

161



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ACATLAN**

"LA CONTRADICCION ENTRE EL REGIMEN JURIDICO NACIONAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS Y EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MUTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS SUSCRITO POR MEXICO, EN VISTAS A LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR".



T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
ANGEL MARTINEZ GONZALEZ**

ASESOR: DR. EISEBIO SALGADO SALGADO

NAUCALPAN, ESTADO DE MEXICO.

2000.

276923



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 Teresa y Vicente.

A mis hermanos Jesús y Marilú.

AGRADECIMIENTOS

AL DOCTOR JOSE EUSEBIO SALGADO SALGADO.

A LAS FIRMAS GARZA TELLO Y ASOCIADOS Y ALEJANDRO ZAPATA Y ASOCIADOS.

A ADRIAN, FERNANDO, ALFREDO, ISAI, MARJO, ERIKA Y DEMAS AMIGOS.

INDICE.

INTRODUCCION	1.
CAPITULO I. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS	3.
1.- Antecedentes Históricos.	3.
2.- Elementos del Contrato	8.
- Definición	8.
- Características	9.
2.1.- Elementos Personales	12.
a).- El Expedidor	12.
b).- El Operador	12.
c).- El Consignatario	13.
2.2.- Elementos de Existencia	13.
a).- El Consentimiento	13.
b).- El Objeto	15.
c).- La Solemnidad	15.
2.3.- Elementos de Validez	16.
a).- La Capacidad de las Partes	16.
b).- La Ausencia de Vicios de la Voluntad	17.
c).- El Cumplimiento de la Forma Legal	18.
d).- La Licitud en el Objeto del Contrato	18.
CAPITULO II. REGIMEN JURIDICO	20.
1.- Nacional	20.
1.1.- El Reglamento para el Transporte Multimodal de Mercancías, su Publicación y Vigencia	20.
1.1.1.- Otras Legislaciones Nacionales Relativas al Transporte Multimodal de Mercancías	21.
2.- Internacional	27.
2.1.- El Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal de Internacional de Mercancías, sus Fundamentos	27.
2.1.1.- Análisis Comparativo entre el Convenio Internacional y el Reglamento	32.
2.2.- Las Reglas de la UNCTAD-OCI, Sobre el Transporte Multimodal	73.
CAPITULO III.- PUBLICACION Y VIGENCIA DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS EN EL TERRITORIO NACIONAL	82.

CAPITULO IV.- CONTRADICCION ENTRE EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL ESTABLECIDO EN EL CONVENIO Y EL SEÑALADO POR EL REGLAMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL NACIONAL	90.
V.- CONCLUSIONES	99.
BIBLIOGRAFIA	102.

INTRODUCCION.

El presente trabajo de investigación comienza contextualizando históricamente el transporte de mercancías, el cual comenzó cuando las comunidades primitivas iniciaron el intercambio de mercancías a través del comercio, hasta la actualidad en la que la globalización de los mercados y la necesidad de intercambiar productos de todas partes del mundo tratando al mismo tiempo de disminuir los costos de transporte y los trámites de importación y exportación han llevado a los productores, consumidores y consecuentemente a los portadores a implementar un contrato de transporte multimodal de mercancías.

Posteriormente analizo y formulo una definición del contrato y sus características, para continuar con la definición de las figuras del expedidor, el operador y el consignatario, es decir los elementos personales y concluir el capítulo con los elementos de existencia y validez del contrato.

En el capítulo segundo del presente trabajo, efectúo un breve análisis del régimen jurídico del contrato, comenzando con el nacional y la publicación y vigencia del Reglamento Nacional de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y posteriormente señalar otras legislaciones tales como la Ley de Navegación, el Reglamento de la Ley Aduanera, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal, el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Ley Federal de Derechos, dentro de las cuales también se regula el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías; Continúo con la exposición de los fundamentos de la Convención de Ginebra de fecha 24 de mayo de 1980, mediante la cual se adoptó el Convenio de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías, y efectúo un análisis comparativo entre las disposiciones del Convenio y el Reglamento en el cual se demuestra como este último no cumple con el objetivo de regular lo dispuesto por el Convenio y en ocasiones es hasta contradictorio con el mismo.

Para concluir el capítulo menciono y comento las reglas de la UNCTAD-CCL, sobre Transporte Multimodal de Mercancías, las cuales solo pueden ser adoptadas entre particulares y previo acuerdo de los mismos.

En el capítulo tercero analizo la publicación y vigencia del Convenio internacional en el ámbito nacional a la luz de los artículos 76 fracción I, 89 fracciones I y IX, 133 Constitucional y diversas tesis jurisprudenciales, para concluir que es vigente y debe ser aplicado y observado en sus disposiciones, ya que Constitucionalmente es superior en jerarquía normativa al Reglamento.

Finalmente en el capítulo cuarto del presente trabajo comienzo estableciendo que los artículos 18 del Convenio y 10º del Reglamento señalan lo relativo a la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Continúo efectuando un desglose de lo establecido por el artículo 18 del Convenio proporcionando una ejemplificación de sus disposiciones, dentro de las cuales establece con mayor relevancia que la responsabilidad acumulada por la pérdida y el daño en las mercancías por parte del Operador, no puede exceder la establecida para cada una de las dos.

Posteriormente señaló lo relacionado a la Unidad de Cuenta, mediante la cual se establece el valor monetario de la responsabilidad del operador.

Continúo con lo que personalmente considero que es la forma de establecer la *responsabilidad del operador nacionalmente*, y que el reglamento señala que debe atender a lo dispuesto para cada medio de transporte que intervenga en el transporte de mercancías considerándolo como un transporte segmentado, para concluir que es contrario a lo dispuesto en el Convenio, ya que además de que establece un monto monetario menor, no regula lo ahí establecido y es jerárquicamente inferior al Convenio, conforme lo señalado en el capítulo tercero.

Todo lo cual me lleva a concluir que el Reglamento es contrario al Convenio de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías que reglamenta y por ende es nulo.

CAPITULO I

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS.

1. - ANTECEDENTES HISTORICOS.

El análisis de la historia de las instituciones jurídicas es de vital importancia, toda vez que *sin ella probablemente serían incomprensibles*.

Es evidente que los constantes cambios en la vida social y económica del Estado ocasionan en los individuos integrantes del mismo, nuevas necesidades por las que se originan también, nuevas figuras jurídicas, que tienden a cumplir con las exigencias imperantes al momento de su creación.

En el caso del transporte de mercancías, el mismo es inherente al surgimiento de la humanidad, a partir de que ésta deja de ser nómada y se torna sedentaria, es entonces cuando las necesidades de cada individuo lo llevan a iniciar el ciclo productivo, primero para su sobrevivencia ya en un lugar fijo, y posteriormente en la especialización en un determinado producto.

Esta especialización, posteriormente conduce a los excedentes de la producción, "la fuerza de trabajo del hombre iba haciéndose capaz de crear mas productos de los necesarios para su sostenimiento", por lo que hubo necesidad de comercializar las mercancías entre los mismos pobladores de la comunidad y posteriormente con las poblaciones más próximas.

Históricamente tenemos claros ejemplos de dicha situación en los egipcios, los fenicios, griegos y posteriormente los romanos, quienes debieron el florecimiento de sus culturas principalmente al contacto con sus vecinos originado de la necesidad que tuvieron de salir a comercializar sus productos y adquirir otros para su subsistencia.

En esas culturas el incremento en la distribución del trabajo originó el desarrollo de la producción el cual "aumentó paralelamente al desarrollo del intercambio, constituyendo el objeto principal el ganado y más tarde, también los metales, instrumentos de trabajo metálicos y otros artículos. Los objetos pasaban de una comunidad a otra, contribuyendo a la extensión territorial, al del intercambio"¹

Este desarrollo en la producción de mercancías se vio frenado por "la división feudal de soberanías en zonas particularistas con fronteras superpuestas, y sin ningún centro de competencia universal"²

Por el organigrama del Estado en la época feudal, el cual teóricamente estaba centrado en el Rey, pero prácticamente estaban desconcentrado entre diversas personas con distintas

¹ Colmenares Ismael Et Al, *De la Prehistoria a la Historia*, México, Ed. Quinto Sol, 1988, Pag. 93.

² *Ibidem*. Pag. 98.

³ *Ibidem* Pag 128.

jerarquías, hasta concluir en un Señor Feudal encargado de un fundo particular sobre el cual ejercía facultades impositivas en materia arancelaria, sin mas restricciones que las de cumplir con su contribución al Rey, el comercio y a su vez el transporte de mercancías sufrieron un serio detrimento en su desarrollo.

El estancamiento en el comercio y por ende en el transporte de mercancías por obvias razones no pudo permanecer en ese estado por mucho tiempo, es así como en el siglo XII, "las Cruzadas le dieron un gran ímpetu. Decenas de miles de Europeos cruzaron el continente, por tierra y mar para arrebatarle la Tierra Santa a los musulmanes. Como necesitaban abastecimientos a todo lo largo de la ruta, les acompañaban comerciantes para proveer sus necesidades. Esos Cruzados que regresaron de su jornada al Oriente trajeron de allá un apetito por las ropas y las comidas extrañas y lujosas que habían conocido y disfrutado. Su demanda creó un mercado para esas cosas. Además, hubo un gran aumento de la población después del siglo X y esa población adicional requería alimentos adicionales."⁴

Es a partir de este momento y por las necesidades imperantes en la época, donde ya comienzan a instrumentarse los documentos representativos del contrato de transporte de mercancías, claro ejemplo tenemos en el conocimiento de embarque marítimo.

Si bien es cierto el transporte marítimo de mercancías prácticamente inició mucho tiempo atrás, la representación y existencia de un contrato de tal naturaleza fue posterior, ya que el también llamado "Bill of Lading" en la antigüedad no se utilizó, pues generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías eran una sola persona."⁵

En cuanto a la época feudal o edad media, las mercancías al ser embarcadas eran acompañadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, de ahí que fuera ilógico pensar en la existencia de este documento.⁶

No fue sino hasta que los comerciantes tuvieron la necesidad de establecer corresponsalías o sucursales que los representaran en el extranjero, para que ya no fuera necesario que acompañaran sus mercancías, que apareció el primer antecedente del conocimiento de embarque en el cartulario del buque o manifiesto de carga del mismo.

Posteriormente el Conocimiento de Embarque en su desarrollo particular pasó por diversas etapas, desde ser un simple recibo de mercancías a bordo del buque, hasta constituir la prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua y obtener la característica de representatividad de mercancías.⁷

Por virtud de los descubrimientos del Continente Americano, el comercio y transporte de mercancías entre ambos continentes se intensificó incluso al lejano oriente con la Nao de

⁴ *Ibidem* Pag. 169.

⁵ Salgado y Salgado José E. *El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional*, Edit. Instituto de Investigaciones Jurídicas Universidad Nacional Autónoma de México, 1994, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, P.11.

⁶ *Idem*.

⁷ *Ibidem* Pag. 12 y 13.

*China o el Galeón de Filipinas, desde 1565 a 1815 entre las costas de Asia y América a través del Pacífico.*⁸

En cuanto a la Nueva España y toda vez que el descubrimiento y la conquista de éste continente fue efectuado por España, la legislación aplicable al transporte de mercancías fue la dictada por esta nación.

Entre diversas legislaciones emitidas por el Reino Español cabe señalar por su periodo de aplicación (1560-1884), y por su relevancia en materia mercantil, las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao, mas conocidas comúnmente como las Ordenanzas de Bilbao.⁹

Son las Ordenanzas de Bilbao las que rigen las relaciones contractuales en materia mercantil en México, desde que era integrante de la Nueva España y durante una buena parte de su vida independiente, debido a la situación política del país y su inestabilidad, y no es sino hasta que se emite el Código de Comercio del 16 de mayo de 1854, también llamado el "Código Lares", en honor a su autor, cuando ya se emite una legislación nacional propiamente dicha, aún cuando su vigencia fue muy efímera.¹⁰

Posteriormente, ya en el periodo del porfiriato fueron emitidos los Códigos de Comercio de 1884 y de 1889, en vigor el último de estos a partir de 1890, y hasta nuestros días, con sus respectivas reformas que lo han ido adecuando a las necesidades imperantes de cada época.

En el ámbito internacional, al incrementarse el comercio de mercancías, los requerimientos para su transporte también adquirieron nuevas necesidades, tales como facilitar el manejo de las mismas, proporcionarle un embalaje mas seguro y comenzar a negociar el contratar con una persona los diversos modos de transporte, tanto terrestre como marítimo y posteriormente aéreo.

En respuesta a los requerimientos del comercio y transporte internacional surge una figura de vital importancia: el contenedor.

El transporte de mercancías en contenedores data de principios del siglo XIX, en Europa, utilizado principalmente en ferrocarriles y barcos. El primer artículo sobre este medio de unitarización de la carga apareció en la revista "National Geographic", de 1911, en donde se describía el comienzo de su utilización en Europa, apareció una fotografía de un contenedor de 8' X 8' X 8' (pies)¹¹

Ya en el presente siglo tres de las principales líneas de ferrocarriles de Estados Unidos de Norteamérica, desarrollaron el uso del contenedor, hasta que en 1931, la Comisión de

⁸ Salgado y Salgado José E., *Derecho Marítimo*, Edit. Mc Graw Hill, Colección Panorama del Derecho, Pag. 3.

⁹ Salgado y Salgado José E. Et Al, "Legislación y Jurisprudencia Recientes en el Derecho Marítimo Mexicano, con un Breve Análisis Histórico (1521-1993)" en Anuario de Derecho Marítimo, 1994, México, Pag. 589.

¹⁰ *Ibidem*, Pag. 595.

¹¹ Ortiz Castro María Teresa. *Tesis "Características y Limitaciones del uso del Contenedor en México; El caso del Puerto de Veracruz"*, México, 1992. Pag 12.

Comercio Interestatal frenó el desarrollo del contenedor en lo relacionado con las reglamentaciones de éste, tarifas y conceptos económicos.¹²

Sin embargo y precisamente en relación a los costos y otros problemas relacionados con el manejo de las cargas, en 1933 se creó la Oficina Internacional del Contenedor (ICB), bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), y la Unión Internacional de Ferrocarriles, estableciendo su sede en París, Francia.¹³

Fue hasta 1950, después de la Segunda Guerra Mundial, cuando el Ejército Norteamericano desarrolló el contenedor denominado "CONEX" (Container Express Service), con dimensiones de 6' X 6' X 8' para el transporte de municiones, armas, etcétera.¹⁴

La utilización práctica y comercial del contenedor en el concepto actual inició con la Compañía "Sea Land Services Corporation" en 1955, la cual utilizó buques "Roll - On Roll - Off" que permiten el transporte de contenedores colocados sobre chasis de camiones a larga distancia, remolques, montacargas y camiones chasis pórtico alto.¹⁵

Derivado del uso más frecuente del contenedor surgieron problemas jurídicos, los cuales llevaron a la Cámara de Comercio Internacional (C. C. I.), a comenzar con el planteamiento de soluciones, fue así como después de diversas reuniones de juristas europeos en el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), que alcanzaron finalmente el texto del proyecto del Convenio sobre el Contrato Internacional de Mercancías por Carretera, que se adoptó en 1956 en la conferencia celebrada para ello en Ginebra Suiza, por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). En ese Convenio, los países signatarios se comprometieron mediante un Protocolo anexo al mismo a negociar en el futuro un convenio sobre el Contrato de Transporte Combinado.¹⁶

Fue hasta 1965 cuando en el UNIDROIT se aprobó el texto del proyecto definitivo del Convenio sobre el Contrato de Transporte Combinado, tal y como se dispuso en el protocolo del Convenio Sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.¹⁷

Posteriormente, las grandes naciones marítimas derivado del uso del contenedor, con sus ventajas y desventajas, acudieron al Comité Marítimo Internacional (C. M. I.), que prepararon un proyecto de Contrato de Transporte Combinado de Contenedores, fundándose en que había que adecuar el uso de dicho instrumento para aprovechar su utilización en todos los modos de transporte.¹⁸

El UNIDROIT, al examinar el proyecto le solicitó al C. M. I. que suspendiera su presentación a los gobiernos europeos hasta que concluyera sus estudios, hecho que ocurrió

¹² Idem.

¹³ Salgado y Salgado José E., "México y el transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", México, 1980, Pag. 315-316.

¹⁴ Ortiz Castro María Teresa. Op. Cit. Pag 12.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Salgado y Salgado José E., El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal. México, 1997. Pag. 5-6.

¹⁷ Ibidem. Pag. 6.

¹⁸ Ibidem. Pag. 9.

hasta que el Instituto celebró su conferencia privada en Tokio en 1969, donde adoptó las Reglas de Tokio, sobre el tema.¹⁹

Ambos documentos provenían de antecedentes distintos, a saber: El elaborado por UNIDROIT procedía del Convenio de Ginebra de 1956 y el de Berna de 1961 sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril y el del CMI que se basó en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus modificaciones por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968,²⁰ lo que originó diferencias substanciales en ambos documentos.

Sin embargo, el uso del contenedor continuaba extendiéndose en el comercio internacional, por tanto el CEPE solicitó al UNIDROIT que se reuniera nuevamente a los organismos internacionales interesados para que se elaborara un proyecto sobre la materia aceptable para todos.²¹

Entre los organismos citados se encontraban el CMI, CCL, ICB, la Cámara Internacional de Armadores, la Unión Internacional de Ferrocarriles, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Internacional de Unificación de Normas (ISO).²²

El proyecto elaborado se presentó a la Organización Marítima Internacional (OMI), quien después de enviarlo al Consejo y al Comité Jurídico de la Organización, emitió el Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías, conocido también por sus siglas como TCM.²³

Toda vez que el TCM fue elaborado por los países europeos altamente desarrollados y por Estados Unidos de Norteamérica y Japón, éste contenía disposiciones que dejaban en desventaja a los países en desarrollo, situación que fue manifestada por el Grupo de los 77 en su Segunda reunión Ministerial, celebrada en Lima, Perú el 28 de octubre de 1971, por América Latina, la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), a través de una resolución emitida en su reunión anual de 1971, y situaciones semejantes ocurrieron en África y Asia.²⁴

En virtud de las inconformidades, el primer proyecto de Convenio TCM fue modificado en la IV Reunión Mixta de la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), y la CEPE, del 15 al 19 de Noviembre de 1971, sin ser realmente trascendente y solo anexando un breve estudio de los efectos económicos en los países en vías de desarrollo.²⁵

Tal situación llevó a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en la que se acordó suspender el estudio y aprobación del Convenio TCM, dando

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Ibidem.* Pag. 10.

²¹ *Idem.*

²² *Idem.*

²³ *Idem.*

²⁴ *Idem.*

²⁵ *Idem.*

paso ello a la elaboración de un nuevo proyecto de acuerdo internacional, el cual finalmente se adoptó por una Conferencia de Plenipotenciarios el 24 de mayo de 1980.²⁶

Ahora bien, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías no ha entrado en vigor internacionalmente, lo que llevó a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD a solicitar a la Secretaría de la misma que en colaboración con las partes comerciales y los organismos internacionales competentes elaborase algunas disposiciones relativas a los Documentos de Transporte Multimodal que se basaran en las Reglas de La Haya-Wisby, es decir, en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, y sus Protocolos de enmienda del 23 de febrero de 1968 y de 21 de diciembre de 1979.²⁷

También se tomó en consideración las Reglas Uniformes de la CCI, relativas a un documento de transporte combinado, los cuales tenían como antecedente las Reglas de Tokio del CMI y el proyecto de convenio TCM.²⁸

Tales reglas denominadas de la UNCTAD-CCI, relativas a los Documentos de Transporte Multimodal fueron aprobadas el 11 de junio de 1991, y entraron en vigor el 1 de enero de 1992, pero la UNCTAD señaló con toda claridad que serían provisionales hasta que entrara en vigor el convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de 24 de mayo de 1980, para no dejar de cumplir lo establecido en el artículo 18 de la convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre organizaciones Internacionales adoptado el 21 de marzo de 1986, el cual genéricamente establece la obligación de no frustrar el objeto y el fin de un Tratado antes de su entrada en vigor.²⁹

2. - ELEMENTOS DEL CONTRATO.

Antes de iniciar el estudio de los elementos del Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, es pertinente definirlo.

En cuanto a la definición del Contrato, ésta la proporciona el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías el cual en el inciso tres del Capítulo de Definiciones, correspondiente al artículo uno de la Parte Uno, que refiere a las Disposiciones Generales nos dice que: 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."³⁰

También nos dice que por "transporte multimodal internacional de mercancías se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en

²⁶ *Ibidem*. Pag. 11.

²⁷ *Idem*.

²⁸ *Ibidem*. Pag. 11-12.

²⁹ *Idem*.

³⁰ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pag. 4.

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."³¹

A partir de esta definición es importante destacar lo siguiente:

1. - Que el transporte multimodal es el resultado de la combinación de dos o más modos de transporte.
2. - Que el transporte multimodal tiene su origen en la unitarización de la carga, aun cuando esto no sea determinante.
3. - Que al utilizarse dos o más medios de transporte se hace amparado en una sola operación y cubierta por un solo documento y bajo una sola responsabilidad directa durante todo el trayecto que las mercancías siguen para llegar a su destino final. Esta es su importancia económica.
4. - Que debe ir de un lugar situado en un país a otro situado en un país diferente.³²

Cabe resaltar que el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado el 7 de julio de 1989, vigente en la actualidad en México, no contiene una definición específica del contrato, pero al ser emitido por el Poder Ejecutivo en ejercicio de sus facultades reglamentarias consignada en el artículo 89, fracción I, de la Constitución, fue emitido para establecer la regulación interna correspondiente al Convenio Internacional, y por ende atiende a la definición contenida en él, según se desprende de la exposición de motivos.

En cuanto a las características del contrato conforme a la Teoría General de los mismos, éstas son las siguientes:

- Típico o Nominado,
- Consensual,
- Bilateral,
- Oneroso,
- Conmutativo, y
- De tracto sucesivo.³³

Es típico y nominado, ya que se encuentra estructurado expresamente, en este caso, en el Convenio Internacional y en el Reglamento Nacional.

Es consensual, ya que no requiere de formalidades determinadas para su validez.³⁴

Es Bilateral toda vez que una y otra parte, operador de transporte multimodal y expedidor, se obligan recíprocamente.³⁵

³¹ *Idem.*

³² Salgado y Salgado José Eusebio Et Al, *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales*. Vol. I, México, 1981, Pag. 324.

³³ Díaz Bravo, Arturo. *Contratos Mercantiles*, México, 1997, Pag. 131.

³⁴ Sánchez Medal, Ramón. *De los Contratos Civiles*, México, 1993, Pag. 105.

³⁵ *Idem.*

Es oneroso Toda vez que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos entre las partes.³⁶

Es conmutativo, ya que las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les causa éste.³⁷

Es de tracto sucesivo ya que su ejecución es periódica.

De la definición y características antes señaladas personalmente creo que el contrato puede definirse de la siguiente manera:

Es el contrato mercantil por medio del cual el Operador de Transporte Multimodal se obliga con el expedidor, mediante el pago de un precio, al transporte de mercancías por dos modos de transporte, por lo menos, tomándolas bajo su custodia, desde un lugar situado en un país, hasta otro lugar designado para su entrega, el cual podrá constar en un instrumento denominado Documento de Transporte Multimodal.

Cabe señalar que agrego la característica mercantil al contrato, por lo siguiente:

- Reúne la nota característica de los contratos mercantiles que es el fin de lucro o de provecho.³⁸

- Un criterio de orden practico establece que los contratos mercantiles son aquellos enumerados por el artículo 75 del Código de Comercio, en este caso la Fracción VIII³⁹, que dice:

“Artículo 75. - La ley reputa actos de comercio:

I. Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados;

II. Las compras y ventas de bienes inmuebles, cuando se hagan con dicho propósito de especulación comercial;

III. Las compras y ventas de porciones, acciones y obligaciones de las sociedades mercantiles;

IV. Los contratos relativos a obligaciones del Estado u otros títulos de crédito corrientes en el comercio.

V. Las empresas de abastecimientos y suministros;

VI. Las empresas de construcciones y trabajos públicos y privados;

VII. Las empresas de fabricas y manufacturas;

VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua, y las empresas de turismo;

IX. Las librerías y las empresas editoriales tipográficas;

³⁶ Ibidem. Pag. 106.

³⁷ Idem.

³⁸ Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos, México, 1996. Pag. 26.

³⁹ Ibidem Pag. 27.

- X. Las empresas de comisiones, de agencias, de oficinas de negocios comerciales y establecimientos de ventas en pública almoneda;
- XI. Las empresas de espectáculos públicos;
- XII. Las operaciones de comisión mercantil;
- XIII. Las operaciones de mediación en negocios mercantiles;
- XIV. Las operaciones de bancos;
- XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;
- XVI. Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas;
- XVII. Los depósitos por causas de comercios;
- XVIII. Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre los certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos;
- XIX. Los cheques, Letras de cambio, o remesas de dinero de una plaza a otra, entre toda clase de personas;
- XX. Los valores u otros títulos a la orden o al portador, y las obligaciones de los comerciantes, a no ser que se pruebe que derivan de una causa extraña al comercio;
- XXI. Las obligaciones entre comerciantes y banqueros si no son de naturaleza esencialmente civil;
- XXII. Los contratos y obligaciones de los empleados de los comerciantes en lo que concierne al comercio del negociante que los tiene a su servicio;
- XXIII. La enajenación que el propietario o el cultivador hagan de los productos de su finca o de su cultivo;
- XXIV. Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este código.

En caso de duda, la naturaleza comercial del acto será fijada por arbitro judicial.^{40C}

- Otro criterio derivado de la materia que regula o debe reglamentar el derecho mercantil, es el que se refiere al derecho de los actos en más realizados por empresas.⁴¹

- Y finalmente por la tesis que considera que los contratos mercantiles son aquellos que surgen de las relaciones a que da lugar el ejercicio de una empresa o que están vinculados a la actividad empresarial.⁴²

Asimismo, la consecuencia de calificar al contrato como mercantil, y no como civil, trae como principales efectos la aplicación del derecho sustantivo mercantil y las normas adjetivas, especialmente, las vías procesales para el caso de controversias y litigios.⁴³

⁴⁰ Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ed. Porrúa, México, 1994. Pag. 12.

⁴¹ Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos, México, 1996. Pag. 27.

⁴² Idem.

⁴³ Ibidem Pag. 28.

2.1. - ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO.

a). - El expedidor.

Respecto de éste sujeto del contrato de transporte multimodal, tenemos que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, lo define como toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entregue efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato.⁴⁴

En cuanto al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado el 7 de julio de 1989, vigente en la actualidad en México, ocurre la misma situación que con la definición del contrato, es decir, no la efectúa, pero al reglamentar el convenio, se entiende integrada al mismo.

En si el expedidor es la contraparte del Operador de Transporte Multimodal en el Contrato de Transporte Multimodal, es decir, la persona que entrega las mercancías para que sean transportadas a través de este sistema.⁴⁵

Respecto de la figura en comento, y su definición otorgada por el Convenio Internacional, cabe señalar que el término persona es utilizado en su sentido amplio, es decir comprendiendo tanto a las físicas como a las jurídicas o morales.

b). - El Operador.

En cuanto al operador de Transporte Multimodal, el Convenio Internacional nos dice que se entiende como 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 de los portadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.⁴⁶

En si el operador de Transporte Multimodal, es la persona que por si o por medio de un representante, celebra el contrato, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del mismo.⁴⁷

Ahora bien, respecto ésta figura del contrato, el Reglamento para el Transporte Multimodal de Mercancías, en su artículo siete, establece que en los Estados Unidos Mexicanos, se entenderá por operador de transporte Multimodal Internacional a la persona

⁴⁴ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pag. 4.

⁴⁵ Salgado y Salgado José Eusebio Et Al, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. Vol. I, México, 1981, Pag. 325.

⁴⁶ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pag. 4.

⁴⁷ Salgado y Salgado José Eusebio Et Al, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. Vol. I, México, 1981, Pag. 325.

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.⁴⁸

Es decir el Ejecutivo en ejercicio de sus facultades reglamentarias no efectuó una definición del Operador de Transporte Multimodal, sino que solo se limitó a señalar como tales a las personas morales autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En este sentido, el reglamento es Contradictorio con el Convenio Internacional, ya que faculta como Operador de Transporte Multimodal solo a las personas morales, y el Convenio Internacional no, ya que utiliza el término genérico de persona, sin distinguir entre las físicas o las jurídicas o morales.

En cuanto al resto de las disposiciones contenidas en el Capítulo del Operador de Transporte Multimodal del Reglamento para el Transporte Multimodal de Mercancías, éstas por referirse a los requisitos para obtener la concesión, serán comentadas en el capítulo correspondiente al Régimen Jurídico Nacional del Contrato.

c). - El Consignatario.

En lo que se refiere a esta figura del contrato, el Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercancías, señala que se entiende como la persona autorizada para recibir las mercancías.⁴⁹

2.2. - ELEMENTOS DE EXISTENCIA DEL CONTRATO.

Por el régimen legal vigente en México, de derecho privado diferenciado reconoce al derecho común como fuente supletoria de las leyes mercantiles, Art. 2 del Código de Comercio, por manera que en ellos la teoría general de las obligaciones civiles cumple el mismo desempeño respecto de las obligaciones mercantiles.⁵⁰

La supletoriedad de la legislación civil a la mercantil se reitera también con lo dispuesto por el artículo 81 del Código de Comercio, el cual establece la figura de la incorporación, al señalar la aplicación a los actos mercantiles las disposiciones del derecho civil acerca de los contrayentes y de las excepciones y causas que rescinden o invalidan los contratos.

a). - El Consentimiento.

El primer elemento de existencia es el consentimiento, el cual ha de entenderse para este estudio en dos sentidos: como voluntad del deudor para obligarse y como concurso o acuerdo de voluntades.⁵¹

⁴⁸ Código de Comercio y Leyes Complementarias. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Edit. Porrúa, México, 1994, Pág. 595.

⁴⁹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pág. 4.

⁵⁰ Díaz Bravo, Arturo. *Contratos Mercantiles*, México, 1997, Pág. 4.

⁵¹ Sánchez Meda, Ramón. *De los Contratos Civiles*, México, 1993, Pág. 26.

Por la clasificación del Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el sentido aplicable del consentimiento es como concurso o acuerdo de voluntades.

Para llegar al concurso de voluntades, ordinariamente hay negociaciones o tratos previos entre las partes, que discuten las cláusulas y los elementos hasta ponerse de acuerdo.⁵²

En el caso particular del Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, es práctica común internacional la expedición del Conocimiento de Embarque Multimodal, el cual contiene un clausulado tipo, muy semejante al del conocimiento de embarque que ampara el transporte marítimo de mercancías.

Al respecto Javier Arce Gargollo nos dice que un fenómeno propio de la contratación en masa o en serie de las grandes empresas productoras, propio de la economía moderna es la aparición y proliferación de las llamadas condiciones generales de los contratos. Estas se pueden definir como los conjuntos de reglas que un particular, empresario, grupo o rama de industriales o comerciantes, ha establecido para fijar el contenido; derechos y obligaciones, de los contratos que sobre un determinado tipo de prestaciones se propone celebrar.⁵³

Además nos manifiesta que la doctrina distingue entre las condiciones generales del contrato de las condiciones generales de la contratación que son un conjunto de normas o de reglas unilateralmente dictadas por una empresa mercantil o industrial, o por un grupo de empresas, a fin de que con arreglo a ellas se reglamenten todas las operaciones y contratos que estas mismas empresas vayan celebrando en sus actividades mercantiles.⁵⁴

De tal manera que las condiciones generales del contrato son, casi siempre, parte o complemento de un contrato de adhesión y tienen como efecto principal uniformar contractualmente y en forma objetiva las relaciones de una empresa con todos los que con ella contratan o pueden llegar a contratar. Las condiciones generales de la contratación parecen tener un carácter más abstracto y general que las anteriores. En un sentido material las condiciones generales del contrato y las de contratación vienen a funcionar, prácticamente a modo de preceptos de carácter abstracto, que dotados de una cierta coacción se imponen con carácter general a quienes necesitan contratar con los empresarios.⁵⁵

En este sentido cabe resaltar que las partes contratantes, cuya competencia para dirimir controversias derivadas del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías sea México, deberán ser muy cuidadosas, ya que conforme al artículo 78 del Código de Comercio, las partes en materia mercantil se obligan en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse.⁵⁶

Respecto del Documento de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, éste será objeto de análisis posteriormente.

⁵² Sánchez Meda, *Op Cit*, Pag. 27.

⁵³ Arce Gargollo, Javier, *Contratos Mercantiles Atípicos*, México, 1996. Pag. 36.

⁵⁴ *Idem*.

⁵⁵ *Idem*.

⁵⁶ Código de Comercio y Leyes Complementarias. Edit. Porrúa, México, 1994, Pag. 13.

b). - El objeto del Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Conforme a la definición legal del contrato, el objeto directo e inmediato del contrato es la creación o transmisión de obligaciones o derechos, sean estos reales o personales; pero por una elipsis que viene del Código Napoleónico, se menciona como objeto del contrato lo que propiamente es el objeto de la obligación creada o transmitida por él. Este objeto indirecto o mediato del contrato puede ser o la prestación de una cosa, o la cosa misma, o bien la prestación de un hecho o el hecho mismo. A éste particular resulta muy útil el empleo de la terminología de objeto-cosa, o de objeto hecho del contrato.⁵⁷

Así tenemos que las obligaciones objeto de un contrato por ser obligaciones de medio o de actividad, como por ejemplo la del profesionista en el contrato de prestación de servicios profesionales, u obligaciones de resultado, como por ejemplo las del porteador en el contrato de transporte. Las primeras sólo exigen del deudor escuetamente su actuación y diligencia, en tanto que las segundas atienden al resultado mismo o beneficio concreto que de la obligación deriva el acreedor.⁵⁸

La trascendencia de ésta clasificación radica en que las obligaciones de medio o de actividad, para exigir su responsabilidad al deudor que ha realizado o prestado su actividad, es preciso que el acreedor alegue y compruebe la negligencia, el dolo o la impericia en que haya incurrido el deudor, mientras que en las obligaciones de resultado, la responsabilidad se presume a cargo del deudor, quien es el que debe acreditar las causas excluyentes de responsabilidad.⁵⁹

La dualidad de las obligaciones clasificadas en de medio o de actividad y de resultado se ha tratado de reducir a la distinción entre responsabilidad subjetiva y objetiva aplicada a los contratos.⁶⁰

En base a los anterior, el objeto directo o inmediato del contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en un sentido jurídico es la creación de una obligación de resultado, mediante la cual el Operador de Transporte Multimodal, se compromete con el expedidor a llevar las mercancías designadas para tal efecto desde un lugar determinado, hasta otro, donde las entregará al consignatario.

En cuanto al objeto hecho del contrato, este debe ser positivo, efectuar el transporte de mercancías, posible, natural y jurídicamente lícito.⁶¹

c). - La Solemnidad.

Esta es una característica que el legislador exige para determinados actos jurídicos, sin la cual los mismos son inexistentes, clásico ejemplo es el del matrimonio, pero en materia mercantil, que es la aplicable al contrato de Transporte Multimodal, por estar definido como un acto de comercio en el Código de la materia, y conforme a lo establecido en el artículo 78

⁵⁷ Sánchez Meda, Ramón. *De los Contratos Civiles*, México, 1993, Pag. 32.

⁵⁸ *Idem*.

⁵⁹ Sánchez Meda, Ramón. *De los Contratos Civiles*, México, 1993, Pag. 33.

⁶⁰ *Idem*.

⁶¹ *Ibidem*. Pag. 38.

del mismo ordenamiento, la validez de las convenciones mercantiles no depende de la observancia de formalidades o requisitos determinados.⁶²

2.3. - ELEMENTOS DE VALIDEZ DEL CONTRATO.

a).- Capacidad de las partes.

La capacidad de ejercicio para contratar es la aptitud reconocida por la ley en una persona para celebrar por sí misma un contrato.⁶³

La capacidad de contratar es una subespecie de la capacidad de obrar o de la capacidad de ejercicio y consiste en la aptitud reconocida por la ley a una persona para estipular por sí el contrato sin necesidad de sustitución o de asistencia de otras personas.⁶⁴

Aplicando lo anterior al Contrato de Transporte Multimodal encontramos que no hay controversia en cuanto a las figuras del expedidor o el consignatario, ya que son quienes celebran el contrato por sí o por cuenta de otro o quien entrega efectivamente las mercancías al Operador, y quien se encuentra autorizada para recibir las mismas, pero si la hay respecto del Operador de Transporte Multimodal, derivado de lo establecido por el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y por el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional como a continuación se expone:

El convenio al definir al Operador de Transporte Multimodal señala como tal a toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre celebra un Contrato de Transporte Multimodal de mercancías sin distinguir si la misma debe ser persona física o moral.⁶⁵

En lo que hace al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, al definir al Operador de Transporte Multimodal en su artículo 7º, señala que se entiende como tal a la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que celebra un contrato de Transporte Multimodal contraviniendo al Convenio Internacional, el cual como será analizado posteriormente, debe prevalecer sobre el reglamento, por la jerarquía de las normas establecida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.⁶⁶

En este sentido, en México, se ve afectada la llamada formalidad habilitante de las personas físicas, definida esta como la autorización o permiso que a una persona capaz se otorga por una autoridad judicial o administrativa, para la celebración de un determinado contrato, al limitar el ejercicio de la función de Operador de Transporte Multimodal solo a las personas morales.⁶⁷

⁶² Código de Comercio y Leyes Complementarias. Edit. Porrúa, México, 1994, Pag. 13.

⁶³ Sánchez Medal, Ramón. *Op.Cit.* Pag. 42.

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ Cfr. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pag. 4.

⁶⁶ Cfr. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Edit. Porrúa, México, 1994, Pag. 595.

⁶⁷ Sánchez Medal, Ramón. *Op.Cit.* Pag. 44.

b). - Ausencia de vicios en la voluntad.

Aunque exista el consentimiento en un contrato, puede ser deficiente por falta de conocimiento o por falta de libertad, esto es, por un vicio que afecte a la inteligencia, error o dolo, o por un vicio que afecte la voluntad, violencia, o por un vicio que afecte a una y otra facultad, la lesión.⁶⁸

El primero de estos vicios es el error, el cual se define como la opinión subjetiva contraria a la realidad o la discrepancia entre la voluntad interna y la voluntad declarada.⁶⁹

Este vicio de la voluntad puede afectar al contrato de Transporte Multimodal como ejemplos tenemos cuando el expedidor cree contratar con el Operador el transporte de sus mercancías en medios de transporte distintos de los que realmente son utilizados, o al contratar en condiciones más onerosas o desfavorables de las que pensó.

El segundo vicio de la voluntad es el dolo, definido como cualquier gestión o artificio que se emplea para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes.⁷⁰

Este se puede presentar en el contrato de Transporte Multimodal por ejemplo, cuando una persona física en México, lo suscribe ostentándose como Operador de transporte, ya que no podría contar con la autorización, o si el expedidor deliberadamente oculta las características de las mercancías a transportar cuando estas requieren de maniobras especiales por el riesgo que implica su manejo.

El tercer vicio de la voluntad es la violencia, física cuando se emplea la fuerza física o de algún agente material que prive de libertad al contratante, o moral, propiamente intimidación o miedo, cuando por medio de amenazas o de fuerza física se coloca a un contratante en la disyuntiva de aceptar en ese momento un mal presente o futuro para él o para personas muy allegadas al mismo, o bien celebrar el contrato.⁷¹

Por las características que presenta el Contrato de Transporte Multimodal, éste vicio es prácticamente difícil que se presente por las partes que en él intervienen.

El cuarto y último vicio es la lesión, que es el perjuicio, que en un contrato conmutativo experimenta una parte que recibe una prestación inferior a la que ella a su vez proporciona a la otra parte.⁷²

Este vicio en la voluntad de las partes en el Contrato de Transporte Multimodal es posible que se presente, pero conforme a las características de los actos de comercio y lo dispuesto por el artículo 78 del código de la materia, el cual genéricamente señala que las partes se obligan en la manera y términos en que aparezca que quiso obligarse, es prácticamente indemostrable.

⁶⁸ *Ibidem*. Pag. 45-46.

⁶⁹ *Ibidem*. Pag. 46.

⁷⁰ *Ibidem*. Pag. 51.

⁷¹ *Ibidem*. Pag. 53.

⁷² *Ibidem*. Pag. 56.

c). - Cumplimiento de la forma legal.

En sentido estricto la forma consiste en el medio señalado por la ley para que se manifieste la voluntad en determinados casos.⁷³

Entre el Contrato consensual y el solemne cabe el contrato que podríamos designar con el nombre de formal, en el que la forma prescrita no sea simplemente probatoria ni su omisión haga inexistente el contrato, sino que esté sancionada con la nulidad relativa del mismo.⁷⁴

En las legislaciones modernas la libertad de forma conserva el rango de principio general. Los artículos 78 y 79 del Código de Comercio recogen esta regla y sus excepciones. El primer precepto expresa que en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados.⁷⁵

Las excepciones que señala el siguiente artículo son los contratos que de acuerdo a la ley requieran formas o solemnidades para su eficacia y los otorgados en un país extranjero que deben ajustarse a la regla del lugar del otorgamiento.⁷⁶

Así tenemos que la distinción entre contrato formal y no formal se funda mas bien en la posición que adopta la ley respecto a la autonomía de las partes en cuanto a la elección de una forma. Cuando la ley niega esa autonomía e impone al contrato una forma, se dice que el contrato es formal, cuando, por el contrario deja a los interesados en libertad respecto de la forma, se dice que el contrato no es formal. De aquí que la distinción de que se trata se convierta en la de contratos con forma libre y contratos con forma impuesta.⁷⁷

Por lo antes señalado tenemos que el Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías es formal, ya que tanto el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías en su artículo 5º, inciso 1, como el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional en su artículo 14, establecen que el Operador de transporte deberá expedir un documento de transporte multimodal en el cual conste el contrato.

d). - Licitud en el Objeto del Contrato.

El Objeto hecho del contrato debe ser posible y lícito, el hecho es ilícito cuando contradice leyes de orden público o las buenas costumbres. Por normas de orden público interno han de entenderse las relativas a la organización política, a la organización judicial, al régimen de bienes inmuebles, a la capacidad y al estado civil de las personas, y en general, las normas de Derecho Público o a las de Derecho Privado que tengan el carácter de imperativas o de prohibitivas.⁷⁸

⁷³ Arce Gargollo, Javier. *Op. Cit.*, Pag. 44.

⁷⁴ *Ibidem*, Pag. 44-45.

⁷⁵ *Ibidem*, Pag. 45.

⁷⁶ *Idem*.

⁷⁷ *Ibidem*, Pag. 44.

⁷⁸ Sánchez Medal, Ramón. *Op. Cit.* Pag. 39.

Un ejemplo de la ilicitud en el objeto del Contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías es el consignado en el artículo 12 del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el cual refiere a la obligación del expedidor de indemnizar al Operador de los perjuicios que a éste le causen la declaración inexacta de o insuficiente de los datos relativos a las mercancías, tales como sus marcas, número, peso, cantidad y en su caso carácter peligroso.⁷⁹

⁷⁹ Cfr. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Diario Oficial de la Federación, 27 de abril de 1982, Pág. 7.

CAPITULO II.- REGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO. *

En el presente capítulo comenzare con el análisis del régimen jurídico nacional, partiendo de la publicación y contenido genérico del Reglamento para el transporte Multimodal de Mercancías.

Una vez hecho esto enunciaré otras disposiciones nacionales contenidas en la Ley de Navegación; el Reglamento de la Ley Aduanera; la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y la Ley Federal de Derechos; que también hacen referencia al transporte multimodal.

Posteriormente en el régimen internacional transcribiré los fundamentos de la Convención concluida en Ginebra el 24 de mayo de 1980, para adoptar el Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Una vez hecho lo anterior, efectuaré un análisis comparativo entre lo dispuesto por el Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal de Mercancías y el Reglamento Para el Transporte Multimodal de Mercancías.

Finalmente se hará mención a las Reglas de la UNCTAD-CCI, Relativas a los Documentos de Transporte Multimodal, que fueron aprobadas por el Consejo de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en su reunión del 11 de junio de 1991, y que fueron elaboradas en cooperación con la Secretaría de la UNCTAD.

1. - REGIMEN JURIDICO NACIONAL.

1.1 EL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional vigente en México, fue promulgado por el Ex presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Carlos Salinas de Gortari, en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por la Fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política, en la cual a la letra se establece:

* Los artículos a que se hará referencia en el presente Capítulo fueron tomados del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte Multimodal Internacional de Mercancías, publicado en el Diario Oficial el 27 de abril de 1982, Págs. 3-17, y del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de julio de 1989.

“ Artículo 89. - Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia; ...”⁸⁰

El Reglamento fue publicado el día 6 de julio de 1989, y conforme a sus tres transitorios entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, abrogando el reglamento anterior publicado el 16 de agosto de 1982, y derogando todas las disposiciones administrativas que se le opusieron.

El contenido genérico del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional es el siguiente:

DISPOSICIONES GENERALES.

ARTICULOS 1 AL 6.

DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULOS 7 AL 9.

DE LA RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 10 AL 20.

DE LAS INCONFORMIDADES.

ARTICULO 21.

TRANSITORIOS.

ARTICULOS PRIMERO AL TERCERO.

1.1.1. OTRAS LEGISLACIONES NACIONALES RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS.

En otras legislaciones nacionales tenemos respecto de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, en adelante Operador, lo establecido en la Ley de Navegación, en su Artículo 98, el cual a la letra señala:

" LEY DE NAVEGACION
TITULO QUINTO. DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION
DE EMBARCACIONES
CAPITULO II. CONTRATO DE TRANSPORTE DE
MERCANCIAS POR AGUA

⁸⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117ª Edición, México, 1997, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag. 74.

“ARTICULO 98. - Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

“Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

“En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

“A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.”⁸¹

Como se puede observar dicha Ley señala que a los contratos de transporte multimodal les serán aplicables las disposiciones establecidas por el Convenio Internacional, la Ley de Navegación y el Reglamento respectivo.

Asimismo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece en su Artículo 69, que los permisionarios que participen en los servicios de transporte multimodal serán responsables en los términos del contrato de transporte representado en la Carta de Porte. A continuación se transcribe dicho Artículo.

“LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

TITULO SEXTO. DE LA RESPONSABILIDAD CAPITULO II. DE LA RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

ARTICULO 69. - El permisionario que participe en la operación de servicios de transporte multimodal internacional, sólo será responsable ante el usuario del servicio en las condiciones y términos del contrato de transporte establecido en la carta de porte y únicamente por el segmento del transporte terrestre en que participe.”⁸²

En cuanto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, su reglamento interior en su Artículo 2º establece la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferrocarrilero y

⁸¹ Ley de Vías Generales de Comunicación y Disposiciones Complementarias. Ed. Porrúa, Mex. 1998, Pág. 306.

⁸² *Ibidem*, Pág. 206.

Multimodal, y en su Artículo 21 establece las facultades de ésta. A continuación se transcriben ambos artículos:

" REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

CAPITULO I. DEL AMBITO DE COMPETENCIA DE LA SECRETARIA.

"ARTICULO 2. - Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos y unidades administrativas:

- Secretario
- Subsecretario de Infraestructura
- Subsecretario de Transporte
- Subsecretario de Comunicaciones
- Oficial Mayor
- Coordinador General de Puertos y Marina Mercante
- Coordinador General de Planeación y Centros SCT
- Contraloría Interna
- Dirección General de Asuntos Jurídicos
- Dirección General de Comunicación Social
- Dirección General de Carreteras Federales
- Dirección General de Conservación de Carreteras
- Dirección General de Servicios Técnicos
- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Dirección General de Autotransporte Federal
- Dirección General de la Policía Federal de Caminos
- Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal
- Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte
- Dirección General de Política de Telecomunicaciones
- Dirección General de Sistemas de Radio y Televisión
- Dirección General de Puertos
- Dirección General de Marina Mercante
- Dirección General de Capitanías
- Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto
- Dirección General de Recursos Humanos
- Dirección General de Recursos Materiales
- Dirección General de Planeación
- Dirección General de Evaluación
- Unidad de Autopistas de Cuota
- Centros SCT
- Comisión Federal de Telecomunicaciones
- Instituto Mexicano del Transporte

- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.⁸³

“CAPITULO VI. DE LAS ATRIBUCIONES DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS

“ARTICULO 21. - Corresponde a la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal:

“I.- Proponer y promover las políticas y programas de desarrollo, promoción, regulación y supervisión del sistema ferroviario y del transporte multimodal, y fomentar la operación intermodal de los distintos modos de transporte para conformar un sistema integral;

“II.- Tramitar las peticiones relativas al otorgamiento de concesiones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación o terminación y, en su caso, las licitaciones públicas correspondientes;

“III.- Definir las características, tipo y ubicación de las vías generales de comunicación ferroviaria a ser construidas o reconstruidas; fijar y modificar las dimensiones y características del derecho de vía de las vías generales de comunicación ferroviaria, así como aprobar los proyectos de construcción y, en su caso, reconstrucción de las mismas;

“IV.- Otorgar, modificar o revocar los permisos y autorizaciones en materia ferroviaria, entre otros, respecto a la prestación de los servicios auxiliares; la construcción de accesos, cruzamientos, puentes, instalación de anuncios, así como cualquier otra clase de obras e instalaciones subterráneas, superficiales o aéreas en el derecho de vía de las vías generales de comunicación ferroviaria en materia multimodal, así como para ejecutar maniobras en zonas federales terrestres, y aprobar, en su caso, los proyectos ejecutivos correspondientes;

“V.- Imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, así como en la prestación de los servicios ferroviarios;

“VI.- Ejercer las atribuciones de la Secretaría respecto de las tarifas y precios en materias ferroviaria, de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria, de autotransporte, carretera, y los servicios relacionados con dichas actividades, de conformidad con las disposiciones legales y administrativas aplicables, excepto las que conforme a este Reglamento sean competencia de otras unidades administrativas;

“VII.- Proponer a las autoridades competentes los derechos, productos, aprovechamientos y contraprestaciones que se cubrirán al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones, permisos y autorizaciones en materia

⁸³ Ibídem, Pág. 782.

ferroviaria y de transporte multimodal, así como por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público correspondientes a la infraestructura ferroviaria y por la prestación del servicio público de transporte ferroviario;

“VIII.- Establecer las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales se prestarán los servicios ferroviarios de interconexión y terminal, y se otorgarán derechos de paso y derechos de arrastre, cuando no exista acuerdo entre las partes;

“IX.- Aprobar los contratos de seguro que en materia de transporte ferroviario y multimodal deban contratar los concesionarios y permisionarios, y establecer los montos mínimos que deberán cubrir dichos contratos;

“X.- Asignar la inicial y número que deberá portar el equipo tractivo que transite por las vías generales de comunicación ferroviaria;

“XI.- Expedir, renovar, suspender y cancelar la licencia federal ferroviaria, así como determinar los lineamientos generales respecto de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación para la prestación de los servicios a cargo del personal que opera o auxilia en la operación del servicio público de transporte ferroviario;

“XII. Realizar la investigación y dictamen de los accidentes ferroviarios y determinar sus causas, así como coadyuvar en la materia con las autoridades competentes que lo soliciten;

“XIII. Verificar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, concesiones, permisos, autorizaciones y demás disposiciones administrativas, por parte de los concesionarios, permisionarios y autorizados en materia ferroviaria y de transporte multimodal;

“XIV. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar y, en su caso, reducir y cancelar las sanciones que procedan por infracciones a las leyes, reglamentos y demás disposiciones administrativas en materia ferroviaria y de transporte multimodal, así como por el incumplimiento de las disposiciones relativas a las tarifas en las materias a que se refiere la fracción VI anterior y, cuando proceda, dar aviso a las autoridades hacendarias, así como efectuar las notificaciones respectivas;

“XV. Llevar el Registro Ferroviario Mexicano;

“XVI. Elaborar los proyectos de normas oficiales mexicanas que se requieran en materia ferroviaria y de transporte multimodal, incluyendo las relativas al transporte de materiales y residuos peligrosos que se realicen en estos modos de transporte, así como autorizar las unidades de verificación en materia ferroviaria;

“XVII. Evaluar, en coordinación con los Centros SCT, la infraestructura ferroviaria, la prestación de los servicios ferroviarios y de transporte multimodal, así como formular y promover la realización de los estudios tendientes a uniformar los sistemas de información estadística en dichas materias, y

“XVIII. Participar, en el ámbito de su competencia, en las negociaciones para la celebración o revisión de los tratados y convenios internacionales, así como en sus relaciones con otras dependencias y entidades, e intervenir en el proceso de homologación de normas técnicas en materia ferroviaria.

“XIX.- Derogada.

“XX.- Derogada.

“XXI.- Derogada.

“XXII.- Derogada.

“XXIII.- Derogada.

“XXIV.- Derogada.

“XXV.- Derogada.

“XXVI.- Derogada.

“XXVII.- Derogada.”⁸⁴

A su vez el Reglamento de la Ley Aduanera en su título IV, denominado “Regímenes Aduaneros”, Capítulo IV, Temporales de Importación y Exportación, Sección Primera Importaciones y Exportaciones Temporales; establece en su Artículo 142, la importación temporal de los contenedores para el Transporte Multimodal de Mercancías establece lo siguiente:

“ REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA

“TÍTULO CUARTO. REGIMENES ADUANEROS CAPÍTULO IV. TEMPORALES DE IMPORTACION Y EXPORTACION SECCIÓN I. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES TEMPORALES

“ARTÍCULO 142. - Para efectos del inciso a) de la fracción V del artículo 106 de la Ley, las importaciones temporales de contenedores se tramitarán por las empresas de transporte multimodal, sus representantes o por sus consignatarios mediante la presentación de la solicitud, la cual es independiente de la documentación aduanera que ampare las mercancías que

⁸⁴ Ibidem, Pág. 816-819.

conduzcan. Dicha importación deberá ser tramitada ante la aduana de entrada, independientemente de que las mercancías que contengan sean despachadas ante una aduana interior. La exportación temporal se tramitará por el remitente.

“La legal estancia en territorio nacional de los contenedores importados temporalmente, se podrá comprobar con la copia del pedimento de importación o exportación que ampare la mercancía que transporten, donde se describan dichos contenedores o, con la forma oficial de importación temporal de contenedores que autorice la Secretaría.”⁸⁵

Por otra parte la Ley Federal de Derechos en su Título I "De los Derechos por la Prestación de Servicios", Capítulo VIII, De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sección Novena, Otros Servicios, en su Artículo 172-D establece el pago de la cuota por la autorización para operar el Transporte Multimodal, a continuación se transcribe el citado Artículo:

" LEY FEDERAL DE DERECHOS

"TITULO I. DE LOS DERECHOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

CAPITULO VIII. DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

SECCION NOVENA. OTROS SERVICIOS.

" ARTICULO 172-D. - Por la autorización para operar el transporte multimodal, se pagará la cuota de \$1300.12 "⁸⁶.

2. - REGIMEN JURIDICO INTERNACIONAL.

2.1 EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS, SUS FUNDAMENTOS..

A continuación transcribo los fundamentos de la Convención concluida en Ginebra, Suiza, el día 24 de mayo de 1980, para adoptar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en la cual los Estados partes en dicho convenio, reconocieron lo siguiente:

" a) que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.

⁸⁵ Ley Aduanera y Reglamento, Ediciones Fiscales Isef, Mex. 1998, Pág. 47.

⁸⁶ Ley Federal de Derechos, , Ediciones Fiscales Isef, Mex. 1999, 2º Ed. Pág. 104.

“b) la necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

“c) la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito,

“d) la conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal,

“e) la necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional 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 portadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano obra local y de los seguros locales,

“h) la necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

“i) la necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito,

“CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

“a) que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.

“b) que antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,

“c) que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,

“d) que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.”⁸⁷

Ahora bien, a continuación presento el contenido genérico del Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y posteriormente una tabla de concordancia entre las disposiciones establecidas en el Convenio Internacional y las contenidas en el Reglamento:

CONTENIDO DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE LAS MERCANCIAS:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES.

ARTICULO 1. - DEFINICIONES.

ARTICULO 2. - AMBITO DE APLICACIÓN.

ARTICULO 3. - APLICACIÓN OBLIGATORIA.

ARTICULO 4. - REGLAMENTACION Y CONTROL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

PARTE II. DOCUMENTACION.

ARTICULO 5. - EMISION DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 6. - DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL NEGOCIABLE

ARTICULO 7. - DOCUMENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL NO NEGOCIABLE.

ARTICULO 8. - CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

⁸⁷ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la federación, 27 de abril de 1982, Pag. 3-4.

ARTICULO 9. - RESERVAS DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 10. - VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 11. - RESPONSABILIDAD POR OMISIONES O FALSAS DECLARACIONES INTENCIONALES.

ARTICULO 12. - GARANTIA PROPORCIONADA POR EL EXPEDIDOR.

ARTICULO 13. - OTROS DOCUMENTOS.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 14. - PERIODO DE RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 15. - RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS AGENTES Y OTRAS PERSONAS.

ARTICULO 16. - FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 17. - CAUSAS CONCURRENTES.

ARTICULO 18. - LIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 19. - DAÑOS LOCALIZADOS.

ARTICULO 20. - RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL.

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

PARTE IV. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

ARTICULO 22. - NORMA GENERAL.

ARTICULO 23. - NORMAS RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES.

ARTICULO 24. - AVISO DE PERDIDA, DAÑO O RETRASO.

ARTICULO 25. - PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES.

ARTICULO 26. - JURISDICCION.

ARTICULO 27. - ARBITRAJE.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

ARTICULO 28. - ESTIPULACIONES EXTRACONTRACTUALES.

ARTICULO 29. - AVERIA GRUESA.

ARTICULO 30. - OTROS CONVENIOS.

ARTICULO 9. - RESERVAS DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 10. - VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 11. - RESPONSABILIDAD POR OMISIONES O FALSAS DECLARACIONES INTENCIONALES.

ARTICULO 12. - GARANTIA PROPORCIONADA POR EL EXPEDIDOR.

ARTICULO 13. - OTROS DOCUMENTOS.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

ARTICULO 14. - PERIODO DE RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 15. - RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS AGENTES Y OTRAS PERSONAS.

ARTICULO 16. - FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 17. - CAUSAS CONCURRENTES.

ARTICULO 18. - LIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

ARTICULO 19. - DAÑOS LOCALIZADOS.

ARTICULO 20. - RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL.

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

PARTE IV. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

ARTICULO 22. - NORMA GENERAL.

ARTICULO 23. - NORMAS RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES.

ARTICULO 24. - AVISO DE PERDIDA, DAÑO O RETRASO.

ARTICULO 25. - PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES.

ARTICULO 26. - JURISDICCION.

ARTICULO 27. - ARBITRAJE.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

ARTICULO 28. - ESTIPULACIONES EXTRACONTRACTUALES.

ARTICULO 29. - AVERIA GRUESA.

ARTICULO 30. - OTROS CONVENIOS.

ARTICULO 31. - UNIDAD DE CUENTA O UNIDAD MONETARIA Y CONVERSION.

PARTE VII.- CUESTIONES ADUANERAS.

ARTICULO 32. - TRANSITO ADUANERO.

PARTE VIII.- CLAUSULAS FINALES.

ARTICULO 33. - DEPOSITARIO.

ARTICULO 34. - FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACIÓN Y ADHESION.

ARTICULO 35. - RESERVAS.

ARTICULO 36. - ENTRADA EN VIGOR.

ARTICULO 37. - FECHA DE APLICACIÓN.

ARTICULO 38. - DERECHOS Y OBLIGACIONES EN VIRTUD DE CONVENIOS EXISTENTES.

ARTICULO 39. - REVISION Y ENMIENDA.

ARTICULO 40. - DENUNCIA.

ANEXO. DISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS,

ARTICULOS I AL VI.

TABLA DE CONCORDANCIA ENTRE EL CONVENIO Y EL REGLAMENTO.	
ARTICULOS CONVENIO INTERNACIONAL.	ARTICULOS REGLAMENTO DE TRANSPORTE.
1 INCISO 2)	7
2	1
3	1 IN FINE
4	SIN CORRELACION.
5	14
6	18 INCISO i)
7	SIN CORRELACION.
8	18
9	15 Y 17
10	SIN CORRELACION.
11	16
12	SIN CORRELACION.
13	19
14	10

15	SIN CORRELACION.
16	10
17	12
18	10
19	SIN CORRELACION.
20	SIN CORRELACION.
21	SIN CORRELACION.
22	13
23	18 INCISO a)
24	SIN CORRELACION.
25	11
DEL ARTICULO 26 AL 40 NO HAY NINGUNO CORRELACIONADO EN EL REGLAMENTO.	LOS ARTICULO 2 - 6, 8, 9, 20 Y 21 DEL REGLAMENTO NO TIENEN CORRELACION CON LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO.

2.1.1. ANALISIS COMPARATIVO ENTRE LO DISPUESTO POR EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS Y EL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS.

Comienza el Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en adelante el Convenio, con la parte I disposiciones generales, y en el Artículo 1, enuncia lo siguiente:

* Definiciones

"A los efectos del presente Convenio:

"1. Por 'transporte multimodal internacional' se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se 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 actúa 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 de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

"8. 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."⁸⁸

Al respecto el Reglamento de Transporte Multimodal, en adelante el Reglamento, no efectúa ninguna definición y solo establece en su Artículo 7º, el cual a la letra señala:

"REGLAMENTO ARTICULO 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."⁸⁹

Así tenemos que éste artículo sin definir la figura el Operador, pretende señalar lo que se debe entender por tal, y así nos da un elemento de validez del Contrato en México, que es 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 por el cumplimiento del contrato.

El Artículo dos del Convenio a la letra señala:

" Ambito de aplicación

" Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

⁸⁸ Ibidem. Pág. 7.

⁸⁹ Código de Comercio y Leyes Complementarias. Edit. Porrúa, México, 1994, Pág. 595.

"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."

Establece el ámbito de aplicación del Convenio, la cual será a todo contrato de transporte multimodal entre dos estados distintos siempre el origen o el destino de las mercancías este en algún estado parte en el Convenio, en este sentido la disposición del Reglamento que regula su ámbito de aplicación es el Artículo 1, el cual a la letra dispone:

" REGLAMENTO 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 el transporte segmentado. "

Este Artículo pertenece al primer apartado del Reglamento denominado disposiciones generales, y presenta el ámbito de aplicación de, manera enunciativa pero no limitativa 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.

Es aquí donde comienzan las contradicciones del Reglamento, ya que dicho ordenamiento no hace un señalamiento específico a algún Contrato de Seguro en su articulado, mas aún cuando tenemos un cuerpo legislativo específico en la Ley Sobre el Contrato de Seguro y normas especiales respecto del seguro marítimo en la Ley de Navegación y su Reglamento.

Continúa el Artículo: " y regulará la actividad del Operador del Transporte Multimodal Internacional", aquí es donde al parecer el ejecutivo quiso poner el objeto del Reglamento, ya que es a la figura que dedica la mayor parte de sus artículos como se vera posteriormente a través del desarrollo de este capítulo, pero realmente volvió a ser contradictorio, ya que lo que realizó en si fue reglamentar al Operador nacional y sus requisitos para trabajar en México, y no al Operador Internacional.

El Artículo 3º del Convenio, que a continuación se transcribe establece su aplicación obligatoria a cualquier contrato que se celebre conforme al artículo dos, de manera imperativa es decir no deja su aplicación a la voluntad de las partes, estipulando también que no afecta el derecho de expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

“ ARTICULO 3. -

Aplicación obligatoria

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.
2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado. “

A su vez el Reglamento también dejó a salvo la facultad del expedidor para elegir entre el transporte multimodal y el segmentado en la parte final del Artículo 1, como ya lo vimos.

El Artículo 4 del Convenio, contiene el apartado denominado “Reglamentación y control del transporte multimodal”, y a continuación se transcribe:

“ ARTICULO 4. -

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.
2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.
3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.”

Así tenemos que el inciso 1), señala que la aplicación del Convenio no será incompatible o contraria a tratados internacionales, leyes nacionales o reglamentos vigentes antes de su celebración, relacionados con el transporte en general.

En el inciso 2), el convenio expresamente señala que lo en él estipulado, no afecta la facultad de todo estado para reglamentar en el ámbito nacional el transporte multimodal específicamente.

Desde mi personal punto de vista el inciso 3), es el que presenta la mayor relevancia ya que en los anteriores dos incisos claramente se deja a salvo la facultad de cada Estado para reglamentar el transporte multimodal en el ámbito nacional e inclusive respeta la aplicación de tratados de transporte distintos al Convenio, siempre y cuando no sean incompatibles con el mismo, pero el inciso en comento obliga al Operador a cumplir con dichas leyes y las disposiciones establecidas en el Convenio.

A su vez el Reglamento no contiene ninguna disposición en este sentido.

A continuación el Convenio establece la Parte II que refiere a la Documentación del Transporte Multimodal, apartado que inicia en el Artículo 5º el cual a la letra establece:

“ PARTE II. DOCUMENTACION,

ARTICULO 5

Emisión del documento de transporte multimodal

1. El operador de Transporte multimodal cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.
2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.
3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.”

Tenemos que este Artículo genéricamente establece la obligación del Operador de expedir contra la entrega de las mercancías un Documento de Transporte Multimodal, el cual puede o no ser negociable, pero que tiene que estar firmado por el Operador o por una persona autorizada para tal efecto.

A este respecto el Reglamento es escueto, ya que el Artículo 14, el cual a la letra señala:

" REGLAMENTO 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 18 de este Reglamento."

Solo establece la obligación del Operador de expedir el documento de Transporte Multimodal sin hacer mención a la firma del mismo, ni lo relativo a la negociabilidad o no, ni la forma que deberá describir.

El Artículo 6 del Convenio que a continuación se transcribe establece el Documento de transporte multimodal negociable, el cual puede ser a la orden o al portador y puede ser transferido por medio de endosos.

Asimismo, los incisos 2 y 3 del Artículo en comento son de vital importancia ya que establecen que las mercancías sólo podrán ser entregadas contra entrega del Documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado, o por la entrega de buena fe del Operador contra la devolución de uno de los originales que pudieran haber sido expedidos, situaciones que pueden en un momento dado derivar en reclamaciones en contra del operador, por falta de entrega de las mercancías a su legal propietario o poseedor.

" ARTICULO 6

Documentos de transporte multimodal negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

- a) se extenderá a la orden o al portador;
- b) si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
- c) si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
- d) si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
- e) si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte 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 esos originales.”

En este sentido el Reglamento es incompleto, ya que solo hace mención en el inciso I, del Artículo 18 que a continuación se transcribe, entre los requisitos del Documento de transporte multimodal la mención de sí es negociable o no, sin establecer las formas de transmisión del mismo, ni la posibilidad de emitir varios originales o copias ni la forma entrega de las mercancías en tales supuestos.

“ REGLAMENTO ARTICULO 18.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

i).- Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no, ...”

El Artículo 7º del Convenio al efecto establece:

“ARTICULO 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.”

Dicho Artículo señala específicamente el Documento de Transporte Multimodal no negociable es en el que se debe establecer el nombre del consignatario y en el cual el Operador se libera de responsabilidad por la entrega de las mercancías al consignatario. En relación con este Artículo el Reglamento no establece disposición alguna incumpliendo con su función de reglamentar el Convenio, ya que no efectúa ninguna diferenciación entre el Documento de Transporte Multimodal Negociable y el no Negociable.

El Artículo 8º del Convenio, establece el contenido del Documento del Transporte Multimodal en los siguientes términos:

“ ARTICULO 8

Contenido del documento de transporte multimodal

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo. datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
 - b) el estado aparente de las mercancías;
 - c) el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
 - d) el nombre del expedidor;
 - e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
 - f) el lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las 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 deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
 - m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
 - n) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;
 - o) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.”

Al respecto el Artículo 18 del Reglamento es muy semejante, a continuación se transcribe el mismo:

"REGLAMENTO ARTICULO 18.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a).- La naturaleza general de las mercancías, las 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 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 tome 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 del 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 transbordo 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 hace 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 convengan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable."

Ambos artículos son semejantes salvo los siguientes puntos:

- En los incisos c) y d), del Reglamento en los que se establece que se deberá señalar además del nombre del Operador y del Expedidor los domicilios de ambos, situación que adquiere relevancia ya que para dirimir alguna controversia derivada del Contrato de Transporte Multimodal entre las partes, la competencia de la autoridad jurisdiccional se puede establecer por los domicilios, situación que no contempla el Convenio. Ahora bien, una situación relevante y que no contemplaron ni el Convenio ni el Reglamento es establecer la obligación de señalar el domicilio del destinatario de las mercancías, y por el cual también existe la posibilidad de fijar la competencia en caso de controversia.
- El inciso n) de ambos ordenamientos establece la obligación de que exista una declaración en el Documento de transporte multimodal que señale que el contrato se encuentra sujeto a lo dispuesto por el Convenio y el Reglamento respectivamente.
- El párrafo 2 del Artículo 8° del Convenio, el cual establece que la omisión de alguno de los datos que requiere el Documento de transporte multimodal, no afecta la naturaleza jurídica del contrato, siempre que se ajuste a lo establecido en el párrafo cuarto del artículo 1, que como ya se vio, se refiere a lo que se entiende por Documento de transporte multimodal y es el documento que hace prueba del contrato.

El párrafo en comento es de vital importancia ya que el Convenio en éste quita el carácter de elemento de existencia a los requisitos del Documento de transporte multimodal y los torna en elementos de validez que se pueden salvar sin afectar la existencia del Contrato, hecho que no contempla el Reglamento, y deja en estado de indefensión al expedidor y al destinatario de las mercancías.

El artículo 9 del Convenio tiene sus semejantes en los artículos 15 y 17 del Reglamento; a continuación se transcriben cada uno de ellos y se comentan conjuntamente:

" ARTICULO 9

Reservas en el documento de transporte multimodal

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de ésta incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifique eu esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

REGLAMENTO ARTICULO 15.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tiene 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.

REGLAMENTO 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.”

Lo dispuesto en los citados Artículos es relevante ya que el primer párrafo del artículo 9 del Convenio y el artículo 15 del Reglamento establecen las reservas en el Documento de Transporte Multimodal, que en mi opinión es la facultad del Operador de incluir en el documento una anotación en el caso de que sepa o sospeche de alguna inexactitud o falsa declaración respecto de las características inherentes a las mercancías transportadas.

El segundo párrafo del artículo 9 del Convenio y el artículo 17 del Reglamento son esenciales para la responsabilidad del Operador ya que en ambos establecen genéricamente la presunción salvo prueba en contrario de que las mercancías se reciben en buen estado aparente para su transporte salvo que él incluya una reserva en el Documento.

Así entonces tenemos que, si el Operador no incluye reserva alguna en el Documento de transporte multimodal, cualquier daño a las mercancías hasta su entrega al consignatario es imputable a él hasta que demuestre lo contrario.

El Artículo 10 del Convenio pertenece al apartado denominado “Valor Probatorio del Documento de Transporte Multimodal”, y a la letra establece:

“ ARTICULO 10

Valor probatorio del documento de transporte multimodal

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:

a) el documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparece descritas en dicho documento; y

b) no se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento”.

A su vez el Reglamento no contiene ninguna disposición relacionada con el Artículo en comento, lo cual demuestra nuevamente que no cumple con su función de reglamentar la norma para facilitar su implementación y exacta observancia.

El Artículo 11 del Convenio establece el apartado denominado “Responsabilidad por Omisiones o Falsas declaraciones Intencionales”, y a la letra señala:

“ ARTICULO 11

Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omita cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Este Artículo establece la responsabilidad del Operador cuando dolosamente haga constar en el Documento de Transporte Multimodal información falsa de las mercancías u omita señalar las características específicas de identificación de las mismas o el estado aparente en que las reciba, sin limitación de responsabilidad frente a terceros por cualquier pérdida, daño o gasto en que éste incurra cuando sea causado por la descripción de las mercancías que figuraba en el Documento.

En este sentido el Reglamento establece lo siguiente en el artículo 16:

“ REGLAMENTO 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.

Como se puede observar, el Reglamento también responsabiliza al Operador por omisiones o falsas declaraciones intencionales en el Documento de Transporte Multimodal con la salvedad de que no señala si tiene alguna limitación o no.

El Artículo 12 del Convenio se denomina “Garantía Proporcionada por el expedidor”, y a la letra establece:

“ARTICULO 12

Garantía proporcionada por el expedidor

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la 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 aun 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.”

Lo establecido es fundamental ya que hace responsable al expedidor por los daños y perjuicios ocasionados al Operador, derivados del Transporte Multimodal de Mercancías y la inexactitud o insuficiencia de los datos de identificación de las mercancías, obligándolo a pagar la indemnización correspondiente.

El Reglamento no tiene Artículo que se correlacione con el Convenio, incumpliendo con su función de regular las leyes para su exacta observancia.

El Artículo 13 del Convenio, denominado “Otros Documentos”, establece lo siguiente:

“ ARTICULO 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.”

En este sentido el Reglamento dispone en el Artículo 19 lo siguiente:

“ REGLAMENTO ARTICULO 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.”

Ambos artículos coinciden al establecer que la emisión del Documento de Transporte Multimodal, no afecta el hecho de que se emitan otros documentos que amparen el transporte segmentado de las mercancías.

A continuación comienza la "Parte III. Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal", con el Artículo 14 el cual a la letra señala:

" ARTICULO 14

Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibir las:

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 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."

Este Artículo establece el período de responsabilidad del Operador derivado del Contrato de Transporte Multimodal desde que recibe las mercancías y hasta que las entrega; en este sentido, el Reglamento aunque es menos específico establece lo siguiente:

REGLAMENTO 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 mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

a).- 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.”

Como se puede observar dicho artículo no es específico al no señalar a partir de que momento se consideran entregadas las mercancías al Operador y cuando se consideran entregadas por el Operador al consignatario o puestas a su disposición, pero lo mas grave no es eso sino que no responsabiliza al Operador de la entrega de las mercancías sino que señala que “hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte”, lo cual es insuficiente para el destinatario o el expedidor que no contrata solo en tales medios de transporte, sino como un transporte multimodal que se integra por los segmentados que pretende señalar el reglamento, lo cual es grave.

El Artículo 15 del Convenio establece y se denomina “Responsabilidad del Operador por sus empleados, agentes y otras personas”, y dispone lo siguiente:

“ ARTICULO 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.”

A su vez el Reglamento no contiene disposición alguna en este sentido, fallando nuevamente en su función de reglamentar la ley, ya que en todo caso tendría el expedidor o el consignatario que acudir a lo dispuesto por el Código de Comercio con relación a la responsabilidad de los factores o dependientes por el desempeño de sus funciones, para responsabilizar al Operador.

El Artículo 16 del Convenio se denomina “Fundamentos de la Responsabilidad”, y establece básicamente los siguientes puntos: la responsabilidad del Operador por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de la mercancía, y cuando se considera a las mercancías como perdidas, dicho artículo a la letra señala:

“ ARTICULO 16

Fundamento de la responsabilidad

1. 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.”

Al respecto el Reglamento en su párrafo 2º del Artículo 10 dispone lo siguiente:

“ REGLAMENTO 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 mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a).- 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.”

Como se puede observar el Reglamento es menos preciso que el Convenio y no establece cuando se considera que las mercancías están retrasadas o perdidas, contradiciendo así a la norma principal.

El Artículo 17 del Convenio se denomina “Causas Concurrentes” y a la letra señala:

“ARTICULO 17

Causas concurrentes

Quando la culpa o negligencia del Operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia a condición de que pruebe la parte de la pérdida el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.”

En este sentido el Reglamento en su artículo 12 establece lo siguiente:

" REGLAMENTO 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."

Como se puede observar, ambas legislaciones disponen que por ser el transporte de mercancías una obligación de resultado, el Operador para liberarse de responsabilidad o disminuirla deberá acreditar no haber faltado a su deber de cuidado en el desempeño de su trabajo.

El Artículo siguiente del Convenio es el 18, denominado "Limitación de Responsabilidad", y su correlativo del Reglamento es el Artículo 10 en la parte final; pero debido a que el capítulo cuarto del presente trabajo es dedicado específicamente a la limitación de responsabilidad del Operador, a continuación sólo se transcriben los artículos, mismos que serán comentados posteriormente.

"ARTICULO 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal; sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto y 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 esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
 - b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el 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 una suma que no exceda de 8,33 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 4 o 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 o 3 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 31."

" REGLAMENTO 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 mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

a).- 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."

El Artículo 19 del Convenio se denomina " Daños Localizados", a continuación se transcribe el mismo:

" ARTICULO 19

Daños localizados

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya 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."

En el presente Artículo el Convenio favorece al expedidor ya que señala que si la pérdida o el daño se producen en una fase específica y determinada del transporte de las mercancías y existe un convenio o una ley nacional imperativa que establezca un límite de responsabilidad del Operador superior al del Convenio será aplicable el Primero.

Dicho Artículo no tiene reglamentación alguna en el Reglamento, lo cual es grave, mostrando nuevamente la deficiencia con que fue elaborado dicho dispositivo.

El Artículo 20 del Convenio se denomina “esponsabilidad Extracontractual”, y en el se establece claramente que la responsabilidad del Operador sea contractual o extracontractual quedará limitada conforme a lo señalado en el Artículo 18 de la legislación en cita, protegiendo así al Operador por el desempeño de su actuación.

Dicho Artículo no tiene correlativo con el Reglamento, lo cual es realmente grave, ya que en un momento dado deja en estado de indefensión al operador para el caso de que se le reclame una responsabilidad objetiva, continuación se transcribe el artículo 20 del Convenio:

“ARTICULO 20

Responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato 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.”

El Artículo 21 del Convenio se denomina “Pérdida Del Derecho a la Limitación de Responsabilidad”, y en el se establece que el Operador no podrá limitar su responsabilidad si se acredita que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías fue ocasionado por negligencia o falta a su deber de cuidado.

“ARTICULO 21

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño 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 de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado agente u otra persona, realizadas con

intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.”

Dicho artículo no tiene regulación alguna en el Reglamento, mostrando nuevamente las deficiencias de dicho ordenamiento.

Continúa el Convenio con la Parte IV denominada “Responsabilidad del Expedidor”, comenzando con el Artículo 22 titulado “Norma General”, el cual a la letra dice:

“ARTICULO 22

Norma general

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal, si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes, cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.”

Dicho Artículo establece la responsabilidad del expedidor frente al Operador por los perjuicios ocasionados a éste por la culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes, derivado del ejercicio de sus funciones.

El correlativo del artículo en comento es el Artículo 13 del Reglamento, el cual a continuación se transcribe:

“REGLAMENTO 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.”

Este Artículo es mas claro respecto del Artículo 22 del Convenio, ya que establece que la responsabilidad del Expedidor es por el total de los daños ocasionados al Operador, por la inexactitud o insuficiencia en los datos proporcionados para el transporte de las mercancías.

El Artículo 23 del Convenio se denomina “Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas”, y a la letra señala:

“ARTICULO 23

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) el expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b) 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 este 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 este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, 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."

En este Artículo se obliga al expedidor a identificar las mercancías peligrosas, informar su carácter peligroso y en su caso las precauciones que deban adoptarse, facultando en caso contrario al Operador a descargar, destruir o transformar las en inofensivas sin lugar a indemnización y hace responsable al expedidor por todos los perjuicios resultantes por la expedición de dichas mercancías.

Al respecto el Reglamento es muy escueto y debe ser analizado de manera concordada entre el Artículo 18 que establece en el inciso a), entre otros, que se deberá declarar si fuere el caso el carácter peligroso de las mercancías, y el antes señalado Artículo 13 del Reglamento, lo cual no es suficiente, ni específico y mucho menos reglamenta lo dispuesto por el Reglamento, a continuación se transcriben dichos artículos.

"REGLAMENTO ARTICULO 18.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a).- La naturaleza general de las mercancías, las 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;

REGLAMENTO 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."

Continúa el Convenio con la Parte V, "Reclamaciones y acciones", la cual inicia con el Artículo 24, llamado "Aviso de pérdida, daño o retraso" y a la letra señala:

" PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

ARTICULO 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 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o 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 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.
6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño 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 alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.
8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste 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."

En el presente Artículo se establecen los plazos del expedidor para presentar su reclamación al Operador por la pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía; en este sentido el Reglamento no contiene disposición alguna.

El Artículo 25 del Convenio se denomina "Prescripción de las acciones", y a la letra establece:

* ARTICULO 25

Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.
2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se *hayan entregado* las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.
3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella."

El presente Artículo estipula que el plazo de prescripción de las acciones derivadas del Transporte Multimodal, es de dos años a partir de la entrega de las mercancías o parte de ellas o del último día en que en que debían haber sido entregadas, con la salvedad de que deberá presentarse dentro de un plazo de seis meses a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías o al día en que debían haberse entregado, una notificación por escrito que contenga la naturaleza y los detalles de la reclamación, sin la cual la acción prescribirá en el término de ese plazo.

También establece al Artículo en comento la posibilidad de que el Operador otorgue una extensión de tiempo del plazo de prescripción al reclamante.

Señala también el Artículo que la acción de repetición que corresponda al responsable en virtud del Convenio, podrá ejercitarse inclusive después de concluido el plazo de prescripción en él establecido, siempre que así lo regule la ley del Estado en que se inicie el procedimiento; señala también que el plazo de prescripción de la acción de repetición no podrá

ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que haya sido satisfecha la reclamación al Expedidor o se haya emplazado al responsable.

En este sentido el Reglamento, deja en estado de indefensión al expedidor pero aun más al Operador, ya que no señala plazo de prescripción específico, y el Artículo 11 en el que faculta al Operador para ejercitar la acción de regreso en contra de los responsables del transporte segmentado señala que será en términos de la ley aplicable a cada al medio de transporte que corresponda. A continuación se transcribe el dicho artículo:

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

Los artículos subsiguientes del Convenio no tienen correlativos que los regulen en el Reglamento, lo cual es grave ya que no se facilita su aplicación ni mejora su implementación, dichos artículos serán transcritos y comentados brevemente en cuanto a su contenido.

El Artículo 26 del Convenio establece la Jurisdicción a la cual se sujetan las partes contratantes del Transporte Multimodal, a continuación se transcribe el mismo:

"ARTICULO 26

Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
- d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción."

El Artículo 27, que a continuación se transcribe establece la facultad de las partes en el Contrato de Transporte Multimodal de someter las controversias derivadas del mismo a arbitraje y la competencia a la que se sujetará el mismo:

"ARTICULO 27

Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual de 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 ella 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."

El Artículo 28 del Convenio denominado "Estipulaciones Extracontractuales", pertenece a la Parte VI, "Disposiciones Complementarias", y en el mismo se establece que toda estipulación en contrario al Convenio será nula excepto en cuanto a la limitación de responsabilidad del Operador, la cual podrá ser incrementada por convenio de las partes.

También obliga al Operador a incluir en el Documento de Transporte Multimodal una declaración expresa de que el transporte esta sujeto al Convenio, bajo sanción de indemnizar al titular de las mercancías por los perjuicios sufridos por dicha omisión.

"PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 28

Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.
3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la Ley del Estado en que se incoe el procedimiento."

El Artículo 29 del Convenio señala que en lo relativo a la liquidación de la avería gruesa, ésta será conforme a lo establecido en el contrato, dicho artículo se transcribe a continuación:

"ARTICULO 29

Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o a salvamento.*

El Artículo 30 del Convenio establece la posibilidad de aplicación de otros Convenios al no afectarlos por lo dispuesto en el transporte multimodal.

*ARTICULO 30

Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLNI), de 10 de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima 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 de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en

que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías."

El Artículo 31 del Convenio se denomina "Unidad de Cuenta o Unidad Monetaria y Conversión", y refiere que la Unidad de cuenta tomada en consideración por el Artículo 18 del Convenio para la limitación de responsabilidad del Operador es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional, a continuación se transcribe el artículo en comento y en el capítulo cuarto de este trabajo se tratará mas a fondo:

*ARTICULO 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.
2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41.25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.
4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.
5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, 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 resultado de esa conversión."

El Artículo 32 que a continuación se transcribe, pertenece a la parte VII del Convenio denominada " Cuestiones Aduaneras" en la cual obliga a los Estados contratantes a adoptar el régimen de transito aduanero para el transporte multimodal establecido en el anexo del convenio.

"PARTE VII. CUESTIONES ADUANERAS

ARTICULO 32

Tránsito aduanero

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I y 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."

Finalmente viene la parte VIII, del Convenio denominada "Cláusulas Finales", la cual **inicia** en el artículo 33 que a continuación se transcribe y en el cual se establece como depositario del Convenio al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas:

"PARTE VIII. CLAUSULAS FINALES

ARTICULO 33

Depositorio

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

El Artículo 34 del Convenio contiene la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión del Convenio:

"ARTICULO 34

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte en el presente Convenio mediante:
 - a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1o. de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede 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, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas."

El Artículo 35 del Convenio establece que el Estado que se interese en adquirir la calidad de Parte no podrá hacer reserva alguna respecto del mismo.

"ARTICULO 35

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio."

El Artículo 36 del Convenio que a continuación se transcribe, señala la entrada en vigor del mismo en el ámbito internacional:

"ARTICULO 36

Entrada en Vigor

1.- El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario.

2.- Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente."

El Artículo 37 del Convenio señala la fecha de aplicación del Convenio:

*ARTICULO 37

Fecha de Aplicación

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha."

El artículo 38, que a la letra señala:

*ARTICULO 38

Derechos y Obligaciones en Virtud de Convenios Existentes

Si de conformidad con los artículos 26 o 27, se invoca 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."

Establece lo relativo a los derechos y obligaciones derivados de convenios existentes distintos al de transporte multimodal.

El Artículo 39 establece lo relativo a la revisión y enmienda del Convenio:

*ARTICULO 39

Revisión 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 propuesta de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.

2.- Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes, El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

3.- Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los

Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contando 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."

El Artículo 40 establece la denuncia del Convenio:

"ARTICULO 40

Denuncia

1.- Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contando 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."

Finalmente el Convenio, atendiendo a lo establecido en el inciso i), de sus fundamentos, transcritos anteriormente, establece un anexo denominado "Disposiciones sobre cuestiones Aduaneras relativas al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías" y con él se pretende facilitar el tránsito de las mercancías objeto del transporte proporcionando un modelo al cual se deben ajustar los documentos de tránsito aduanero. A continuación se transcribe el anexo:

"ANEXO

DISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

ARTICULO I

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "Oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

ARTICULO 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 a 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 de salida;

b) *sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública*, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

ARTICULO 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 mas cerca posible del lugar de destino final de las mismas siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

ARTICULO 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 e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2.- Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

a) la recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;

b) la recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

ARTICULO 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 estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

ARTICULO 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:

En este sentido, el reglamento nuevamente incumple con su función, omitiendo reglamentar lo señalado por el convenio, y el legislador lo efectúa pero de manera muy escueta en el antes señalado artículo 142 del reglamento de la Ley Aduanera, en el cual solo se menciona el trámite de importación temporal de los contenedores que se utilizan en el transporte multimodal de mercancías, dejando sin regular el resto de las disposiciones establecidas en el Convenio.

A continuación se transcriben y analizan los artículos del Reglamento que no tienen correlativos.

El Artículo 2 del Reglamento, establece el deber de coordinación de las autoridades que tengan competencia en la prestación del servicio de transporte multimodal, como ejemplo tenemos en el Reglamento de la Ley Aduanera, en el que como vimos anteriormente se establece la importación temporal de contenedores, figura esencial para el transporte multimodal.

" REGLAMENTO 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 eficazmente su adecuada prestación y para facilitar su ordenado desenvolvimiento."

El Artículo 3 refiere a la creación de la Comisión de Transporte Multimodal con el carácter de órgano consultivo, la cual se integra 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; dicha Comisión será Presidida por el titular de la Dirección General de Tarifas.

Señala también que la Comisión sesionara cuando lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes, o lo disponga el Presidente de la misma, estableciendo que las decisiones serán tomadas por mayoría de votos, teniendo el Presidente voto de calidad en caso de empate, pero limitándolo a que deberá informar al Secretario de Comunicaciones y Transportes quien resolverá en definitiva.

"REGLAMENTO ARTICULO 3o.- 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.

Todo lo cual se deberá adecuar basándose en los cambios que haya en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Artículo 4 establece las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para determinar los puertos marítimos, terrestres y terminales ferroviarias donde deban realizarse las maniobras de transporte multimodal y sus facultades de inspección de dichos lugares a efecto de constatar que cumplan con las disposiciones aplicables, además claro, de las facultades de comprobación que tiene la Secretaria de Hacienda y Crédito Público respecto de las mercancías y su régimen aduanero.

"REGLAMENTO ARTICULO 4o.- 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."

El Artículo 5 establece la facultad de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para otorgar las autorizaciones a los Operadores para desempeñar dicha labor, previo cumplimiento de los requisitos previamente establecidos.

"REGLAMENTO ARTICULO 5o.- La Secretaria de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia este Reglamento y las demás disposiciones administrativas y legales aplicables."

El Artículo 6 del Reglamento desde mi personal punto de vista obedece a la política económica de apertura imperante en el país al momento de ser promulgado, ya que limita la prestación de los servicios de transporte multimodal a los operadores autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pero faculta a los operadores extranjeros para operar en México, contratando dicho servicio con una empresa nacional.

"REGLAMENTO ARTICULO 6o.- 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."

El Artículo 8 del Reglamento establece los requisitos para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgue la autorización a los Operadores para prestar sus servicios dentro del territorio nacional, los cuales a continuación señalo:

"REGLAMENTO 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 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."

El inciso a) establece que deben estar constituidos conforme a las leyes mexicanas, aquí tenemos que si el mismo Reglamento señala que deberá ser una persona moral, y el desempeño de su actividad esta plenamente identificado como un acto de comercio, entonces tenemos que el régimen aplicable es el de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Entonces tenemos que, conforme al la Ley General de Sociedades Mercantiles, los requisitos en general para ser considerado como una sociedad mercantil, son estar constituidos en alguna de las especies establecidas en su Artículo 1: Sociedad en Nombre Colectivo, Sociedad en Comandita Simple, Sociedad de Responsabilidad Limitada, Sociedad Anónima, Sociedad en Comandita por Acciones y Sociedad Cooperativa, estar inscritas en el Registro Público del Comercio, constituirse ante Notario mediante una escritura constitutiva en la cual consten los nombres, nacionalidad y domicilio de los socios, su duración, el capital social, el domicilio de la sociedad y la cláusula de extranjería establecida en el Artículo 27 Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El inciso b), del Artículo en comento establece que las sociedades que soliciten la autorización para funcionar como Operadoras de Transporte Multimodal, deberán acreditar la suficiente capacidad técnica comercial y económica para hacerlo; en esté sentido entiendo que básicamente se deberá demostrar tener los elementos necesarios para efectuar el transporte de mercancías.

El inciso c) establece la obligación del Operador de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones mediante un contrato de seguro con cobertura amplia y cualquier otra garantía que le sea fijada.

El inciso d), señala como requisito también obtener opinión favorable de la Comisión de Transporte Multimodal.

El Artículo 9 establece las obligaciones del Operador pero enfocadas fundamentalmente hacia la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como a continuación veremos:

"REGLAMENTO ARTICULO 9o.- 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 o 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 pretendan celebrar con 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 unidades, 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 que conforme a la Ley procedan y para la aplicación de las mismas se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación."

El inciso a) del Artículo en comento obliga al Operador a presentar cuando lo requiera la Secretaría un informe que comprenda los doce meses anteriores en los que manifieste los documentos de operación y administración de sus servicios.

El inciso b), faculta a los Inspectores de la Secretaría para efectuar inspecciones con el objeto de vigilar la prestación del servicio.

El inciso c), obliga al Operador a someter a aprobación de la Secretaría los contratos tipo o Documentos de Transporte Multimodal que pretendan celebrar con los usuarios del servicio.

El inciso d), obliga al Operador a someter a aprobación de la Secretaría los convenios que celebre con empresas extranjeras para la prestación del servicio, a efecto de vigilar lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en el sentido de la intervención proporcional de las navieras nacionales en el transporte multimodal.

El inciso e) obliga al Operador a sujetarse a las tarifas autorizadas y a sus reglas de aplicación dictadas por la Secretaría.

El inciso f), obliga al contratar el transporte terrestre de mercancías con los concesionarios y permisionarios autorizados por la Secretaría para la prestación de servicios unimodales o de transporte segmentado, tendientes a cumplir con el transporte multimodal.

El inciso g), obliga al Operador a 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.

Aquí tenemos que la Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de Julio de 1993, vigente actualmente, define en su Artículo 2, fracción VII, como Servicios Portuarios los que se proporcionan en puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como la transferencia de carga y transbordo de personas embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.⁹⁰

Ahora bien, la fracción V del Artículo 40 de la citada Ley de Puertos establece que corresponde a la Administración Portuaria Integral prestar los servicios portuarios por sí o a través de terceros, y los Artículos 20 y 21 de la misma, genéricamente establecen que la Administración Portuaria Integral es la sociedad mercantil mexicana que a través de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es facultada para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y

⁹⁰ Ley de Puertos, Código de Comercio, Ed. Porrúa 1994, Mex. Pag. 541.

marinas, así como para la construcción de obras en los mismos para la prestación de Servicios Portuarios.⁹¹

De lo aquí expuesto tenemos entonces que los contratos a que se refiere el inciso en comento, deberán ser celebrados con la administración portuaria integral concesionaria de puerto en el cual se encuentre llevando a cabo el contrato de transporte multimodal.

En el inciso h), del artículo en comento, se faculta al Operador nacional para coordinarse o combinarse con operadores extranjeros, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para llevar a cabo el Transporte Multimodal.

El inciso i), del Reglamento obliga al Operador a notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero.

Esta obligación es relevante toda vez que los representantes del Operador a través de su trabajo pueden obligarlo o sujetarlo a alguna responsabilidad, esto es a través de su función como factores, dependientes o comisionistas del Operador.

El inciso j), en su primer párrafo obliga al Operador a participar en las actividades de coordinación en materia operativa que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el segundo párrafo señala que el incumplimiento de las obligaciones enumeradas en todos los incisos del artículo 9º dará lugar a la imposición de las sanciones establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, previo seguimiento del procedimiento establecido en la misma.

Después de analizado el Convenio y el Reglamento, éste último resulta incompleto ya que omite definir el transporte multimodal, el contrato, a las partes que en él intervienen como el expedidor, el consignatario, las mercancías y los instrumentos para su transporte, y fundamentalmente expone los requisitos para obtener la autorización para funcionar como Operador y sus obligaciones respecto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no reglamenta efectivamente al Convenio.

Finalmente, los Artículos 20 y 21 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional que a continuación se transcriben, tratan fundamentalmente de la posibilidad de revocación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al Operador, por incumplimiento reiterado de las condiciones por las que fue otorgada la autorización y el recurso que a su vez puede interponer el Operador en contra de las resoluciones que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

*REGLAMENTO ARTICULO 20.- La autorización otorgada al operador de transporte multimodal podrá ser revocada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por

⁹¹ Ibidem, Págs. 545, 556-557.

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

"REGLAMENTO 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."

2.2.- REGLAS DE LA UNCTAD Y LA CCI SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL.⁹²

Las reglas de la UNCTAD/CCI, fueron aprobadas por el Consejo de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en su reunión del 11 de junio de 1991, las cuales fueron elaboradas en cooperación con la Secretaría de la UNCTAD.

Las Reglas se denominan de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, no son unas normas obligatorias por lo que su aplicación sólo se determinará por la voluntad de las partes en un contrato de transporte multimodal, si aceptan su incorporación al mismo.⁹³

Las reglas se caracterizan por ser más sencillas con relación al Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, ya que prácticamente señalan las mismas cuestiones pero de una manera más sencilla, como a continuación se puede observar.

A continuación se transcriben las Reglas de la UNCTAD-CCI, relativas a los documentos de transporte multimodal, y se señala el artículo con el cual concuerdan del Convenio, los cuales ya fueron comentados.

Comienzan las reglas con el artículo 1, el cual señala el fundamento de su aplicación, y toda vez que son de carácter privado, solo obligan entre particulares, y cuando así lo manifiestan las partes que intervienen en el contrato haciendo remisión a las mismas en el documento de transporte multimodal, a continuación se transcribe dicho artículo.

⁹² Las presentes Reglas fueron obtenidas mediante consulta en Internet a la Cámara de Comercio Internacional, la cual fue contestada por la Señora Marha Fuentes, con email 'Martha.Fuentes@unctad.org'

⁹³ Salgado y Salgado José E., El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal, México, 1997. Pag. 28.

“ 1. Aplicabilidad

1.1 Las presentes Reglas se aplicarán en virtud de su incorporación al contrato de transporte, hecha por escrito, verbalmente o en cualquier otra forma, por remisión a las “Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal”, independientemente de que medie o no un contrato de transporte unimodal o un contrato de transporte multimodal que concierna a uno o varios modos de transporte y de que se haya emitido o no un documento.

1.2 En los casos en que se haga tal remisión, las partes convienen en que las presentes Reglas prevalecerán sobre cualesquiera cláusulas adicionales del contrato de transporte multimodal que sean contrarias a las Reglas, salvo si amplían la responsabilidad o las obligaciones del operador de transporte multimodal.”

El artículo dos de las Reglas, se transcribe y comenta a continuación:

“2. Definiciones

2.1 Por contrato de transporte multimodal (contrato de transporte multimodal) se entiende un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.

2.2 Por operador de transporte multimodal (OTM) se entiende la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

2.3 Por porteador se entiende la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador de transporte multimodal.

2.4 Por expedidor se entiende la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

2.5 Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

2.6 Por documento de transporte multimodal (*documento TM*) se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y que puede ser sustituido, si así lo autoriza la ley aplicable, por mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido...”

Hasta aquí éste artículo es muy semejante al artículo uno del Convenio, aunque más simplificado, además se omitió definir al transporte multimodal en sí y agrega la definición de la figura del porteador como la persona que ejecuta o hace ejecutar de hecho el transporte de las mercancías. Continúa dicho artículo:

- “a) en forma negociable, o
- b) en forma no negociable con expresión del nombre del consignatario...”

En estos dos subincisos se aprovechó al definir el documento de transporte multimodal para señalar de manera muy sencilla que podía ser emitido en forma negociable o no negociable con expresión del nombre del consignatario, y su correlativo en el Convenio es el artículo 6 antes comentado. Posteriormente señala el artículo en comentario:

"2.7 Por tomar bajo custodia se entiende el hecho de poner las mercancías en poder del OTM y de que éste las acepte para su transporte..."

En éste inciso las Reglas señalan lo que se entiende por tomar bajo custodia las mercancías, y es semejante a lo señalado por el Convenio en el Artículo 1 inciso dos; y continúa:

"2.8 Por entrega se entiende

- a) el hecho de poner las mercancías en poder del consignatario,
- b) el hecho de poner las mercancías a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega, o
- c) el hecho de poner las mercancías en poder de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías..."

Aquí las Reglas señalan las maneras en que se entiende que el Operador ha entregado las mercancías al Consignatario dando cumplimiento al transporte multimodal, y es similar a lo establecido por el Convenio en el Artículo 14 inciso b, fracciones I, II y III del mismo; Posteriormente señala el artículo en comentario:

"2.9 Por derechos especiales de giro (DEG) se entiende la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional."

Aquí las Reglas establecen lo que se entiende por *Derechos especiales de Giro*, y en este sentido es igual al antes comentado Artículo 31 del Convenio; y finaliza el artículo que se comenta:

"2.10 Por mercancías se entiende los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el OTM, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta."

En éste inciso las Reglas señalan lo que se entiende por *mercancías para efectos del Contrato* y es semejante a lo señalado por el Convenio en el Artículo 1 inciso siete.

El Artículo tres de las Reglas señala lo siguiente:

"3. Valor probatorio de los datos contenidos en el documento de transporte multimodal

Los datos contenidos en el documento TM establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en esos datos, a menos que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador", contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas. No se admitirá la prueba en contrario si el documento TM ha sido transferido, o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él."

Establece el valor probatorio del documento de transporte multimodal y es semejante a lo establecido por el Artículo 10 del Convenio.

El Artículo siguiente de las Reglas se denomina “Obligaciones del operador de transporte multimodal”, es correlativo en cuanto a la denominación a la parte III, del Convenio, y literalmente establece:

“4. Obligaciones del operador de transporte multimodal

4.1 Período de responsabilidad

La responsabilidad del OTM por las mercancías en virtud de las presentes Reglas abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega...”

Este inciso corresponde a lo establecido por el artículo 14 del Convenio, y continúa:

“4.2 Responsabilidad del OTM por sus empleados, agentes y otras personas...”

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, como si esas acciones u omisiones fueran propias...”

Aquí las Reglas establecen la responsabilidad del operador de transporte multimodal por los actos de sus empleados, agentes y por otras personas a quienes recurra para dar cumplimiento del contrato y es semejante a lo establecido por el Artículo 15 del Convenio. Continúa el artículo con lo siguiente:

“4.3 Entrega de las mercancías al consignatario

El OTM se compromete a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable “al portador”, a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable “a la orden”, a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable a nombre de persona determinada, a esa persona previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento; si ese documento ha sido transferido “a la orden” o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) cuando el documento TM se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario previa prueba de su identidad; o
- e) cuando no se haya emitido ningún documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o el consignatario según el contrato de transporte multimodal para dar tales instrucciones...”

Aquí se establece la forma de entrega de las mercancías al consignatario, según la emisión del documento de transporte multimodal, como negociable, no negociable o al portador, y corresponde a lo señalado por el Convenio en su Artículo 14.

El Artículo cinco de las reglas se denomina “Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal”, y establece lo siguiente:

“5. Responsabilidad del operador de transporte multimodal

5.1 Fundamento de la responsabilidad

Sin perjuicio de las causas de exoneración enunciadas en la Regla 5.4 y la Regla 6, el OTM será responsable 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 de la Regla 4.1., a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere la Regla 4 no ocasionaron la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, o contribuyeron a ellos. No obstante, el OTM no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en el plazo debido que haya sido aceptada por el OTM...”

Aquí las Reglas establecen el fundamento de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por el daño o la pérdida de las mercancías, dejando en él, al igual que el artículo 16 del Convenio, la carga de la prueba para acreditar que no tuvo responsabilidad en dicha situación. Continúa el artículo comentado:

“5.2 Retraso en la entrega

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 OTM diligente...”

Establece que se considera como retraso en las mercancías cuando no son entregadas en la fecha acordada, pero es muy ambiguo al dejar al arbitrio de las partes que en caso de no acordar fecha de entrega se tomara en consideración un plazo razonable al respecto, al igual que lo establecido por su correlativo del Convenio, que es el Artículo 16 párrafo segundo. Posteriormente señalan las Reglas:

“5.3 Conversión del retraso en pérdida definitiva

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada de conformidad con la Regla 5.2, el reclamante podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.”

Aquí establecen cuando se consideran pérdidas las mercancías y es igual a lo establecido 16 párrafo tercero del Convenio. Y señala a continuación:

“5.4 Causas de exoneración en el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior

No obstante lo dispuesto en la Regla 5.1, el OTM no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega con respecto a las mercancías transportadas por mar o por vías de navegación interior cuando tales pérdidas, daño o retraso hayan sucedido durante ese transporte por:

- actos, negligencia o falta del capitán, marino, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque;
- incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador;

Siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque, el OTM pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje...”

Aquí establecen las Reglas las causas de exoneración del Operador de Transporte Multimodal en el caso de que la pérdida, el daño o el retraso en el entrega de las mercancías se presente durante el transporte de las mismas por mar o por vías de navegación interior. Finaliza el Artículo comentado con lo siguiente:

“5.5 Fijación de la cuantía de la indemnización

5.5.1 La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de esas mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieran debido ser entregadas.

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

Aquí las Reglas establecen que la fijación de la cuantía de la indemnización será según el valor que tengan las mercancías al momento de su entrega o de que debieron haber sido entregadas, y sucede esto porque en el Artículo siguiente se establece la posibilidad de que el expedidor declare el valor de las mismas para que se considere esté en caso de que se le tenga que pagar por el daño o la pérdida. En este sentido el Convenio es omiso y solo establece un monto de limitación de responsabilidad pero sin tomar en consideración el valor de las mercancías.

En el artículo sexto de las Reglas se establece lo siguiente:

“6. Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

6.1 Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento TM, el OTM no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

6.2 Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

6.3 No obstante las disposiciones anteriores, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la

responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

6.4 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 hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del OTM por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

6.5 Si el OTM fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o el daño de las mercancías, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal por el transporte multimodal.

6.6 La responsabilidad acumulada del OTM no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.”

Este Artículo establece la limitación de responsabilidad del operador de transporte multimodal por el daño, la pérdida o el retraso de las mercancías, y es igual al Artículo 18 del Convenio, pero con la diferencia de que establece un monto de limitación mas bajo y de que establece la posibilidad de que se declare el valor de las mercancías para que sea tomado en consideración para el pago de la indemnización correspondiente en caso de daño, pérdida o retraso.

Continúan las Reglas con el artículo séptimo que establece lo siguiente:

*7. Pérdida del derecho del operador de transporte multimodal a la limitación de la responsabilidad

El OTM no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada personalmente por el OTM 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.”

Establece que el operador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad si se acredita que el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías, ocurrió por causas imputables al mismo, y es exactamente igual al párrafo primero del Artículo 21 del Convenio.

El Artículo octavo de las Reglas establece la responsabilidad a que se encuentra sujeto el expedidor en el transporte multimodal de manera más sencilla pero semejante a lo establecido por el artículo 22 del Convenio, a continuación se transcribe dicho Artículo:

*8. Responsabilidad del expedidor

8.1 Se considerará que el expedidor garantiza al OTM la exactitud, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sé o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento TM.

8.2 El expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

8.3 El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento TM.

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

El Artículo noveno de las Reglas establece como debe efectuar el consignatario el aviso de pérdida o daño de las mercancías al operador, y su correlativo es el artículo 24 del Convenio, y con respecto a este último es desfavorable al consignatario, ya que establece plazos más cortos para efectuar reclamaciones por los daños a la mercancía, además de no mencionar nada respecto de una inspección conjunta entre las partes para determinar el grado de daños, ni el plazo para el aviso y reclamación por el retraso en la entrega de las mercancías, a continuación se transcribe dicho Artículo:

“9. Aviso de pérdida o daño de las mercancías

9.1 A menos que el consignatario dé por escrito al OTM aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento 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 OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento TM.

9.2 Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, surtirá efecto igualmente dicha presunción juris tantum si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.”

El Artículo décimo de las Reglas establece el plazo de prescripción de las acciones derivadas del transporte multimodal, y es diferente totalmente al plazo establecido en el artículo 25 del Convenio ya que es menor lo que es desfavorable al expedidor y al consignatario, dicho Artículo dispone lo siguiente:

“10. Prescripción

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad en virtud de las presentes Reglas si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con la Regla 5.3, la falta de entrega de las mercancías hubiese dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.”

El Artículo undécimo de las Reglas dispone lo siguiente:

“11. Aplicabilidad de las Reglas a las acciones fundadas en la responsabilidad extracontractual

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el OTM en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual”.

Lo dispuesto en éste Artículo es muy semejante a lo establecido por el artículo 20 del Convenio, aunque simplificado, pero lo relevante es que se establece claramente que derivado

del transporte multimodal al operador aunque se le reclame la responsabilidad contractual o extracontractual le serán aplicables las Reglas.

El Artículo décimo segundo de las Reglas establece la responsabilidad a que se encuentra sujeto el operador derivado de las acciones que lleven a cabo sus empleados, agentes u otras personas a las que recurra para llevar a cabo el transporte de las mercancías, y es igual a lo dispuesto por el Artículo 15 del Convenio, el Artículo en comento dispone lo siguiente:

“12. Aplicabilidad de las Reglas a los empleados o agentes del operador de transporte multimodal y a otras personas a cuyos servicios éste recurra

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del OTM o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del OTM y de esos empleados, agentes u otras personas no excederá de los límites establecidos en la Regla 6.”

Finalmente el Artículo decimotercero de las Reglas establece, conforme a la jerarquía de las normas, que solo surtirán efectos si no son contrarias a disposiciones imperativas de los convenios internacionales o leyes nacionales aplicables, y literalmente expresa lo siguiente:

“13. Lev imperativa

Las presentes Reglas sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los *convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal.*”

En general las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, son más sencillas en lo que regulan y respecto del Convenio, pero resultan por demás incompletas en el sentido de no establecer nada respecto del flete que se debe pagar, las averías gruesas, la jurisdicción y el arbitraje, que son cuestiones que en los hechos causan conflictos al presentarse una reclamación por el indebido cumplimiento del contrato de transporte

CAPITULO III.- PUBLICACION Y VIGENCIA DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

Inicio comentando que conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el fundamento para la vigencia de un tratado en el territorio nacional es conforme a los artículos 76 fracción I, 89 fracción I y X, y 133;⁹⁴ a continuación se comenta cada uno de los citados artículos y su cumplimiento por el Convenio objeto del presente trabajo.

El artículo 89 fracción X de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la letra señala:

“ARTICULO 89. - Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:
X.- Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no-intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales.”⁹⁵

Al respecto de lo señalado en éste artículo nos dice Emilio O. Rabasa, que dentro de las facultades en materia de política internacional, el Presidente de la República representa ante las demás naciones al Estado Mexicano y dirige las relaciones internacionales. A él le corresponde designar, con aprobación del Senado, a los embajadores, ministros, agentes diplomáticos y cónsules generales acreditados en otros países o ante organismos internacionales.⁹⁶

También nos señala que se establece para el titular del Poder Ejecutivo, la obligación de conducir la política exterior, de conformidad con los siguientes siete principios fundamentales: la autodeterminación de los pueblos; la no-intervención, el no al uso de la fuerza en las relaciones internacionales, la igualdad jurídica de los estados, la cooperación internacional para el desarrollo, y la lucha por la paz y la seguridad internacionales.⁹⁷

En este sentido Tena Ramírez señala que el Presidente representa a México en sus relaciones con los demás países y con este título acredita y recibe enviados diplomáticos, se comunica con los gobiernos extranjeros y es el único Poder que en materia internacional es informado oficialmente.⁹⁸

En el caso del Convenio, se da cumplimiento al artículo que antecede de la siguiente manera:

⁹⁴ Ortiz Ahlf, Loretta. Derecho Internacional Público. 2º Ed., México, 1997. Ed. Harla S.A. de C.V., Pag. 48

⁹⁵ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117ª. Edición, México, 1997, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag. 74.

⁹⁶ Emilio O. Rabasa, Et al. Constitución Política Comentada. México, 1999, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag.905.

⁹⁷ Idem, Pag. 905.

⁹⁸ Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano, 31 Ed. México, 1997, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag.418.

“El día diez del mes de octubre del año de mil novecientos ochenta, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado al efecto firmó, ad referendum, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, el día veinticuatro del mes de mayo del año de mil novecientos ochenta, cuyo texto y formas en español constan en la copia certificada adjunta.”⁹⁹

Posteriormente el artículo 76 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señala como facultad exclusiva del Senado de la República analizar la política exterior desarrollada por el Poder Ejecutivo, y a la letra establece:

“ARTICULO 76. - Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso; además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión;“

Al respecto nos señala Enrique Sánchez Bringas, que las atribuciones exclusivas de la Cámara de Senadores, corroboran que la representación, constitucional de sus miembros comprende los intereses de las entidades federativas. Porque, a través del desarrollo de estas atribuciones es como los estados participan –como entidades- en la adopción de decisiones que les afectan directamente en materias de política exterior.¹⁰⁰

También nos señala que el artículo 76 fracción I de la Constitución determina que corresponde al Senado analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal, teniendo como base los informes anuales del Presidente de la República y del Secretario de Relaciones Exteriores. La atribución no se limita al simple examen de esa política, implica también el pronunciamiento que la Cámara de Senadores debe hacer sobre las bondades y las deficiencias de las acciones del Jefe de Estado.¹⁰¹

Manifiesta también que el análisis realizado por el Senado tiene como imperativos los principios de política exterior establecidos por la Constitución en el artículo 89 fracción X, a los cuales el presidente debe ceñirse de manera absoluta.¹⁰²

Al respecto Tena Ramírez señala que la celebración de un tratado se integra en nuestro derecho público interno por la concurrencia de dos voluntades, como son la del Presidente y la del Senado tomada la de este último por mayoría de votos de los presentes. Surge así en el derecho interno un acto único, aunque complejo, que a su vez es acto unilateral en la esfera del derecho de gentes, puesto que para la formación del acto bilateral, que es el tratado, se necesita la concurrencia de voluntad de otro Estado contratante.¹⁰³

Señalando también que en nuestro derecho constitucional el Presidente de la República no puede llevar a cabo la ratificación del tratado, sin la previa aprobación del Senado. Así pues,

⁹⁹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pag. 3.

¹⁰⁰ Sánchez Bringas, Enrique. Derecho Constitucional. XIV Ed. México, 1995, Ed. Porrúa S. A. de C. V. Pag. 424.

¹⁰¹ Idem.

¹⁰² Idem.

¹⁰³ Tena Ramírez, Felipe. Op. Cit. Pag. 419.

el acto propiamente de derecho interno como es la aprobación del Senado, es acto intermedio entre dos que pertenecen al derecho internacional a saber: la conclusión del tratado por los plenipotenciarios y su ratificación por el Presidente.¹⁰⁴

En el presente caso se cumple lo dispuesto por el antes señalado artículo como a continuación se describe:

“El mencionado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día diecisiete del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y uno, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día veinte del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y dos”¹⁰⁵

En cuanto a la Fracción I del artículo 89 Constitucional, el cual a la letra señala:

“ARTICULO 89. - Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:
I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.”¹⁰⁶

Respecto de éste artículo señala Rabasa que las facultades de promulgación y ejecución de las leyes son el reconocimiento que el Ejecutivo hace de la existencia de una ley y la orden de que se cumpla después de haber sido publicada y ejecutar las leyes, o sea, convertir los mandamientos legislativos en realidades de todo orden: económico, social, político cultural etcétera. Para llevar a cabo esta labor se le atribuye la facultad de expedir reglamentos, que son disposiciones que facilitan el cumplimiento de las leyes elaboradas por el Legislativo.¹⁰⁷

Al respecto Tena Ramírez señala que por la promulgación el Ejecutivo autentifica la existencia y regularidad de la ley, ordena su publicación y manda a sus agentes que la hagan cumplir; en esa virtud, la ley se hace ejecutable, adquiere valor imperativo. No obstante la ley promulgada no es obligatoria todavía para la generalidad, mientras esta no quede notificada de su existencia. La publicación es, pues, el acto del Poder Ejecutivo por la cual la ley votada y promulgada se lleva al conocimiento de los habitantes, mediante un acto que permite a cualquiera el conocimiento de la ley y que establece para lo futuro la presunción de que la ley es conocida por todos.¹⁰⁸

El Convenio cumple con lo dispuesto por este artículo de la siguiente manera:

“Por lo tanto, Para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintitrés días del mes de febrero del año de mil novecientos

¹⁰⁴ Idem.

¹⁰⁵ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pag. 3.

¹⁰⁶ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117ª. Edición, México, 1997, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag. 74.

¹⁰⁷ Emilio O. Rabasa, Et al. Constitución Política Comentada, México, 1999, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag. 903.

¹⁰⁸ Tena Ramírez, Felipe. Op. Cit. Pag. 461-462.

ochenta y dos.- José López Portillo.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Jorge Castañeda.- Rúbrica.”¹⁰⁹

A su vez, se dio cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 34, inciso 4 del Convenio, el cual refiere a la ratificación del tratado de la siguiente manera:

“El instrumento de ratificación, firmado por mí el día veintidós del mes de enero de año de mil novecientos ochenta y dos, fue depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas el día once del mes de febrero del propio año.”¹¹⁰

Ahora bien conforme al Derecho Internacional Público según lo señala Loretta Ortiz Ahlf, los sistemas de recepción o incorporación de los tratados a los sistemas jurídicos internos pueden clasificarse en dos grandes grupos: los de incorporación automática y los de recepción especial.¹¹¹

El sistema de recepción especial es aquel que requiere de una transformación del tratado, mediante un acto de producción normativa interna (ley, decreto, orden).¹¹²

En cuanto al sistema de recepción automática no requiere de ningún acto normativo especial para la incorporación, una vez que el tratado es obligatorio internacionalmente y exigiendo eventualmente la publicación del mismo.¹¹³

De lo anterior se infiere que el sistema de incorporación de los tratados a nuestro sistema jurídico es automático ya que una vez que el tratado es ratificado internacionalmente, en el nivel interno solo se requiere su publicación.¹¹⁴

Visto lo anterior tenemos que la publicación y vigencia de los tratados internacionales, no se encuentra específicamente señalado en el Título Tercero Sección II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, denominado “De la Iniciativa y Formación de las Leyes”, sino que esta regulado en el artículo 3° del Código Civil el cual a letra establece:

“ARTICULO 3°. - Las leyes, reglamentos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación en el Periódico Oficial. En los lugares distintos del en que se publique el Periódico Oficial, para que las leyes, reglamentos, etc., se reputen publicados y sean obligatorios, se necesita que además del plazo que fija el párrafo anterior, transcurra un día más por cada cuarenta kilómetros de distancia o fracción que exceda de la mitad.”

A este respecto nos dice Ignacio Galindo Garfias, que para que una ley, reglamento o cualquiera otra disposición de carácter general sea obedecida, es necesario que el mandamiento que contiene pueda ser conocido por aquellos a quienes esta dirige. En otras palabras, una

¹⁰⁹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pag. 3.

¹¹⁰ Ibidem. Pag. 3.

¹¹¹ Ortiz Ahlf, Loretta. Derecho Internacional Público. Segunda edición, México, 1997. Ed. Harla S.A. de C.V., Pag. 40

¹¹² Idem.

¹¹³ Idem.

¹¹⁴ Ibidem. Pag. 41.

disposición legislativa o reglamentaria solo puede ser voluntariamente acatada o en su caso aplicada coactivamente por los órganos competentes del Estado, después de que lo que ordena hacer o no hacer, haya sido dado a conocer a quienes va dirigido el mandamiento, y en general a todos los que quedan sometidos a su imperio.¹¹⁵

Continúa diciendo que la publicación es pues, un acto no sólo previo, sino también necesario para que una ley, reglamento u orden de observancia general pueda ser positivamente observada y sobre todo coactivamente impuesta, es decir, para que adquiera vigencia.¹¹⁶

En cuanto a la publicación en el Diario Oficial de la Federación del Convenio, ésta fue de la siguiente manera:

“04-27-82 Decreto de Promulgación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, Suiza, el día 24 de mayo de 1980.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice:

Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

.....

La C. Aída González Martínez, Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores, certifica:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, el día veinticuatro del mes de mayo del año de mil novecientos ochenta, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO, RECONOCIENDO

.....

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, el día veinticuatro del mes de mayo del año de mil novecientos ochenta.

Extiendo la presente, en treinta y cinco páginas útiles, en Tlatelolco, Distrito federal, a los dieciocho días del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y dos, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.”¹¹⁷

¹¹⁵ Galindo Garfias, Ignacio, Et. Al. Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, 5ª Edición, México, 1998. Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM - Miguel Angel Porrua, Pag. 5.

¹¹⁶ Idem.

¹¹⁷ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pag. 3, 16.

Es de resaltarse que el artículo que faculta a las autoridades judiciales a la aplicación de un tratado en territorio nacional es el 133 constitucional, el cual a la letra establece:

“ARTICULO 133. - Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”¹¹⁸

En dicho artículo se establecen los requisitos de vigencia de un tratado y su jerarquía en el ámbito normativo en nuestro sistema jurídico.

Ahora bien, antes de concluir, debo señalar lo relativo a la implementación de los tratados, el cual nos señala Salgado y Salgado que es llevar a cabo todas aquellas medidas destinadas a poner en práctica y hacer posible la aplicación de dicho instrumento jurídico internacional.¹¹⁹

Dicho término, continúa, no es muy común en el ámbito nacional precisamente porque se dice que basta con la publicación del tratado para que se aplique de inmediato, sin embargo se requiere que de alguna manera el contenido del tratado sea explicado y sobre todo interpretado para poderlo aplicar, tomando en consideración aquellos a quienes va dirigido, sea cual fuere su profesión u oficio con lo que pueden llevarlo a cabo sin dificultad alguna.¹²⁰

De lo anterior se desprende que el implementar no es publicar, ni tampoco interpretar, por lo que un tratado debe ser tanto interpretado, como publicado e implementado, para poder entenderlo y hacerlo aplicable fácilmente.¹²¹

Finalmente, nuestro máximo tribunal a interpretado los artículos constitucionales que establecen la vigencia de los tratados en nuestro país a través de las tesis de jurisprudencia que emite, sustentando la teoría que ya he transcrito, como a continuación se puede ver en las siguientes tesis:

“PRUEBA, LOS TRATADOS INTERNACIONALES NO ESTAN SUJETOS A. El artículo 133 de la Constitución General de la República dice: ‘Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada estado se arreglarán a dicha constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en la constitución o leyes de los estados’. De lo anterior,

¹¹⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117ª. Edición, México, 1997, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag. 142.

¹¹⁹ Salgado y Salgado José E., La interpretación, Publicación e Implementación de los Tratados. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 89-90, Nov. - Dic. 1995. Pag. 68.

¹²⁰ Ibidem, Pag. 69.

¹²¹ Idem.

se puede advertir que los tratados internacionales celebrados con las condiciones que la propia Constitución establece serán Ley en la República Mexicana; es por ello que, cuando alguna de las partes invoca a su favor un tratado de corte internacional, no se le puede exigir que sea ella quien demuestre su existencia, pues como ya se vio, el mismo forma parte del derecho mexicano y, por ende no esta sujeto a prueba.”

Octava Epoca, Instancia Tribunales Colegiados de Circuito.

Semanario Judicial de la Federación, Tomo VI, Segunda Parte – 1 Pag. 236.

“TRATADOS INTERNACIONALES Y LEYES DEL CONGRESO DE LA UNIÓN EMANADAS DE LA CONSTITUCION FEDERAL. SU RANGO CONSTITUCIONAL ES DE IGUAL JERARQUIA. El artículo 133 Constitucional no establece preferencia alguna entre las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, puesto que el apuntado dispositivo legal no propugna la tesis de la supremacía del derecho internacional sobre el interno, sino que adopta la regla de que el derecho internacional es parte del nacional, ya que si bien reconoce la fuerza obligatoria de los tratados, no da a éstos un rango superior a las leyes del Congreso de la Unión emanadas de esa Constitución, sino que el rango que les confiere a unos y a otras es el mismo.”

Séptima Epoca, Instancia Tribunales Colegiados de Circuito.

Semanario Judicial de la Federación, Volumen 151-156 Sexta Parte Pag. 196.

“LEYES, ORDEN JERARQUICO DE LAS. El orden jurídico descansa en la aplicación de las leyes, y estas también obedecen a un orden jerárquico que tiene por cima la Constitución, las leyes que de ella emanan y los tratados internacionales, ya que el Artículo 133 de este ordenamiento establece, categóricamente, que serán la ley suprema de toda la unión; en este concepto, todas las leyes del país, bien sean locales o federales, deben subordinarse a aquellas leyes en caso de que surja un conflicto en su aplicación; pero está fuera de duda que la Ley de Amparo por ser reglamentaria de los Artículos 103 y 107 Constitucionales, es una de aquellas leyes que por emanar de la Constitución y por ser expedida por el Congreso de la Unión, esta colocada en plano superior de autoridad, respecto de cualquier otra Ley Federal o Local y, por ende, es superior jerárquicamente al decreto que exima a petróleos mexicanos de otorgar cualquier garantía en los conflictos en que intervengan; por tanto, en aquellos que este ordenamiento contraría la Ley de Amparo, no puede aceptarse que la derogue.”

Quinta Epoca, Instancia Tercera Sala.

Semanario Judicial de la Federación, Tomo LXXXIV, Pag. 2156.

“TRATADOS. Las estipulaciones contenidas en los tratados con las potencias extranjeras, tienen fuerza de ley para los habitantes del país.”

Quinta Epoca, Instancia Pleno.

Semanario Judicial de la Federación, Tomo XXII, Pag. 577.

“LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENE LA MISMA JERARQUIA NORMATIVA. De conformidad con el artículo 133 de la Constitución, tanto las leyes que emanen de ella, como los tratados internacionales, celebrados por el Ejecutivo Federal, aprobados por el Senado de la República y que estén de acuerdo con la misma, ocupan, ambos, el rango inmediatamente inferior a la Constitución en la jerarquía de las normas en el orden jurídico mexicano. Ahora bien, teniendo la misma jerarquía, el tratado internacional no puede ser criterio para determinar la constitucionalidad de una ley y viceversa. Por ello, la Ley de las Cámaras

de Comercio y de las de Industria no puede ser considerada inconstitucional por contrariar lo dispuesto en un tratado internacional.”

Octava Época, Instancia Pleno.

Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Tomo 60, Diciembre de 1992, Tesis P. C/92, Pag. 27.”

En conclusión y tomando en consideración los fundamentos teóricos, las tesis emitidas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en las cuales se interpretan los artículos 89 y 133 Constitucionales y el cumplimiento de los requisitos de negociación, aprobación y publicación de los tratados, el Convenio es vigente en nuestro país por las siguientes consideraciones:

- Cumple con lo dispuesto por el artículo 89 Fracción X de la Constitución, al haber sido *celebrado y firmado y ratificado por el ejecutivo el día 10 de octubre de 1980, una vez que fue concluido el mismo en Ginebra.*
- Cumple con el artículo 76 Fracción I constitucional al haber sido aprobado por el Senado el día 17 de diciembre de 1981.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 34 inciso 4 del Convenio, al ser ratificado por el Presidente de la República el 22 de enero de 1982 y depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas el día 11 de febrero del mismo año.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 89 Fracción I constitucional al haber sido promulgado por el Presidente de la República el día 23 de febrero de 1982.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 3 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Federal, al haber sido publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 27 de abril de 1982.
- Finalmente, por lo antes señalado al cumplir con lo establecido por la legislación nacional en general y en lo particular por el artículo 133 constitucional el Convenio se considera vigente en nuestro país.

IV.- CONTRADICCIÓN ENTRE EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL ESTABLECIDO EN EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL SEÑALADO POR EL REGLAMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

Comienzo el desarrollo del presente capítulo ubicando en el Convenio y el Reglamento los artículos en los cuales se establece la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

En el Convenio la responsabilidad del Operador se encuentra establecida en la parte III, la cual comprende de los artículos 14 al 21, los cuales en el capítulo 2 del presente trabajo ya fueron comentados, con excepción del artículo 18, ya que éste es objeto del presente capítulo por referirse a la limitación de responsabilidad del operador, a continuación se transcribe dicho artículo:

“ARTICULO 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal; sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto y otra unidad de carga transportada, o de $2/3$ 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 esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
 - b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el 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 una suma que no exceda de 8,33 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 4 o 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 o 3 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 31.¹²²

En cuanto al Reglamento, no contiene un apartado especial relativo a la responsabilidad del Operador, pero ésta se encuentra establecida dentro del apartado denominado "De la responsabilidad", que comprende de los artículos 10 al 20, dentro de los cuales el artículo 10 es el que refiere a la limitación de responsabilidad del Operador.

"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 mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a). - 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.¹²³

Una vez expuesto lo anterior inicio comentando el primer párrafo del artículo 18 del Convenio, el cual básicamente se descompone en tres elementos que a continuación explico.

El primero comienza de la siguiente manera "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," aquí se establece la condicionante a la cual se encuentra sujeto el Operador para el caso de ser responsable de los perjuicios por la pérdida o el daño a las mercancías transportadas.

En otras palabras, al remitirnos el Convenio al artículo 16, que se denomina "Fundamento de la Responsabilidad", nos dice que si el Operador no logra acreditar que la pérdida o el daño de las mercancías no ocurrió debido a la falta de un deber de cuidado estará sujeto a responder (pagar) los montos descritos en los siguientes elementos.

El segundo elemento comienza con "su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto y otra unidad de carga transportada", aquí inicialmente el convenio establece la limitación de responsabilidad del Operador por la pérdida o el daño de las mercancías, en cuanto al número de bultos transportados o bien otra unidad de carga transportada.

¹²² Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pág. 8.

¹²³ Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ed. Porrúa, México, 1994, Pág. 598.

Para hacer más explicativo éste concepto, a manera de ejemplo tenemos el siguiente:

Se contrata el traslado de 20 rollos de acero desde la Cd. De México, hasta la Cd. de Taiwan, y durante su transporte se presenta la pérdida de los rollos, para el Convenio, como se verá más adelante, cada rollo es considerado un bulto, por lo que multiplicando por 920 Unidades de Cuenta, nos da la suma de 18,400 Unidades de Cuenta.

El tercer concepto dice: “o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor”, en este caso la limitación de responsabilidad atiende al peso de las mercancías, y continuando con el ejemplo anterior la conversión matemática sería de la siguiente forma, suponiendo que los rollos de acero pesan 20,000 Kilogramos por 2.75 Unidades de cuenta, da como resultado 55,000 Unidades de Cuenta.

En este ejemplo y atendiendo a los tres elementos que conforman el primer párrafo del artículo 18, la limitación de responsabilidad que resulta mayor es la del peso de la mercancía, no la del número de bultos, es la que se debe aplicar al Operador.

El párrafo segundo del artículo 18 del Convenio, transcrito anteriormente, nos explica que para efectos de determinar el monto de la responsabilidad a que se encuentra sujeto el Operador conforme al párrafo primero, es decir la mayor entre el número de bultos o el peso de los mismos, cada bulto o unidad de carga transportada que conste en el documento de transporte multimodal así será considerado, es decir, como fue explicado en el ejemplo anterior al considerar los 20 rollos de acero como un bulto por cada uno de los mismos.

El párrafo tercero del artículo 18 establece un monto de limitación mas bajo, solo en el caso de que no se incluya conforme al contrato el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, señalando específicamente que sean 8.33 Unidades de Cuenta por Kilogramo de peso bruto de las mercancías, esto traducido al ejemplo que he venido manejando sería 20,000 Kilogramos por 8.33 Unidades de Cuenta da como resultado 166,600 Unidades de Cuenta como limitación de responsabilidad.

El párrafo cuarto del artículo 18 del Convenio establece que la limitación de responsabilidad del Operador por el retraso en la entrega de las mercancías, es el equivalente a 2 veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías retrasadas, pero no puede exceder el total del flete a pagar por el Contrato de Transporte Multimodal.

Es decir verbigracia, se contrata el transporte de dos embarques de algodón desde Sonora hasta el puerto de La Habana, Cuba, por un monto de \$5,000.00 Dólares por concepto de flete por cada uno, el primero llega sin ningún contratiempo, pero el segundo sufre un retraso en la entrega, conforme a la primera parte del párrafo en comento la responsabilidad del Operador es por \$12,500.00 Dólares por embarque retrasado, pero como el costo total del transporte de las mercancías es de \$10,000.00 Dólares, conforme a la segunda parte del párrafo cuarto no se le pueden exigir los \$12,500.00 Dólares, sino solo \$10,000.00 que es el costo total del flete.

El párrafo quinto establece que la responsabilidad acumulada del Operador, es decir por la pérdida y el daño o por el retraso y el daño no puede ser superior a la establecida por la

pérdida total determinada por los párrafos primero o tercero del artículo 18 del Convenio antes señalados.

El párrafo sexto del artículo en comento, faculta a las partes en el Contrato de Transporte Multimodal para fijar montos de responsabilidad mayores a los establecidos en el Convenio, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías.

El párrafo séptimo señala que se entiende por Unidad de Cuenta la mencionada en el artículo 31 del Convenio, que es el Derecho Especial de Giro, definido por el Fondo Monetario Internacional y con la conversión a la moneda nacional que fije el mismo organismo a la fecha del laudo o sentencia o en la fecha acordada por las partes, a continuación se transcribe dicho artículo:

" ARTICULO 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41.25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, 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 resultado de esa conversión.”¹²⁴

Ahora bien el Fondo Monetario Internacional define a los derechos especiales de giro de la siguiente manera:

“ The Special Drawing Rights is an international reserve asset created by the IMF in 1969 to supplement members' existing reserve assets (official holdings of gold, foreign exchange, and reserve positions in the IMF), Special Drawing Rights serve as the IMF's unit of account and are used for IMF transactions and operations. They also serve as a basis for the unit of account for a number of other international organizations and as a denominator for private financial instruments. In addition, as of February 28, 1999, the currencies of four member countries were pegged to the Special Drawing Rights”.¹²⁵

Y el valor de los Derechos Especiales de Giro es fijado por el Fondo Monetario Internacional diariamente, por ejemplo, el valor de un Derecho Especial de Giro el día 9 de julio de 1999, era de 1.32614 dólares estadounidenses y un dólar estadounidense equivalía a 0.754071, Derechos Especiales de Giro.¹²⁶

A su vez el artículo 10 del Reglamento, transcrito anteriormente, establece que el Operador es responsable por la pérdida total o parcial, los daños o por el retraso en la entrega de las mercancías, con la salvedad de que será solo en los términos de las leyes aplicables a cada modo de transporte.

Así entonces tenemos que los tres medios de transporte que se ocupan en el transporte multimodal son el terrestre, el aéreo y el marítimo, los cuales están regulados de la siguiente manera:

La legislación común a los tres medios de transporte son el Código de Comercio y la Ley de Vías Generales de Comunicación, pero el primero de ellos no contiene mención a limitación de responsabilidad alguna, y la segunda fue derogada en lo que respecta a la responsabilidad de los porteadores, por la legislación específica de cada uno de los medios de transporte, para quedar como se describe a continuación:

La regulación nacional y que señala montos de limitación de responsabilidad específica para cada uno de los medios de transporte antes señalados se encuentra establecida de la siguiente manera:

¹²⁴ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Diario Oficial de la Federación, 27 de Abril de 1982. Pág. 13.

¹²⁵ Definición obtenida mediante consulta a la página en Internet del Fondo Monetario Internacional, cuya dirección es <http://www.imf.org/>, y su traducción al Español es la siguiente:

“El derecho especial de giro es un activo de reserva internacional creado por el FMI en 1969 para suplir los fondos de reserva existentes (retenciones oficiales de oro, cambio de moneda extranjero, y posiciones de reserva en el FMI), los Derechos Especiales de Giro sirven como unidad de cuenta del FMI y es usado para transacciones y operaciones del mismo. También sirven como unidad de cuenta para otras organizaciones internacionales y como denominador para instrumentos financieros privados. En suma el 28 de febrero de 1999, las divisas de cuatro países miembros fueron adheridas a los Derechos Especiales de Giro.”

¹²⁶ Información obtenida mediante consulta a la página de Internet del Fondo Monetario Internacional el día 9 de julio de 1999, cuya dirección es <http://www.imf.org/>

- a). - Transporte Terrestre.
 - Artículo 52 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
 - Artículo 183 del Reglamento del Servicio Ferroviario.
 - Artículos 69, 66 y 67 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
 - Artículo 84 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
- b). - Transporte Marítimo.
 - Artículo 98 de la Ley de Navegación.
- c). - Transporte Aéreo.
 - Artículos 63, 64 y 65 de la Ley de Aviación Civil.

A continuación se transcriben los artículos que regulan la limitación de responsabilidad antes señalados, comenzando por el transporte terrestre.

Artículo 52 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario ubicado en el capítulo VIII denominado "De las responsabilidades" el cual a letra señala:

"ARTICULO 52. En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el concesionario responda ante la pérdida o daño que puedan sufrir sus bienes por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y, en su caso, cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso."¹²⁷

Artículo 183 del Reglamento del Servicio Ferroviario ubicado en la Sección Segunda denominada "De los daños a la carga" el cual a letra señala:

"Artículo 183. Los concesionarios responderán en los términos de lo dispuesto por el segundo párrafo del artículo 52 de la Ley por los daños totales o parciales a la carga o pérdida de la misma en caso de robo o accidente por cualquier causa, incluidos el caso fortuito o fuerza mayor.

Tratándose de pérdida o daño total, el usuario que pretenda que la indemnización cubra el importe total del valor declarado de la carga, cuando contrate el servicio deberá manifestar al concesionario dicho importe y cubrir el cargo adicional que corresponda al costo del seguro respectivo. Cuando la pérdida o daño sea parcial, la obligación del concesionario consistirá en cubrir el importe parcial que corresponda conforme al valor declarado."¹²⁸

El artículo 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ubicado en el Capítulo II denominado "De la Responsabilidad en el Autotransporte de Carga", habla específicamente de la responsabilidad del porteador que intervenga en el Transporte Multimodal de Mercancías, señalando que será responsable en los términos establecidos en la

¹²⁷ Ley de Vías Generales de Comunicación y Disposiciones Complementarias. Ed. Porrúa, Mex. 1998, Pág. 95

¹²⁸ *Ibidem*. Pág. 162.

Carta de Porte, y los artículos 66 fracción V y 67, que establece la limitación de responsabilidad en el transporte terrestre de mercancías; a continuación se transcriben dichos artículos:

“Artículo 69. - El permisionario que participe en la operación de servicios de transporte multimodal internacional, solo será responsable ante el usuario del servicio en las condiciones y términos del contrato de transporte establecido en la carta de porte y únicamente por el segmento del transporte terrestre en que participe.

Artículo 66. - Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban las cargas hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
- II. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial;
- III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos;
- IV. Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte; y
- V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el distrito federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 67. - Cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario.¹²⁹

El artículo 84 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, ubicado en el capítulo noveno denominado “Responsabilidad”, el cual a letra señala:

“Artículo 84. -La indemnización que deban pagar los autotransportistas en caso de pérdida o daño de la carga, será equivalente al valor declarado de la mercancía. Si no se hubiere hecho declaración de ese valor, se estará a lo previsto en la fracción quinta del artículo 66 de la ley.”¹³⁰

En conclusión, como se puede observar de los artículos transcritos anteriormente, para el transporte terrestre de mercancías, tanto ferroviario como por Autotransporte, predominan dos criterios para establecer el monto de la responsabilidad de los porteadores, los cuales serían aplicables según el Reglamento, estos son:

- El pago por el valor total de las mercancías cuando sea declarado el mismo y se cubra un cargo extra para el seguro de las mismas.
- La limitación de responsabilidad del porteador a 15 días de salario mínimo general vigente por tonelada que se transporte o la parte proporcional que corresponda a embarque de menor peso.

Al respecto personalmente tengo dos comentarios:

¹²⁹ *Ibidem*. Págs. 204-206.

¹³⁰ *Ibidem*. Págs. 236-237.

El primero, no se establece si la limitación de responsabilidad es aplicable aun cuando se acredite que el porteador ocasionó los daños o el retraso en la entrega de las mercancías dolosamente o por negligencia.

Y el segundo, si bien es cierto se protege al porteador, en funciones de operador por ser un Contrato de transporte multimodal, al establecer un monto de limitación de responsabilidad mas bajo que el del Convenio, también se le coloca en desventaja ante un Operador internacional, ya que el expedidor al conocer el monto a que tiene derecho por concepto de indemnización para el caso de daño en sus mercancías preferirá el mayor, que es obviamente el del Convenio.

En cuanto a la responsabilidad del Operador en el transporte marítimo, conforme a la Ley de Navegación, el artículo 98 ubicado en el Título Quinto " De los Contratos de Explotación de Embarcaciones", Capítulo II denominado "Contrato de Transporte de Mercancías por Agua", a la letra dispone:

"Artículo 98. - Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario. Este contrato constara en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de estas a bordo de la embarcación. En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor. A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el convenio de las naciones unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo."¹³¹

Aquí tenemos que no existe contradicción con el Convenio ya que dicho artículo nos remite al mismo en lo concerniente a los contratos de transporte multimodal.

En cuanto a la responsabilidad del porteador en el transporte aéreo de carga, está consignada en los artículos 63, 64 y 65 de la Ley de Aviación Civil, ubicados en el Capítulo XII, denominado "De la Responsabilidad por Daños", en la Sección Primera, llamada "De los Daños a Pasajeros, Equipaje y Carga", a continuación se transcriben los mismos:

"Artículo 63. por la pérdida o avería de la carga, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a diez salarios mínimos por kilogramo de peso bruto.

Artículo 64. en los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozara del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del código civil para el distrito federal en materia común y para toda la república en materia federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

¹³¹ Ibidem. Págs. 359-360.

Para el pago de las indemnizaciones se tomara como base el salario mínimo general diario vigente, en el distrito federal, en la fecha en que ocurran los daños.

Artículo 65. los concesionarios o permisionarios responderán por la pérdida o daño que pueda sufrir la carga por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, cuando el usuario declare el valor correspondiente y, en su caso, cubra un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el propio concesionario o permisionario.

*Los concesionarios o permisionarios podrán pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipaje facturado, en los términos del párrafo anterior.*¹³²

De los artículos antes señalados que refieren al transporte aéreo se desprende que la limitación de responsabilidad sigue siendo muy baja con relación a la establecida en el Convenio, pero la ventaja y adelanto que se desprende de ellos es que establece que el porteador no gozará del beneficio de la misma si se comprueba que el daño o la pérdida ocurrieron por su causa, es decir por dolo o negligencia.

Aunado a lo anterior, continúa la Ley de Aviación Civil con la posibilidad de que las partes convengan en que el porteador responda por las pérdidas o los daños por el valor de las mercancías cuando se declare el mismo y se cubra un cargo adicional para el seguro de las mismas por parte del porteador, pero sigue contraviniendo al Convenio ya que el monto indemnizatorio por la responsabilidad del porteador es mucho más baja que la dispuesta para el operador en el Convenio.

En este sentido, como se vio en el capítulo que antecede, jerárquicamente el reglamento es inferior al Convenio internacional, y Villoro Toranzo señala que ente dos normas de validez diferente no puede haber más que dos clases de relaciones: o relación de dependencia jerárquica de una norma respecto de otra, o de relación de independencia de las dos normas entre sí pero dependiendo jerárquicamente ambas de una norma de grado superior.¹³³

Continúa, cada norma de grado jerárquico superior tiene, respecto de las normas que le son inferiores, dos propiedades: la de regular su creación y la de establecer preceptos que deben ser respetados por las normas inferiores so pena de invalidez, los cuales se pueden distinguir en tres clases, los impositivos, los estructurales y los doctrinales; los impositivos son aquellos que imponen derechos o deberes, estructurales son los que determinan la estructura jurídica de un órgano creador de normas y los doctrinales son aquellos que definen o distinguen algún concepto jurídico o hacen alguna declaración doctrinal.¹³⁴

En conclusión, el Reglamento, y específicamente lo que dispone respecto de la responsabilidad del Operador debe ser declarado como inválido, ya que es contrario a un precepto imperativo, el monto establecido como limitación de responsabilidad del Operador, del Convenio, que es vigente en México y que es jerárquicamente superior como se vio anteriormente.

¹³² *Ibidem*. Pags.474-475.

¹³³ Villoro Toranzo, Miguel. *Introducción al Estudio del Derecho*, 9 Ed. México, 1990, Ed. Porrúa, S. A. de C. V., Pag.302.

¹³⁴ *Ibidem*. Pag. 302-303.

CONCLUSIONES

El contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías es el contrato mercantil por medio del cual el Operador de Transporte Multimodal se obliga con el expedidor, mediante el pago de un precio, al transporte de mercancías por dos modos de transporte, por lo menos, tomando las mercancías bajo su custodia, desde un lugar situado en un país, hasta otro lugar designado para su entrega al consignatario, el cual podrá constar en un instrumento denominado Documento de Transporte Multimodal.

El objeto directo o inmediato del contrato de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en un sentido jurídico es la creación de una obligación de resultado, mediante la cual el Operador de Transporte Multimodal, se compromete con el expedidor a llevar las mercancías designadas para tal efecto desde un lugar determinado, hasta otro, donde las entregará al consignatario. En cuanto al objeto hecho del contrato, este debe ser positivo, efectuar el transporte de mercancías.

El Reglamento incumple con su función con lo dispuesto por el Convenio, por las siguientes razones que considero fundamentales:

Resulta incompleto ya que omite reglamentar realmente el transporte multimodal, el contrato, a las partes que en el intervienen como el expedidor o el consignatario, las mercancías y los instrumentos para su transporte, y fundamentalmente expone los requisitos para obtener la autorización para funcionar como Operador y sus obligaciones respecto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no reglamenta efectivamente al Convenio.

Desconoce lo que se reconoció al suscribirlo, es decir la necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados económicos y eficientes, la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito, 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, y 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.

Solo establece la obligación del Operador de expedir el documento de Transporte Multimodal sin hacer mención a la firma del mismo, no efectúa ninguna diferenciación entre el Negociable y el no Negociable, ni la forma que deberá describir el documento, no establece formas de transmisión del mismo, ni la posibilidad de emitir varios originales o copias ni la forma entrega de las mercancías en tales supuestos.

El Convenio establece que la omisión de alguno de los datos que requiere el Documento de transporte multimodal, no afecta la naturaleza jurídica del contrato, siempre que se ajuste a lo que se entiende por Documento de transporte multimodal.

Esto es de vital importancia ya que el Convenio en éste quita el carácter de elemento de existencia a los requisitos del Documento de transporte multimodal y los torna en elementos de validez que se pueden salvar sin afectar la existencia del Contrato, hecho que no contempla

el Reglamento, y deja en estado de indefensión al expedidor y al destinatario de las mercancías, ya que podría confundirse con un contrato de transporte segmentado.

El Reglamento no contiene ninguna disposición relativa al valor probatorio del documento de transporte multimodal, es decir que hace prueba del contrato y del estado en que se reciben las mercancías para su transporte.

No contiene disposición alguna respecto de la responsabilidad de Operador, por sus empleados agentes y otras personas.

No contiene disposición alguna respecto de la responsabilidad de Operador, cuando el daño ocurra durante el transporte de las mercancías en un medio de transporte respecto del cual en otro ordenamiento jurídico se establezca un límite de responsabilidad mayor.

Deja en estado de indefensión al operador para el caso de que se le reclame una responsabilidad extracontractual, ya que no señala si le aplica alguna limitación de responsabilidad, asimismo, no señala nada respecto a los supuestos por los cuales puede perder el derecho a la limitación de responsabilidad, si se acredita que actuó con negligencia o dolo en el transporte.

El Reglamento deja en estado de indefensión al expedidor pero aun más al Operador, ya que *no señala plazo de prescripción específico*.

Tomando en consideración los fundamentos teóricos, las tesis emitidas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en las cuales se interpretan los artículos 89 y 133 Constitucionales y el cumplimiento de los requisitos de negociación, aprobación y publicación de los tratados, el Convenio es vigente en nuestro país por las siguientes consideraciones:

- Cumple con lo dispuesto por el artículo 89 Fracción X de la Constitución, al haber sido celebrado y firmado y ratificado por el ejecutivo el día 10 de octubre de 1980, una vez que fue concluido el mismo en Ginebra.
- Cumple con el artículo 76 Fracción I Constitucional al haber sido aprobado por el Senado el día 17 de diciembre de 1981.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 34 inciso 4 del Convenio, al ser ratificado por el Presidente de la República el 22 de enero de 1982 y depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas el día 11 de febrero del mismo año.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 89 Fracción I Constitucional al haber sido promulgado por el Presidente de la República el día 23 de febrero de 1982.
- Cumple con lo dispuesto por el artículo 3 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Federal, al haber sido publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 27 de abril de 1982.

- Por tanto, al cumplir con lo establecido por la legislación nacional en general que establece los requisitos de vigencia de un tratado internacional en México, y en lo particular por el artículo 133 Constitucional el Convenio se considera vigente en nuestro país.

Finalmente, el Reglamento y, específicamente, lo que dispone respecto de la responsabilidad del Operador debe ser declarado como inválido, ya que es contrario a un precepto imperativo, el monto establecido como limitación de responsabilidad del Operador, del Convenio, que es vigente en México y que es jerárquicamente superior como se vio anteriormente.

BIBLIOGRAFIA.

- AGUILAR CARBAJAL, LEOPOLDO.
CONTRATOS CIVILES, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1977 2º EDICION,
301 PAGES.
- ARCE GARGOLLO, JAVIER.
CONTRATOS MERCANTILES ATÍPICOS, MÉXICO, ED. TRILLAS, 1996. 270 PAG.
- BORJA SORIANO, MANUEL.
TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES, MEXICO, EDITORIAL PORRUA,
1991, DECIMO SEGUNDA EDICION, 732 PAG.
- BURGOA ORIHUELA IGNACIO.
LAS GARANTIAS INDIVIDUALES, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1992,
24ª EDICION, 788 PAG.
- CASTRO PAEZ, ENRIQUE.
EL CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO. CURSO DE
ACTUALIZACION Y ANALISIS DE PROBLEMAS MARITIMOS Y PORTUARIOS,
MEXICO; UNAM, ENEP ACATLAN, CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA
ACATLAN, 1981.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL.
DERECHO MARITIMO, MEXICO, EDITORIAL HERRERO, 1977, 1006 PAG.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL.
DERECHO MERCANTIL. PRIMER CURSO, MEXICO, EDITORIAL HERRERO,
1984, CUARTA EDICION, 706 PAG.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL.
TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO, MEXICO, EDITORIAL HERRERO,
1988, DECIMO CUARTA EDICION, 485 PAG.
- COLMENARES, ISMAEL. ET AL.
DE LA PREHISTORIA A LA HISTORIA, MÉXICO, EDITORIAL QUINTO SOL,
1988.
- DÍAZ BRAVO, ARTURO.
CONTRATOS MERCANTILES, EDITORIAL HARLA, MÉXICO, 1997.
- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA.
BUENOS AIRES, ARGENTINA, EDITORIAL BIBLIOGRAFICA ARGENTINA,
1990.
- GALINDO GARFIAS, IGNACIO, ET. AL.
CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMÚN Y PARA
TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, 5ª EDICION, MEXICO,
1998. ED. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS UNAM - MIGUEL
ANGEL PORRUA.

- GARCIA MAYNEZ, EDUARDO.
INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1992, CUADRAGESIMA TERCERA EDICION, 444 PAG.
- GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO.
DERECHO DE LAS OBLIGACIONES, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, SEPTIMA EDICION, 1990, 1083 PAG.
- MANTILLA MOLINA, ROBERTO.
INTRODUCCION Y CONCEPTOS FUNDAMENTALES DERECHO MERCANTIL, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1982, VIGESIMO OCTAVA EDICION, 546 PAG.
- MULTILATERAL TREATIES DEPOSITED WITH THE SECRETARY GENERAL STATUS AS AT 31 DECEMBER 1984. UNITED NATIONS ST/LEG/SER.E13 NUEVA YORK, UNITED NATIONS PUBLICATION, 1985.
- ORTIZ CASTRO MARÍA TERESA.
TESIS "CARACTERÍSTICAS Y LIMITACIONES DEL USO DEL CONTENEDOR EN MEXICO. EL CASO DEL PUERTO DE VERACRUZ", MEXICO, 1992.
- ORTIZ AHLF, LORETTA.
DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO. 2º ED., MÉXICO, 1997. ED. HARLA S.A. DE C. V., PAG. 530.
- PALLARES, EDUARDO.
DICCIONARIO DE DERECHO PROCESAL CIVIL, MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1990, DECIMO NOVENA EDICION, 901 PAG.
- RABASA, EMILIO O. ET AL.
CONSTITUCIÓN POLÍTICA COMENTADA, MÉXICO, 1999, ED. PORRUA, S. A. DE C. V.
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, JOAQUIN.
CURSO DE DERECHO MERCANTIL MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1976, DECIMO SEGUNDA EDICION, DOS VOLUMENES.
- SALGADO Y SALGADO JOSÉ E.
EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU RÉGIMEN INTERNACIONAL, EDIT. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, 1994, SERIE H: ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO, 212 PAGINAS.
- SALGADO Y SALGADO JOSÉ E.,
DERECHO MARÍTIMO, EDIT. MC GRAW HILL, COLECCIÓN PANORAMA DEL DERECHO, PRIMERA EDICION, 38 PAGINAS.
- SALGADO Y SALGADO JOSÉ E. ET AL,
"LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA RECIENTES EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO. CON UN BREVE ANALISIS HISTÓRICO (1521-1993)", ANUARIO DE DERECHO MARÍTIMO, 1994, MÉXICO.

- SALGADO SALGADO, JOSE EUSEBIO.
MEXICO Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL A LA LUZ DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS. MEXICO, ANUARIO MEXICANO DE RELACIONES INTERNACIONALES, ENEP ACATLAN 1981, VOL. I.
- SALGADO Y SALGADO JOSÉ E.
EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL. MEXICO, 1997. 41 PAG.
- SALGADO Y SALGADO JOSÉ E.,
LA INTERPRETACIÓN, PUBLICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS TRATADOS. MEXICO, REVISTA JURIDICA DE PETROLEOS, MEXICANOS, NO. 89-90, NOV. - DIC. 1995.
- SÁNCHEZ BRINGAS, ENRIQUE.
DERECHO CONSTITUCIONAL. XIV ED. MÉXICO, 1995, ED. PORRUA S. A. DE C. V.
- SANCHEZ MARTINEZ BONIFACIO ARTURO.
EL REGIMEN JURIDICO DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO, MEXICO, ENEP ACATLAN, 1986.
- SANCHEZ MEDAL, RAMON.
DE LOS CONTRATOS CIVILES. MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1991, DECIMO PRIMERA EDICION, 616 PAG.
- SEARA VAZQUEZ MODESTO.
DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1991, DECIMO TERCERA EDICION, 733 PAG.
- SEPULVEDA CESAR.
DERECHO INTERNACIONAL. MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1991, DECIMO SEXTA EDICION, 746 PAG.
- TENA RAMÍREZ, FELIPE.
DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO, 31 ED. MÉXICO, 1997, ED. PORRUA, S. A. DE C. V., 653 PAG.
- VILLORO TORANZO, MIGUEL.
INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO, 9 ED. MÉXICO, 1990, ED. PORRUA, S. A. DE C. V., 606 PAG.

LEGISLACION.

- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, 27 DE ABRIL DE 1982, PAG. 3-17.
- CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. ED. PORRUA, 60ª EDICION, MÉXICO, 1994, PAG. 866.

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 117ª EDICIÓN, MÉXICO, 1997, ED. PORRUA, S. A. DE C. V.
- LEY ADUANERA Y REGLAMENTO, EDICIONES FISCALES ISEF, MEX. 1998.
- LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. ED. PORRÚA, MEX. 1998.
- LEY FEDERAL DE DERECHOS. EDICIONES FISCALES ISEF, MEX. 1999, 2º ED. PÁG.
- REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL DÍA 7 DE JULIO DE 1989.

CONSULTAS.

- CONSULTA A LA PAGINA EN INTERNET DEL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, CUYA DIRECCIÓN ES <http://www.imf.org/>
- CONSULTA EN INTERNET A LA CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL, LA CUAL FUE CONTESTADA POR LA SRITA. MARHA FUENTES, CON EMAIL "Martha.Fuentes@unctad.org"