOS

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido 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 independiente 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 del 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 de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en 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

PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION 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 o 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 del transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el 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 u 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 actúen 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 MERCANCIAS 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, hacer 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 expedición de tales mercancías;

i) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas, o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de éste artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal 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 éste 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, destruidas, o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, 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 dispuesto en el artículo 16.

PART E

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 mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido expuestas 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 presuntos, 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 sesenta días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario u 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 noventa días consecutivos

siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b del párrafo 2 del artículo 14. 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 algunos 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 este recurra 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 iniciado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de seis meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si estas 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 haga 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 reclamación 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 inicie 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

JURISDICCION

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;
- 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;
- c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega;

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 21

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 de mercancías.

PORTE 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 fidejunción que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro o 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 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 ejercer el derecho que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se inicie el procedimiento.

Artículo 25

AVERIA 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 en su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 30

OTROS CONVENIOS

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidas en el Convenio Internacional de Bruselas de 25 de agosto de 1924 para la Unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques; en el Convenio Internacional de Bruselas de 10 de octubre de 1957 relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por altamar; en el Convenio de Londres del 19 de noviembre 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo; y en el Convenio de Ginebra de 1^o de marzo 1978, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CIN), 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 o 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 del 29 de junio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 23 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre la 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 esa naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 1 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 1 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 multilateral internacional a los efectos del párrafo 1 de 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 CONVERSION

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 16 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 16 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 16, 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 16, 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 efectuara 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 16 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, aprobación 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

TRANSITO 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 33

DEPOSITARIO

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 34

FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION

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 1° de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva 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, construidas 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 él, en relación con las demás Partes en el presente 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 10 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 doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Artículo 37

FECHA DE APLICACION

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 ese 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 inco 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 efectúe 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

REVISION Y ENMIENDA

1. Después de la entrada en vigor del 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 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 infraescritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

Hecho en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, en un sólo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

ANEXO

Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías

Artículo 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 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 los 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 precintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y 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 en 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 derechos de 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.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que están cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

Artículo VI

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación.

- b) La recaudación de los cánones

APÉNDICE

DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS (TRÁNSITO ADUANERO)

Expedidor (nombre y dirección)		Aduana de partida		Fecha N.º	
Destinatario (nombre y dirección postal)		Declarante (nombre y dirección)			
Dirección de entrega		País de procedencia		País de destino	
Lugar de carga		Muelle, depósito, etc.		Documentos adjuntos	
Vía		Modo y medio de transporte		Uso oficial	
Aduana de destino		Precintos colocados por Aduana <input type="checkbox"/> Declarante <input type="checkbox"/>			
N.º de conoc.	Unidad de transporte (tipo, número de identificaciones), marcas y N.º de los bultos u objetos	Número y naturaleza de los bultos; designación de las mercancías		N.º de clasificación	Peso bruto, kg
	Número total de bultos		Peso bruto total, kg		
(Reglamentación nacional)			(Datos relativos a la garantía)		
			El que suscribe declara que las informaciones que figuran en esta declaración son auténticas y verdaderas y se compromete a respetar las obligaciones contraídas por esta operación de tránsito aduanero, según las condiciones prescritas por las autoridades competentes.		
			Lugar, fecha y firma del declarante		

APENDICE 3

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. - Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos en uso de la facultad que me concede el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los Artículos 12, 13 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 255 R de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: 20., 30., 50, 52, 124, 157 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Disposiciones Generales

ARTICULO 1o.- Este Reglamento se aplicará en todo lo relativo 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; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional. Las disposiciones del presente Reglamento no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y transporte segmentado.

ARTICULO 2o.- Las autoridades que, de conformidad con las disposiciones legales aplicables, tengan competencia en el servicio de transporte multimodal internacional, deberán coordinarse para normar y controlar eficientemente su adecuada prestación y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.

ARTICULO 39.- Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal que tendrá el carácter de órgano consultivo y estará integrado por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil; Transporte Terrestre; Marina Mercante; Asuntos Jurídicos y Tarifas y por el Titular del Órgano desconcentrado Puertos Mexicanos. El Titular de la Dirección General de Tarifas fungirá como Presidente de la Comisión.

La Comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo disponga el Presidente de la misma. Las decisiones se tomarán por mayoría de votos, teniendo el Presidente, en caso de empate, voto de calidad; y se hará del conocimiento del Secretario de Comunicaciones y Transportes, quien resolverá en definitiva.

ARTICULO 40.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos, terrestres y terminales ferroviarias donde deban realizarse las maniobras de transporte multimodal internacional.

Las bodegas, patios y recintos de los particulares destinados a tales maniobras estarán sujetos a inspecciones periódicas de la Secretaría, a efecto de constatar que se cumplan con las disposiciones aplicables.

ARTICULO 50.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos para tal efecto señalados en las leyes de la materia, este Reglamento y las demás disposiciones administrativas y legales aplicables.

ARTICULO 60.- Los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional deberán ser realizados por un operador de transporte multimodal debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De no cumplirse lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, suspenderá la ejecución de dichos servicios.

Los operadores de transporte multimodal extranjeros y empresas navieras mexicanas, podrán celebrar contratos de transporte multimodal internacional para operar en territorio nacional siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

Del Operador del Transporte Multimodal

ARTICULO 70.- En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

ARTICULO 80.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a los operadores de transporte multimodal internacional a prestar servicios dentro del territorio nacional, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Estar constituidos conforme a las leyes mexicanas;
- b) Acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica;
- c) Exhibir a plena satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquier otra garantía que ésta fije para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones por el tiempo que dure la autorización respectiva;
- d) Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

ARTICULO 90.- El operador de transporte multimodal internacional está obligado a:

- a) Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando se le requiera, un informe que contenga, con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos y estadísticos que permitan conocer la operación del servicio;
- b) Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para llevar su cometido;

c) Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los contratos tipo que pretendán celebrar los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efecto mientras no se llene el requisito de aprobación;

d) Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte multimodal internacional a efecto de vigilar en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo haya participación por parte de las empresas navieras nacionales, en la proporción que les confieran las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

e) Sujetarse a las tarifas legales autorizadas y a sus reglas de aplicación;

f) Contratar con los concesionarios y permisionarios legalmente autorizados para la prestación de servicios unimodales, los movimientos de mercancías necesarios para la ejecución del contrato de transporte multimodal internacional;

g) Contratar los servicios de maniobras, servicios marítimos y portuarios y demás servicios conexos, con quienes legalmente estén autorizados, a excepción de los que expresamente estén facultados a prestarlos directamente por su propia autorización;

h) Coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte multimodal internacional, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo exija el interés público y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente;

i) Notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero;

j) Participar en las actividades de coordinación en materia operativa que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la imposición de las sanciones conforme a la Ley procedida; y para la aplicación de las mismas se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 54 de la Ley de las Generales de Comunicación.

De la Responsabilidad

ARTICULO 10.- El operador de transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancías del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia, el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a) De la pérdida total o parcial de las mercancías o bienes;
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos;
- c) De la demora en su entrega.

ARTICULO 11.- El operador de transporte multimodal tendrá derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales, o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro, en los términos de la legislación aplicable.

ARTICULO 12.- El operador de transporte multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

ARTICULO 13.- El operador de transporte multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de las mercancías o bienes.

ARTICULO 14.- Cuando el operador de transporte multimodal internacional se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el artículo 13 de este Reglamento.

ARTICULO 15.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tienen motivos razonables para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal internacional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que 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 su cuenta podrá incluir en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

ARTICULO 16.- Cuando el operador de transporte multimodal, haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

ARTICULO 17.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías el estado aparente de las mismas, se entenderá que las recibió en buen estado aparente.

ARTICULO 18.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá constar de los siguientes datos:

a) La naturaleza general de las mercancías, marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, 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 domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional;

d) El nombre y el domicilio del expedidor;

e) El nombre del destinatario, si ha sido comunicado por el expedidor;

f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal internacional tiene las mercancías bajo su custodia;

g) El lugar de entrega de las mercancías;

h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, 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;

j) El lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías;

k) La firma del operador de transporte multimodal internacional 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 transporte previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

n) Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que nace prueba dicho documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento; y

o) Cualesquiera otros datos que las partes convergan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

ARTÍCULO 19.- La expedición del documento de transporte multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los portadores unimodales conforme a la legislación aplicable.

ARTICULO 20.- La autorización otorgada al operador de transporte multimodal podrá ser revocada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por incumplimiento reiterado de las condiciones contenidas en dichas autorizaciones y será declarada administrativamente por la citada Secretaría, siguiendo el procedimiento señalado en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, escuchando previamente la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

De las Inconformidades

ARTICULO 21.- Las resoluciones definitivas de la autoridad que intervenga en la aplicación de este Reglamento, podrán ser recurridas dentro de un plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente de la notificación de dicha resolución. El escrito de inconformidad deberá dirigirse al Director General de Asuntos Jurídicos.

Al escrito de inconformidad deberá anexarse las pruebas y esgrimirse las defensas que se consideren necesarias para basar su dicho, siempre que tengan relación con los hechos en los que el recurrente funde su reclamación. En vista de tales pruebas y defensas o a su falta de presentación y desahogadas que sean las pruebas y defensas, en su caso, el Director General de Asuntos Jurídicos, dentro de los treinta días siguientes a la presentación del recurso dictará la resolución respectiva.

La interposición del recurso no suspenderá la ejecución provisional de la resolución impugnada.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.- Se abroga el Reglamento para el Transporte Multinacional Internacional publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de agosto de 1982.

ARTICULO TERCERO.- Se derogan todas las disposiciones administrativas en lo que se opongan al presente Reglamento.

Dado en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los seis días del mes de julio de novecientos ochenta y nueve.- Carlos Salinas de Gortari.- Eúbrica.- Secretario de Comunicaciones y Transportes. Andrés Caso Lombardo.- Eúbrica.

APENDICE 4

INSTRUCTIVO PARA SOLICITAR AUTORIZACION DE OPERADOR DE
TRANSPORTE MULTIMODAL

El Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, representada por su titular, a través de la Dirección General de Tarifas, emite el presente instructivo al que estarán sujetos la solicitud, el trámite y el otorgamiento de las autorizaciones respectivas, con fundamento en los Artículos 35 fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 30., 60., 11., 50., 51., 53 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. 255 K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8 y conducentes del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

1.- DEFINICIONES

- El Transporte Multimodal consiste en el porte de mercancías objeto de Comercio Exterior, en dos modos diferentes de transporte por lo menos, al amparo de un sólo contrato y bajo la responsabilidad de una persona -OTM-.

- Operador de Transporte Multimodal es la persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de Transporte Multimodal, actuando como principal y asume frente al usuario la responsabilidad total del cumplimiento del contrato.

- Por contrato de Transporte Multimodal se entiende el acuerdo por escrito entre usuario y OTM, al amparo del cual se ejecuta el Transporte Multimodal.

- Usuario es la persona que por su cuenta o en representación de otra, celebra con el OTM un contrato de Transporte Multimodal.

- Consignatario: es la persona autorizada para recibir las mercancías objeto de un contrato de Transporte Multimodal.

2.- REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS SOLICITANTES.

- Exhibir copia certificada de la escritura constitutiva debidamente protocolizada, en la que se especifique que el objeto social de la empresa es la operación del Transporte Multimodal de Mercancías; que las acciones son nominativas, y en caso de que tuvieren uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la autorización para operar el Transporte Multimodal, que en su caso se otorgue.

- Presentar la documentación que acredite su capacidad técnica, comercial y económica (contratos de agenciamiento, convenios de coordinación de servicios con líneas aéreas, marítimas, terrestres, con corresponsalías en el extranjero, etc.)

- Presentar póliza original de un contrato de Seguro que garantice en forma amplia su responsabilidad en la operación total del Transporte Multimodal. (Cobertura Mínima: 500,000 dólares).

3.- TRAMITE

3.1 Presenta ante la Dirección General de Tarifas, ubicada en Euzenia No. 197-110, piso, Código Postal 03020 en México, D.F., la solicitud acompañada de los requisitos señalados.

3.2 Se verifica que la documentación cumpla con lo establecido en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

3.3 La Dirección General de Tarifas, convoca a la Comisión de Transporte Multimodal Internacional, a efecto de recabar la opinión respectiva.

3.4 Se remite opinión al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, para que dicte la resolución procedente.

3.5. Se expide la autorización correspondiente

ANEXO UNICO

PREGUNTAS FORMULADAS:

- 1.- En su opinión, ¿es correctamente bien contemplada en la Legislación Nacional la figura del OTM?
- 2.- El concepto de transporte multimodal en México, ¿ha sido asimilado paralelamente por usuarios y prestadores de los servicios?
- 3.- ¿Los OTM que operan en el país son sólo nacionales o también extranjeros?
- 4.- ¿Están debidamente reglamentadas las actividades propias del OTM?
- 5.- ¿En la práctica se exige el registro de OTM para operar como tal?
- 6.- En su opinión, ¿los organismos que intervienen en el proceso de registro actúan conforme a las necesidades específicas de cada solicitante?
- 7.- ¿Se da un tratamiento diferente al OTM extranjero? En caso afirmativo, ¿En qué consiste la diferencia de tratamiento?
- 8.- ¿Cuál es la causa principal porque no se ha desarrollado el OTM en nuestro país?

9.- En la práctica ¿se exige a los OTM extranjeros tener un representante legal en el país?

10.- ¿Realmente se comprueba la idoneidad técnica y comercial como requisito previo para su inscripción en el registro como OTM?

11.- Criterios que se emplearon para establecer dicha idoneidad técnica y comercial en su caso?

12.- ¿Se puede decir que el mercado está dominado por un reducido número de OTM?

13.- En caso afirmativo, ¿qué medidas serían convenientes proyectar que se pusieran en vigencia para corregir esa situación?

14.- ¿Se exige reporte periódico de las actividades al OTM incluyendo información sobre los servicios subcontratados?

15.- ¿La facturación de servicios es en forma detallada?

16.- ¿Actualmente el gobierno atiende la reglamentación de las actividades de los OTM dentro del país?

17.- ¿Convendría establecer algunos requisitos a cubrir por los OTM sobre bases de normas subregionales o regionales comunes para el otorgamiento de registro y control de actividades del OTM?

18.- ¿Sería conveniente un programa consecutivo de capacitación para los OTM?

19.- ¿Se ha adoptado la actual tecnología de la información relativa al transporte EDIFACT/NU?

20.- ¿Qué cambios serían convenientes añadir en provecho del desarrollo del OTM en México?

21.- ¿Alguna sugerencia sobre las cuestiones que debería prestarse una atención más dedicada.

RESPUESTAS

EMPRESA: Terminales Intermodales Mexicanas (TIM)

RESPONDIO: Sr. Roberto Ramos Casas

Director General

1.- En términos generales si, aunque falta adecuarla para que prevea el desarrollo de los agentes de carga y de los OTM que hagan transporte nacional

2.- No, desgraciadamente el concepto que unos y otros tienen es muy diferente, esto ha incidido en que los OTM tengan problemas a la hora de comercializar sus servicios.

3.- En el país operan OTMs nacionales y extranjeros, sin embargo, no hay información estadística que nos diga, que hace cada quien.

4.- El reglamento existe, sin embargo, en la práctica es muy difícil detectar las actividades de los OTM, es por esto que se vuelve complicado su aplicación.

5.- No

6.- (No he solicitado nunca un registro)

7.- La diferencia fundamental es que los extranjeros ya vienen con toda su experiencia y realmente no necesitan acudir a nadie para operar. Un elemento que les facilita su actuación es que a nivel documental y de seguros ya han avanzado mucho en sus países de origen.

8.- La causa principal ha sido que la oferta de servicios de transporte en todas sus ramas es y ha sido monopòlica y oligopòlica, además de que se ha carecido de una política de integración del transporte, en donde necesariamente los OTM tendrían un lugar.

9.- No, sin embargo, hay quienes ya tienen oficinas propias en México o si no contratan los servicios de un corresponsal que se convierte en su representante.

10.- Lo desconozco

11.- Idem

12.- Es difícil responder esta pregunta dada la falta de información formal, sin embargo, si creo que haya un número reducido de OTMs que están controlando la mayoría del mercado.

13.- Con una promoción real para fortalecer la aparición de OTMs mexicanos que puedan estar a la altura de los extranjeros, adecuando el reglamento a la realidad y negociando con las autoridades de otros

sectores (SHCP, Bancomext, etc) para que las reglas sean claras y se pueda planear una empresa de largo plazo.

14.- Lo ignoro

15.- No necesariamente

16.- Actualmente està buscando formulas para que se aplique al reglamento y se formen más OTMs.

17.- No creo, el reglamento en general es adecuado, no valdria la pena complicarlo más sólo se debe actualizar como ya comentamos antes.

18.- Definitivamente sí.

19.- No, en este campo Aduanas se adelantò en su desarrollo tecnológico, habrá que hacer modificaciones al sistema de información de Aduanas para que se homologue con EDIFACT y que los OTMs lo utilicen de manera rutinaria.

20.- Se requiere revisar la legislación fiscal, en términos de la Ley del IVA y la Ley del ISR, para hacer un esquema ad hoc al OTM. También se requiere una flexibilización de la legislación aduanera en materia de tránsitos internos, que permita un ágil transporte de los Puertos hacia el interior como funciona en cualquier país

desarrollado. Las compañías de seguros no han podido establecer un esquema de primas adecuado al nivel de responsabilidad del OTM.

21.- Idem.

EMPRESA: Transportación Marítima Mexicana , S.A. de C.V.

RESPONDIO: Lic. Eduardo Prado

1.- No, sin embargo, hoy día se están implementando mecanismos de control y regulación para OTM dentro de nuestra legislación, que permitan readecuar el enfoque actual de este tipo de servicios.

2.- En cierta medida tanto usuarios como prestadores de servicio han reconocido la necesidad de cooperar multilateralmente. Para ello, es indispensable realizar campañas de información continua sobre servicios, quienes los ofrecen, etc.

3.- Sólo pueden ser racionales o en su caso compañías extranjeras con servicios de agenciamiento y representación legal en México.

4.- El transporte multimodal se ha visto incrementado considerablemente por lo que se requieren ajustes a los reglamentos y leyes en esta materia, los vertiginosos cambios que experimenta este rubro van más allá de una simple reglamentación.

5.- Si, es necesario contar con un registro ante las autoridades correspondientes con el objeto de regular y controlar las actividades de estas compañías, aceptando todas las responsabilidades que ello exige, y por otro lado, disfrutar en cierta medida de las ventajas que produce al estar protegidos por la ley en cualquier problema o eventualidad, solución de controversias, etc.

6.- En nuestro país los organismos encargados de otorgar registros para OTM se encuentra en franca obsolescencia, ya que no se adecúan a la realidad, por ello, y en base a la operación real y actividades administrativas de una OTM deben tomarse medidas de ajuste y de readecuación dentro del proceso de requisitos para la obtención del registro correspondiente.

7.- Si, éste por la naturaleza de ser representación de una empresa extranjera debe de además cumplir con una serie de requisitos adicionales a los impuestos a compañías nacionales, debe manifestar el origen de la empresa y detallando las actividades a realizar en nuestro país.

8.- Básicamente es por la inadecuación de nuestros reglamentos y por la escasa propagación de este tipo de servicios a través de notas informativas, etc. a los diferentes usuarios y prestadores de servicio, en todo caso, sería importante incentivar a éstos con objeto de presionar a las autoridades para estimular el desarrollo del transporte multimodal, tanto en nuestro territorio como en el extranjero.

9.- Si, debe estar reglamentado ante las autoridades por cualquier tipo de conflicto, por la captación tributaria y por la vigilancia para no incurrir en prácticas desleales por parte de ellos contra los nacionales.

10.- En realidad, los requisitos básicos que debe comprobar una OTM para su inscripción son manifestar el número de su flota, edad, rutas, y cierta coordinación administrativa. Además de contar con una solvencia que respalde sus activos a través de fianzas, etc. cualquier aspecto comercial no ha sido reglamentado por tratarse de aspectos inherentes al funcionamiento de una OTM.

11.- La idoneidad técnica podría contemplar únicamente lo que se apegue a las reglamentaciones de autotransporte de carga, restricción de pesos y medidas, y leyes generadas por la SCT.

12.- Si, ya que pocos OTM cuentan con la infraestructura necesaria para operar en nuestro país con un buen nivel de servicio, además del prestigio que los respalda, sin embargo, esta competencia imperfecta se debe más que nada por la agresividad comercial de los OTM así como su experiencia y/o preferencia de parte de usuarios renombrados.

13.- Ante la reciente apertura frente al exterior y con la puesta en vigor del TLC a las autoridades gubernamentales, los sectores empresariales y de trabajadores les corresponde buscar los medios que permitan a nuestra empresas competir más justamente frente a ese

grupo monopólico ya sea interno o externo. Por otro lado, podrán plantearse por parte de los usuarios a los prestadores de servicios con proyectos bien determinados concursos u otro tipo de estímulos para que las compañías nacientes tengan la posibilidad de acceder a este ramo.

14.- Al estar registrados ante las autoridades, además de manifestar declaración tributaria, deben informar resumidamente sobre las actividades realizadas durante un ejercicio. Sin embargo, los servicios subcontratados a que recurran deben ser reportados directamente por estas últimas compañías.

15.- Como requisito básico de un servicio de transporte es indispensable presentar debidamente llenada la carta, porte o guía para autotransporte y ferrocarril respectivamente, indicando ruta, información sobre la carga a transportar, fecha, número de operador, económico, placas, flete, y consignatario de la carga, entre otros, mismos datos que deben ser manifestados en la carta factura.

16.- Únicamente aquellas que se relacionan con la forma de operar en cuanto a las leyes y reglamentos, todas aquellas que tengan que ver con la forma de llevar sus registros administrativos, depende exclusivamente del OTM.

17.- Dada la forma en que actualmente se opera en nuestro país en base a la oferta y demanda de servicios, quizás se necesitaría se instaurarían organismos regionales y subregionales para eliminar lo

más posible la centralización de funciones en el D.F. y diversificar los centros que se encarguen de regular y vigilar las actividades del OTM, haciendo de conocimiento público a través de anuncios, diario oficial que por su número de registro o por su zona de operación deberán recurrir a su centro específico.

18.- La capacitación como forma de incrementar la productividad de los OTM corresponde a cada uno de ellos, sin embargo, podrían elaborarse cursos, convenciones y seminarios a nivel de la República (o por regiones) realizados por los expertos en la materia y con la cooperación de OTMs bien cimentados, compartiendo experiencias y sugiriendo alternativas de acción para los OTM.

19.- En compañías que cuentan con sistemas automatizados de intercambio de información, los sistemas EDI y AS400 han permitido alimentar los eventos dentro del servicio multimodal que den seguimiento al status del equipo, fechas de sus movimientos, stocks en depósitos, etc. Al mismo tiempo que se genera una fuerte inversión en este tipo de sistemas, a mediano y largo plazo, produce una reducción de costos operativos y administrativos para cada OTM.

20.- Buscar la cooperación de servicios ferroviarios, fomentar la inversión en sistemas de cómputo, diversificar los tipos de servicios existentes en nuestro país, readecuar nuestro parque vehicular, estimular la participación de prestadores de servicio en la implementación de mecanismos de control y seguridad del transporte, etc.

21.- Elaborar estudios de mercado que sean potencialmente viables para la implementación de un OTM, buscar la asociación de compañías OTM pequeñas y medianas, buscando con ello fortalecer su presencia dentro del mercado, etc.

B I B L I O G R A F I A

Alzati, Fausto et al, Ensayos sobre la modernidad en México en la Economía Internacional Ed. FCE Serie de Economía México 1986, 305 pp

AMIT. II Seminario y Exposición Nacional El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI México 29,30,31 Septiembre 1990

Asperò, Zanella Eduardo. "Transporte Multimodal. El Ferrocarril." en Memorias del III Seminario y Exposición Internacional (1992) El Transporte Integral de Carga ante el reto de la globalización económica y el Tratado de Libre Comercio. AMIT

B.I.D. Proyectos de Transportes Planificación e Implementación. Vol IV Escuela Interamericana de Administración Pública, Fundación Getulio Vargas Ed. Limusa, México, 1981, 164 pp

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C. La Conversión Industrial en México. (Colección Alternativa para el Futuro) Ed. Diana, México 1988, 143 pp

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C. Hacia una nueva política industrial. La Competitividad como objetivo. Ed. Diana, México, 1988

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C., El reto de la globalización para la industria mexicana. Ed. Diana 1989, 175 pp

Centro de Comercio Internacional. La red de los canales de comercialización de cadenas de comercio y los corredores de comercio internacional en la logística comercial internacional (LCI), 1991, 26 pp

Cortes Petersen, Thomas. Manual Estadístico del Sector Transporte SCT IMT Qro. 1989 140 pp

Feketekuty, Geza. Comercio Internacional de Servicios México Ed. Gernika, 1990.

Islas, Víctor. Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México. CM México 1990

OEA. Conferencia Portuaria Interamericana. Estudio de Transporte Multimodal OEA/Ser.k/X.1.7/CIES/Puertos 1981

OEA-CEPAL Requisitos que deberán cumplir los Empresarios de Transporte Multimodal que desarrollen actividades en América Latina E/CEPAL/L.165 Octubre 1977.

Programa Nacional de Desarrollo 1989-1994. Poder Ejecutivo Federal 1989 SPP 143 pp

Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994 SECOFI 1990 48 pp

Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 84-88 SCT

Puertos Mexicanos. "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional" en Compendio de Legislación Marítimo Portuaria México 1992

Secofi. México en el Comercio Internacional. México 1990 90 pp

Senado de la República, Foro Nacional de Consulta sobre las relaciones comerciales de México con el Exterior, 1991. 194 pp

UNCTAD. Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Documento TD/MT/CONF/17 N.Y. 1981.

UNCTAD. Consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Intermodal Internacional en los países en desarrollo.
TD/B/AC.15/13 19 de diciembre de 1975

UNCTAD. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Documento
TD/MT/CONF/17 N.Y. 1981

UNCTAD. Lista de actividades en curso y nuevo proyecto de programa de trabajo en materia de transporte multimodal e innovaciones tecnológicas. TD/B/C.4/323 18 de abril de 1990.

UNCTAD: Guidelines for the establishment of the Multimodal Transport Operators (MTOs) in developing countries. Report by the Unctad Secretariat. UNCTAD/ST/SHIP/4.15 Octubre de 1986

UNCTAD Transporte Multimodal y Contenedorización TD/B/C.4/236
1982.

UNCTAD. Preparación de un Anteproyecto de Convenio sobre el Transporte Intermodal Internacional. TD/B/AC.15/L.6 31 de octubre de 1973

UNCTAD. Preparación de un Anteproyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. Proyecto de definiciones

de los términos empleados en el proyecto de Convenio.

TD/B/AC.15/40 26 de junio de 1978

UNCTAD. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

UNCTAD. Evolución del Transporte Multimodal. TD/B/C.4/328 30 de enero de 1990

Wiltker, Jorge. Jaramillo Gerardo. El régimen jurídico del Comercio Exterior de México. Ed. UNAM México 1991. 390 pp

Wood, Donald F. y Johnson, James. Contemporary Transportation, 3rd. edition Ed. Macmillan Publishing Company N.Y. U.S.A. 1989, 547 pp

H E M E R O G R A F I A

Agosin, Manuel y Tussie, Diana "Nuevos Dilemas en la Política Comercial para el Desarrollo" en Comercio Exterior vol. 43, No. 10 julio 1993

Arellano Chávez, Melchor. "Grandes perspectivas de Desarrollo del Transporte Multimodal" en El Financiero (Sección Análisis) México 9 de marzo de 1994.

Borrego, John "La economía global: Contexto el Futuro" en Investigación Económica, Enero-Marzo 1990 No. 191 Fac. Economía UNAM, p. 175-206

Chávez, Martínez, Rodrigo. "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías" en El Financiero (Sección Análisis) México 6 de abril de 1994. p.22A

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías 1980/V/24 en D.O.F. 27 de abril de 1982.

De Buen R., Oscar "Integración del transporte para la competitividad nacional y empresarial" en Comercio Exterior vol. 42 No. 1, México, enero 1992. 2-13 pp

Ley de Vías Generales de Comunicación en D.O.F. 19 febrero 1940

Ruiz Olmedo, Sergio "Los Puertos de Tercera Generación" en El Financiero (Sección Análisis) México 13 de julio de 1994.

SCT. "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional" en D.O.F. México 16 de agosto de 1982.

SCT.Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional en
D.O.F. 7 Julio 1989.

SCT.Reglamento de la Comisibn de Transporte Multimodal
Internacional en D.O.F. 20 Enero de 1986.

SCT. " Acuerdo por el que se modifica la estructura de la
Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios
Conexos." en D. O. F. México 4 de julio de 1979