



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

---

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

**EL ACTUAL ENTORNO DEL TRANSPORTE  
MULTIMODAL EN MÉXICO**

**T E S I S**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
**LICENCIADA EN DERECHO**

**P R E S E N T A :**

**ADRIANA MALDONADO DÍAZ**

ASESOR: LIC. ÓSCAR VÁSQUEZ DEL  
MERCADO CORDERO



**MÉXICO, D.F.**

**2008**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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.

# EL ACTUAL ENTORNO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MÉXICO

## Introducción

<b>Capítulo I. El Transporte</b>	<b>3</b>
1. Historia	3
A. Historia universal del transporte	3
B. El desarrollo del transporte en México	9
2. Medios de transporte	14
A. Transporte marítimo	14
B. Transporte carretero	19
C. Transporte ferroviario	21
D. Transporte aéreo	24
3. Incoterms	26
<b>Capítulo II. El transporte multimodal</b>	<b>47</b>
1. Definición	48
2. Requerimientos del mercado	50
3. Aspectos técnicos	53
4. Aspectos jurídicos	56
A. Legislación nacional	56
B. Convenios internacionales	65
<b>Capítulo III. Operador de transporte multimodal</b>	<b>71</b>
1. Definición	71
2. Clasificación	73
3. Aspectos técnicos	76
<b>Capítulo IV. Contrato de transporte multimodal de mercancías</b>	<b>78</b>
1. Definición	78
2. Elementos	81
A. Personales	81
B. Reales	82
C. Formales	82
3. Clasificación	83
4. Características	84
5. Diferencia con los contratos tradicionales de transporte	86
6. Derechos y obligaciones de las partes	89
A. Operador de transporte multimodal	89

B. Expedidor	91
C. Consignatario	92
7. Reclamaciones y acciones	93
8. Indemnización	110
9. Seguro	111
<b>Capítulo V. Estudio comparado con diversas legislaciones de transporte multimodal</b>	<b>113</b>
1. Argentina	113
2. Estados Unidos	122
3. España	127
<b>Capítulo VI. Hacia una legislación integral en materia de transporte multimodal</b>	<b>134</b>
1. El nuevo entorno internacional	134
2. Desarrollo de corredores multimodales	135
3. Propuesta de mejoras a la legislación nacional	140
<b>Conclusiones</b>	<b>157</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>161</b>

## Introducción

El presente trabajo se ha hecho con el propósito de dar un panorama acerca del transporte, sus ventajas, trascendencia en la economía y, por supuesto, la necesidad de regular las nuevas opciones que se tienen para trasladar la mercancía, como es el caso del transporte multimodal.

Para entender bien qué es el transporte multimodal, es necesario explicar los diferentes modos de transporte y su evolución a través del tiempo, como lo es el ferrocarril, transporte federal, marítimo y aéreo, pues éstos son las piezas fundamentales para el tipo de traslado al que se dedica esta investigación.

Lo anterior, en virtud de que el transporte multimodal en realidad no es un modo de transporte como tal, sino es la manera de trasladar el producto, a través de dos o más medios de transporte, con la gran ventaja de utilizar únicamente un sólo documento que ampare este contrato, denominado documento de transporte multimodal, lo que lo diferencia de otras maneras de traslado como lo son el transporte intermodal y segmentado.

El transporte de la mercancía es, indiscutiblemente, uno de los puntos claves del comercio, ya sea nacional o internacional, pues representa el 80% del costo de cualquier producto, esto es, si el costo del transporte incrementa se verá reflejado inmediatamente en el valor del bien y, consecuentemente, en la economía del país.

Fue así como se llegó a la elección de este tema, por su trascendencia, pues esta forma de traslado refleja una mayor eficiencia de los servicios de carga, agilidad, confiabilidad de entrega, menores costos y en caso de percance simplicidad en la reclamación, ya que el operador se responsabiliza por todo el trayecto, además de seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, empleo y control de la contaminación, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible, lo que da un claro enfoque de que es una

herramienta importante para armonizar los aspectos económico, social y ambiental de la sustentabilidad, por tanto, el costo beneficio que se obtiene es por mucho, más elevado que el de un segmentado o intermodal, por ello la importancia de crear una ley específica para éste.

# Capítulo I

## El transporte

### **1. Historia**

Desde los inicios de la humanidad, el hombre ha buscado medios que le permitan satisfacer las necesidades de desplazamiento y transporte, personales y de sus bienes, de un sitio a otro, así, a través del tiempo han sido muchos los objetos y animales utilizados para dicho fin, desde los troncos en forma de rodillos, pasando por los caballos, cebú, carretas, entre otros, hasta llegar a las formas más avanzadas de traslado, como los modernos buques, trasatlánticos, tractocamiones o los aviones; todo, a partir de una necesidad o simplicidad para facilitar su modo de vida, en este sentido, el transporte es la forma de traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

En consecuencia, los medios de transporte han tenido y seguirán teniendo un papel primordial en la historia del ser humano. Su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico del hombre o animal, hasta la invención de las máquinas, permitieron un evidente desarrollo dentro del ámbito de intercambio comercial.

Sentado lo anterior, a efecto de delimitar el ámbito de estudio del presente trabajo, es conveniente analizar los antecedentes de esta relevante actividad humana, para tratar de entender en su integridad, los problemas relativos a su desarrollo, permanencia y evolución.

#### **A. Historia universal del transporte**

Diversos han sido los transportes utilizados por el ser humano en el transcurso de los años, esto es debido a la evolución que han sufrido con motivo, entre otras cosas, del acrecentamiento en la población y, consecuentemente, a su incremento de demanda de productos, lo que dio lugar al aumento en las cargas y volúmenes a transportar; los primeros instrumentos

que el ser humano uso para trasladarse y superar terrenos y mares helados fueron los trineos<sup>1</sup> y las balsas o maderos flotantes, estos últimos, con posterioridad y gracias a la inventiva del hombre se convirtieron en barcas.

Los trineos<sup>2</sup> nacieron en los años 9000 u 8000 a.C., en la Europa septentrional, al vaciar la corteza de los árboles, y fueron utilizados para facilitar tanto el desplazamiento humano como el traslado de los animales cazados por la nieve, hierba y barro.

Más tarde apareció la rueda, la primera de la que se tiene conocimiento fue inventada en Mesopotamia, específicamente por los habitantes de la ciudad de UR, alrededor del 3200 a.C.; el hallazgo de esta pieza permitió la evolución del trineo y la aparición de los carros de dos y cuatro ruedas, los cuales sustituyeron el cuévano y la canasta, lo que favoreció en gran medida el intercambio comercial, que aunque de manera muy primitiva ya tenía lugar; después, surgieron carros más sofisticados, es decir, con mayor capacidad de carga y, finalmente, comenzó la era de las máquinas, el autotransporte de vapor fue el primero, pero tuvo algunos inconvenientes, como los largos periodos de calentamiento, por tal motivo los seres humanos buscaron otras alternativas que los llevaron a la invención del motor de explosión en el siglo XIX, que abrió camino al de combustión que actualmente se utiliza en los automóviles, camiones, trailers, etc.

A la par que el hombre creaba los medios de transporte, construía carreteras, las cuales representan signos de civilización avanzada, pues al crecer las ciudades se tornaba indispensable la comunicación vía terrestre con otras regiones para hacer llegar mercancías o trasladar a las personas hacia otros mercados de consumo, como eran los pueblos cercanos.

Entre los primeros constructores de carreteras se encuentran nuevamente los mesopotámicos, pero fueron los chinos los que edificaron la

---

<sup>1</sup> Cfr. Bridges, J.K., *Transportes Terrestres*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones, p. 6.

<sup>2</sup> Instrumento utilizado todavía en 1965 en Laponia, Asia Septentrional.



ruta más larga del mundo, la llamada “de la Seda”, conocida también como Código de Carreteras, en el que se mostró una detallada clasificación de las necesidades y tipos de carreteras que se debían construir, como los senderos, que eran utilizados únicamente por personas que iban a pie o bestias de cargas; los caminos para vehículos con poca capacidad de carga y las carreteras propiamente dichas, que eran de tres tipos, la primera para carros de pequeñas dimensiones, la segunda para grandes carros en donde se permitía rebasar y, la última, denominada principal por la que era posible el paso simultáneo de tres carros grandes.

Posteriormente, en Sudamérica, los incas elaboraron en el siglo XI a.C. una avanzada red carretera que les permitía el acceso a todos los Andes; pero la primera construcción organizada de la que se tiene epígrafes data del 1100 a.C. y fue dirigida por el rey asirio Tiglath-Pileser,<sup>3</sup> quien la edificó para facilitar el tránsito de sus tropas.

Sin embargo, fueron los romanos los grandes constructores de la historia, quienes durante 500 años aproximadamente (del 300 a.C. al 250 d.C.) edificaron de forma sistemática los caminos, logrando así comunicar a cada una de las poblaciones pertenecientes al imperio, de las cuales todavía existen restos, como la Vía Apia, también llamada Reina de las Carreteras por los grandes monumentos que se hallaban en todo el recorrido; 80,000 km. de carretera facilitaron el desenvolvimiento comercial de esta civilización, a diferencia de los griegos que únicamente tuvieron senderos o pistas de tierra trillada.

Por otra parte, como ya se mencionó, las balsas o maderos flotantes formaron parte de las primeras herramientas que el ser humano utilizó para transportarse; a pesar de que no se tiene dato alguno de qué cultura fue la primera en labrar troncos en forma de barca o los remos, se tiene conocimiento que la tendencia de las poblaciones por concentrarse cerca de las costas y vías fluviales influyó enormemente en el desarrollo de este medio.

---

<sup>3</sup> Cfr. Bridges, J.K., op. cit., p.20.

A través de relieves sabemos que Asiria, Babilonia, entre otros, contaban con una poderosa flota de navíos, cuya variedad comprendía: a aquéllas de forma redonda con dos grandes remos, los que permitían invertir con mayor facilidad la ruta, pues no existía diferencia alguna entre su popa y proa; las que se utilizaban para la batalla, ya que tenían en la base de la proa una cuña, a modo de espolón, y una popa curveada que cubría el puente por el que las tropas abordaban las otras embarcaciones; por último, las que contaban con trancos trenzados y cubiertos por pieles, o bien, tableros unidos por lianas, las cuales permanecían a flote por los odres<sup>4</sup> hinchados, cabe destacar que a pesar de su apariencia, estas últimas podían soportar grandes bloques de piedra.

Sin embargo, los fenicios fueron los grandes navegantes de la historia, civilización situada en las costas de Siria entre el Golfo de Alejandrela y el Istmo de Suez, rodeada de poderosos imperios como Egipto, Asiria y Caldea, que alcanzó su inmortalidad gracias a sus puertos seguros, arsenales surtidos y almacenes.

Sus habitantes eran comerciantes distinguidos, cuyo carácter afable mantuvo a su ciudad, la que debió ser una de las más ricas y florecientes, sin enemigos, no dejaron inscripciones, pinturas o esculturas –se cree que era para evitar la competencia- pero su eterno traficar les permitió que otras culturas, como egipcios o caldeos, los incluyeran en sus documentos.<sup>5</sup>

Gracias a lo anterior, se sabe que los fenicios crearon diversas reglas mercantiles, una de éstas fue la Lex Rhodia de lactu que los romanos recogieron, y que obligaba a todos los propietarios de las mercancías cargadas en un navío a contribuir a reparar la pérdida que alguno de éstos sufriera si fuese arrojado su producto para salvar la nave.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Piel cosida y empegada para contener líquidos.

<sup>5</sup> Cfr. Ponti, Valery, *Transportes Marítimos*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones, p. 20.

<sup>6</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Óscar, *Contratos Mercantiles*, 14ª ed., México, Porrúa, 2006, p. 3.

A bordo de sus embarcaciones hechas de madera de cedro denominadas galeones o galeras, los fenicios visitaban a sus clientes, las primeras eran naves amplias, pesadas, pero no tanto como las segundas, y únicamente contaban con velas de lino egipcio, en tanto que las galeras tenían, además de las velas, remos y eran aptas para ríos y bahías, lo que facilitaba el transporte de todo tipo de mercancías.

Fueron muchas las ciudades que fundaron como consecuencia de su actividad, las cuales parecían mas bien depósitos vigilados por unos cuantos hombres quienes, al estudiar cuáles eran las necesidades locales, las satisfacían con el intercambio o venta de productos.

Su gran pasión por la aventura y curiosidad obligó a los fenicios ampliar sus conocimientos matemáticos, geométricos y astronómicos, siendo ellos los primeros en servirse de las estrellas para orientarse en el mar.

En la antigüedad, las embarcaciones tuvieron un papel muy importante en las batallas, pero hubo una cultura que basó su fuerza y prosperidad en la tierra: los romanos.

Los emperadores romanos empezaron a fijarse en la navegación hasta que comenzó a peligrar su imperio; la difícil lucha que mantuvo con Cártago obligó a Roma a desarrollar una auténtica política naval, al ganarla convirtió el Mediterráneo en un puente de comercio y unificó los tipos de naves.

A la caída del imperio romano, sólo una raza continuó su vida en el mar y para el mar: los vikingos, conocidos también como piratas o reyes de los mares, quienes a diferencia de los fenicios se dedicaban a atacar las embarcaciones y robarlas.<sup>7</sup>

Durante mucho tiempo los barcos no tuvieron cambio alguno en su diseño, fue hasta el renacimiento que implementaron la técnica de utilizar gran

---

<sup>7</sup> Cfr. Ponti, Valery, *Transportes Marítimos*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones, p. 43.

cantidad de velas, en vez de una sola, para multiplicar su velocidad, así fue como Cristóbal Colón pudo alcanzar su sueño de viajar hacia el occidente, con lo que terminó por descubrir América. Con la llegada de los europeos a lo largo de casi toda América, el transporte marítimo se convirtió en el puente de enlace entre los dos continentes; por consiguiente, los asentamientos coloniales del nuevo mundo se establecieron principalmente en las costas, ríos o lagos, sitios donde las embarcaciones accedían con las mercancías del viejo continente.

A principios del siglo XIX se revolucionó la marina con el descubrimiento del vapor como elemento propulsor, el cual dejó atrás las velas y remos, más tarde inventaron las hélices que permitían mayor impulso y cambiaron la madera por acero, posteriormente surgió un cambio vertiginoso con la aparición del motor de combustión interna, el cual permitió que sobretodo las flotas mercantes tuvieran nuevas visiones de crecimiento, al tener mayor capacidad de almacenaje y reducir sus tiempos de entrega.

Finalmente, no podemos olvidar el transporte aéreo, que aunque fue el último en aparecer, permitió alcanzar el sueño del ser humano: volar. Este sentimiento estuvo latente hasta 1783, cuando los franceses Francois Pilatre de Rozier y Francois Laurent de Arlandes lograron en un globo aerostático esta meta;<sup>8</sup> más tarde apareció el Zeppelin, antecesor del aeroplano pues se trata de un dirigible rígido.

Muchos fueron los esfuerzos para llegar al diseño del aeroplano, Leonardo Da Vinci fue el precursor de este proyecto, pero quienes al final lo llevaron a la práctica fueron los hermanos Wright en 1903.

En 1936 nace American Airways, la primera aerolínea comercial, la cual transportaba 21 pasajeros en el día y 14 en la noche, gracias a la rapidez con la que trasladaba tanto a las personas como productos, este medio consiguió en tres años mover la gran mayoría del tráfico comercial americano, sin embargo, fue hasta la Primera Guerra Mundial cuando este transporte tomó

---

<sup>8</sup> Cfr. Bridges, Valery, *Transportes Aéreos*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones, p. 13.

gran importancia; en 1940 apareció el motor de reacción equiparado tal vez al descubrimiento del vapor para el transporte marítimo y terrestre, ya que aumentó de manera significativa la velocidad del avión.

Actualmente el servicio aeronáutico mercante internacional no tiene comparación respecto al tiempo de entrega con ningún otro medio, pues gracias a éste se puede trasladar mercancía a cualquier parte del mundo en un lapso significativamente corto, sin embargo, esto se ve reflejado en el costo económico que representa, ya que es el más caro.

## **B. El desarrollo del transporte en México**

En México, al igual que en muchos otros países, existen diversos medios de transporte, los cuales se dividen en tres grandes grupos como lo son: el transporte terrestre, marítimo y aéreo.

El transporte terrestre ha sido el principal medio de traslado de mercancía en nuestro país, ya que éste data desde que el hombre tuvo necesidad de trasladar diversos objetos de un lugar a otro; en la actualidad este medio de transporte comprende tanto el ferroviario como el autotransporte federal.

En la época prehispánica sólo habían dos modos de transportar productos, a través de canoas o por medio de cargadores llamados tlamama o tlameme, quienes con ayuda de un petlacalli, caja tejida de caña y cubierta de cuero, cargaban a costas diversos artículos como eran el algodón, maíz, etc., con los que comerciaban con otros pueblos de la región.

Durante la conquista, los españoles introdujeron a México diferentes objetos y animales que auxiliaban al traslado de mercancía, como la mula, el caballo y el transporte sobre ruedas, asimismo utilizaron en gran medida las rutas que los indígenas construyeron para facilitar el dirigirse de un punto a otro, sin embargo, con el aumento de la población se vieron en la necesidad de

comenzar a mejorar los caminos, así para el siglo XVIII ya existían carreteras que unían a la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa.

Hasta finales del siglo XIX, adoptaron nuevas formas de transporte tanto para carga como de pasajeros, es decir, se introdujeron vehículos con gasolina, lo que causó revolución en el autotransporte federal, pues al ser más rápidos disminuían el tiempo de traslado, además, permitían llegar a mayor número de regiones que el ferrocarril, el cual ya existía, por tanto continuó la ampliación y mejoramiento de la red caminera, más tarde conocida como red carretera, la cual comprendía caminos, brechas y carreteras.

Actualmente las carreteras y caminos son la base de la infraestructura de la comunicación de México, pues permite el enlace entre los centros de producción con los de consumo, fortaleciendo así la productividad y competitividad de la industria. Se estima que durante el año 2000 el 58.5% de la carga total del país fue desplazada a través de éstas.<sup>9</sup>

Es importante destacar que durante más de cinco décadas el autotransporte en México estuvo normado y regulado por el Estado, bajo un esquema proteccionista, pues influía sobre las reglas de mercado (oferta y demanda), es decir, establecía las tablas tarifarias que se utilizaban como base para el cálculo de los fletes, independientemente de la calidad del servicio o de la empresa prestadora del mismo, lo que a la larga provocó que no existiera competencia, por tanto no había calidad en el servicio ni en los transportes, sin embargo, dicho esquema terminó para casi toda la carga, a excepción de los químicos, tóxico y explosivos, los que mantienen una regulación especial.

La red ferroviaria en México inició en 1850, 25 años más tarde que en Europa, lo que significó un atraso significativo en esta área, con un trayecto que iba de Veracruz a El Molino, de 13.6 km., sin embargo, el primer tramo de

---

<sup>9</sup> Cfr. Ruiz Sacristán, Carlos, (coord.), *El sector comunicaciones y transportes*, México, Secretaría Comunicaciones y Transportes-Porrúa, 2000, p. 103.

trascendencia fue hasta 1873, veintitrés años después, que recorría 470.8 km. del Distrito Federal a Veracruz.

En 1877, Porfirio Díaz, presidente del país, permitió la inversión de capital francés, específicamente al sector ferrocarrilero y bancario, por lo que durante este periodo denominado “porfiriato”, dicho medio de transporte vivió su mayor auge, por desgracia fue el único, ya que desde 1930 a 1994 éste entró en una larga crisis,<sup>10</sup> lo que ocasionó un considerable rezago que se reflejó en niveles de productividad, puntualidad y eficiencia, provocando su desuso, pues de tener una participación en el traslado de personas y carga del 25% en 1974, se redujo a un 12.5% para 1995.<sup>11</sup>

Al enfrentarse el Estado a la problemática de no contar con suficiente presupuesto para reactivar el papel del ferrocarril dentro del sistema de transporte nacional, en 1995 tomó la decisión de modificar el artículo 28 constitucional, párrafo cuarto, para que particulares pudieran participar y así lograr su competitividad, a excepción del Istmo de Tehuantepec por considerarse un punto estratégico en la soberanía nacional.

Con el nuevo esquema ferrocarrilero, el Estado mantiene la propiedad de la infraestructura y con ello la rectoría en la prestación de servicios; otorgó la concesión de las vías, terminales, patios etc., y únicamente vendió las locomotoras y el equipo, sin embargo, a pesar de que este cambio estructural provocó una recuperación en el 2000 del 16%, esto ha sido insuficiente en virtud de que la concesión de las vías trajo consigo grandes problemas en el derecho de paso, que son los permisos que otorga una ferroviaria a otra para que pueda circular por sus vías, ya que las empresas no han llegado a un acuerdo para el uso de éstas, ello pese a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió una NOM para regular dicho aspecto, la cual no se cumplió pues se les concedió un amparo contra dicha disposición.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> La extensión de las vías férreas creció a una tasa del 0.2% anual a diferencia del transporte federal que fue del 7.5%.

<sup>11</sup> Cfr. Ruiz Sacristán, Carlos, ob. cit., pp. 117 y 118.

<sup>12</sup> Cfr. Cruz, Lilián, “Frenan derechos de paso al ferrocarril”, *Industria del Transporte*, Suplemento especial de negocios del periódico Reforma, México, 24 de octubre de 2005, p. 8.

Lo anterior ha provocado que el sistema ferroviario no trascienda tal como se esperaba, en virtud de que el conflicto genera incremento en los costos de transportación, es decir, los usuarios deben negociar con cada uno de los concesionarios, además de que sus productos no llegan a tiempo.

En la actualidad, la mercancía cuyo volumen es considerable normalmente se transporta a través de vehículos como trailers o camiones de carga, sin embargo, algunas ventajas que mantiene este transporte es su bajo costo de operación y su enorme capacidad para movilizar grandes volúmenes de cargamento, pues por lo que respecta al traslado de personas este casi quedó en desuso.

La extensión ferroviaria en México no es muy grande a comparación de los europeos, pues sólo cuenta con 26 661.7 kilómetros, pero eso no significa que no tenga enormes ventajas. El 1 de abril de 2005, Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM)<sup>13</sup> abrió paso al ferrocarril del Tratado de Libre Comercio, a través de una alianza con Kansas City Southern Railway y The Texas Mexican Railway; esta unión destaca por su competitividad pues ofrece un servicio integral a lo largo de México, Estados Unidos y Canadá, en virtud de que Kansas City a su vez tiene convenios con Canadian National Railway, Norfolk Southern Railway Burlington Northern Santa Fe Railway,<sup>14</sup> por consiguiente esta red ferroviaria permite un flujo de productos desde y hacia nuestro país, propiciando un tráfico más ágil de mercancías entre las naciones.

Bajo este esquema se puede afirmar que el sistema ferroviario constituye uno de los eslabones en la cadena productiva que forma el transporte multimodal en México.

Por otra parte no se debe olvidar al transporte marítimo que, como se mencionó en párrafos anteriores, inició con canoas; los aztecas o mexicas las

---

<sup>13</sup> En diciembre de 2005 Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) cambió su denominación a Ferrocarril Kansas City México y Oriente S.A. *Kansas City Southern Mexico (KCSM)*.

<sup>14</sup> Cfr. Ramírez, Karla, "Prefieren empresas transportar mercancía", *Industria del Transporte*, Suplemento especial de negocios del periódico Reforma, México, 24 de octubre de 2005, p. 10.



elaboraron por necesidad, pues al establecerse en el Lago de Texcoco, era la forma en que éstos podían intercambiar productos con otros pueblos, esto se sabe ya que los conquistadores españoles lo relataron en sus crónicas cuando llegaron a América.

Al comenzar la urbanización, el entorno geográfico sufrió una transformación, disminuyendo los lagos y lagunas, así como dejaron de existir algunos ríos, por consiguiente cambió la forma de transporte en Tenochtitlán.

Actualmente el transporte marítimo es de los más importantes e indispensable en México, ya que permite la transportación de grandes volúmenes de mercancía a bajo costo, por distintos países y continentes, es decir, igual que el avión recorre enormes distancias, su único inconveniente es el tiempo de traslado, pero a pesar de ello este sistema a nivel mundial moviliza el 80% del comercio, lo que contribuye a impulsar los procesos de globalización de la producción y la diversificación de los mercados tanto de importación como exportación.

Por último, se ubica al más reciente medio de transporte, el aéreo, cuyo desarrollo inició en nuestro país en 1924, con la ruta México-Tampico; los primeros servicios se realizaron conduciendo la paga de los obreros petroleros a diversos campos de la huasteca veracruzana. Después se agregaron las rutas México-Tuxpan y Tampico-Matamoros. Para 1927 ya se contaba con aeropuertos en Pachuca, Guadalajara y Torreón, sin embargo, el de la Ciudad de México tardó dos años más para iniciar sus funciones.

De todos los transportes, el avión es el más rápido, en él se trasladan personas y carga no muy pesada. En el año 2003 se contaba con 85 aeropuertos, 29 de ellos con servicio nacional y 56 ofrecen además el servicio internacional, siendo el principal el de la Ciudad de México, seguido por el de Guadalajara, Monterrey y Cancún.

## **2. Medios de transporte**

Por transporte se debe entender aquella actividad inseparable del comercio, vinculada íntimamente con la logística<sup>15</sup> cuyo fin es la creación, organización y expansión de los mercados, Genaro de Jesús Portales refiere que “el transporte es el movimiento de personas, materiales o productos, desde el punto donde se producen, cultivan o elaboran, a otro donde se consumen, transforman, manufacturan, distribuyen y almacenan, siendo su objetivo poner los productos a disposición de los usuarios para su utilización cuando éstos los requieran”.<sup>16</sup>

### **A. Transporte marítimo**

En un mundo globalizado y competitivo en el que cada vez es más significativo el intercambio comercial, el transporte fluvial, marítimo y los puertos adquieren mayor relevancia al generar numerosas ventajas en términos de oportunidad y costo, es decir, el mar constituye -como se mencionó anteriormente- una excelente vía al conectarse con otras rutas fluviales naturales o artificiales<sup>17</sup> que permiten el acceso a diferentes países.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos considera en su dispositivo 3 que son vías generales de comunicación por agua o navegables:

*“Artículo 3. Son vías generales de comunicación por agua o vías navegables:*

*a) El mar territorial, la zona económica exclusiva y las aguas marinas interiores;*

*b) Los ríos navegables y sus afluentes que también los sean, los vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, así como*

---

<sup>15</sup> Enríquez de Dios, Juan José, en su libro *Transporte Internacional de Mercancías*, Manual Práctico, Madrid, Esic, 1994, p. 17, explica que la logística es el estudio científico de los sistemas de organización y control de las actividades de movimiento o almacenaje, para que el flujo de materias primas y productos sea distribuido a los distintos sectores de demanda al más bajo costo.

<sup>16</sup> Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, *Transportación Internacional*, 1ª ed., México, Trillas, 2001, p.12.

<sup>17</sup> Un ejemplo de esto es el Canal de Panamá, construido por los Estados Unidos a principios del siglo XX, el cual une el océano Atlántico con el Pacífico a través del Istmo Panameño, esta importante estructura redujo considerablemente el tiempo de viaje a escala mundial, pues gracias a su situación geográfica y una política de transporte coherente, este canal se ha convertido en el centro de intercambio de mercancías más importante ya que el 4% del total del comercio mundial pasa por ahí.

*canales que se destinan a la navegación, siempre que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar, o que en todo o en parte sirvan de límite al territorio nacional, o a dos o más entidades federativas, o que pasen de una entidad federativa a otra, o crucen la línea divisoria con otro país; y*  
c) *Los vasos, lagos, lagunas interiores navegables.”*

Es importante mencionar a los puertos, pues éstos determinan en gran medida el costo del sector al realizar la manipulación de la carga, además de ser el enlace más importante en la integración de las cadenas logísticas, creando así el concepto transporte multimodal.

Por ello, la Ley de Puertos lo define, como:

*“Artículo 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:*  
[...]  
*II. Puerto. El lugar de las costas o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones [...]”.*

Asimismo no podemos hablar en forma aislada del transporte marítimo, ya que es prudente considerar dos actividades a las que está íntimamente ligados, como lo son la navegación y el comercio marítimo.

La navegación es la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados, misma que puede catalogarse como:

**a) De altura:** es aquella que se realiza en el mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas nacionales y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros y es la más utilizada en el comercio exterior, pues las principales operaciones se concretan en ésta;

**b) Interior:** la efectuada dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores de cada Estado, como puede ser la que se realiza en los lagos,

lagunas, presas o cualquier otro cuerpo de agua dentro de la tierra, tal es el caso del transporte fluvial;

**c) De cabotaje:** se lleva a cabo por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas y litorales nacionales.

En tanto que al comercio marítimo<sup>18</sup> la legislación mexicana lo conceptúa en su numeral 2, fracción III, como:

***“III. Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.”***

Al ser la navegación la actividad que realiza una embarcación, ésta comprende a parte del transporte marítimo, el transporte fluvial,<sup>19</sup> que es la forma de traslado más económica, pero también la más restringida de todas, pues a diferencia del marítimo que se lleva a cabo en el mar, ésta se realiza dentro de los continentes, es decir, está determinada por el curso de los ríos y su profundidad -aunque en realidad es posible alterar los cursos de los ríos a través de canales, pero resulta muy costo- además de que su desplazamiento es muy lento, sin embargo, la gran ventaja que ofrece son los grandes volúmenes de mercancía que puede trasladar a bajo costo.

La diferencia entre el vehículo fluvial y el marítimo radica en que el primero es de menor porte y calado, pues como se mencionó en el párrafo anterior dependerá de la profundidad de los ríos, por ello, se han diseñado diferentes sistemas de barcazas las cuales ofrecen gran capacidad y poco

---

<sup>18</sup> La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a diferencia de la anterior Ley de Navegación, señala una definición más específica acerca de qué se entiende por comercio marítimo.

<sup>19</sup> El transporte fluvial no requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones para prestar servicios de traslado de carga y remolque, a diferencia del marítimo, sin embargo, no lo exime de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables.

calado, de manera que forman convoyes por arrastre o por empuje<sup>20</sup> ofreciendo así un mejor servicio.

Para que el tráfico fluvial sea competitivo con otras formas de transporte internas, ya sea ferroviario o transporte federal, es necesario que existan zonas industriales y agrícolas desarrolladas a lo largo del río, puertos importantes en la desembocaduras o cerca de aquél, precios bajos, así como conexiones adecuadas con los diferentes medios, es decir, terminales interiores de carga a lo largo del recorrido.

Siendo materia de la presente investigación el comercio, es pertinente diferenciar las dos posibles vías de utilización de un buque o embarcación menor mercante.<sup>21</sup> Por un lado está el transporte de mercancías por agua, conocido también como marítimo de línea regular (*liner*), destinado a la prestación de servicios a pequeños y medianos cargadores, con rutas, puertos, frecuencia de tráfico y precios preestablecidos, lo cual lo hace idóneo para el traslado de carga general y por contenedores; en segundo lugar tenemos al régimen de fletamento (*tramp*), éste se basa en la libre contratación de buques en el llamado mercado de fletes, es decir, el cargador o embarcador contrata el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para realizar uno o varios viajes determinados, o bien, utilizarlo por un periodo de tiempo específico, lo anterior se da porque el contratista busca a navieros que dispongan de embarcaciones y la situación geográfica adecuada en las fechas de embarque, a diferencia del de línea regular, éste no cuenta con tarifas prefijadas, lo que permite una verdadera negociación; en ambos casos puede contratarse una parte o la totalidad del navío.<sup>22</sup>

Existen diversos tipos de embarcaciones, entre éstas se encuentran los buques -considerados como aquellos que tienen medios fijos de propulsión,

---

<sup>20</sup> Cfr. D. Bloch, Roberto, *Transporte Fluvial*, 1ª ed., Buenos Aires, Argentina, Ad-hoc, 1999, p.19.

<sup>21</sup> La diferencia entre buque y embarcación menor mercante radica en el tamaño y capacidad de los mismos.

<sup>22</sup> Existen agrupaciones o asociaciones de transportistas marítimos denominadas conferencias marítimas que establecen tarifas mínimas por la prestación de dicho servicio, lo anterior con el fin de evitar la guerra de precios y por consiguiente la quiebra de empresas.

destinados al mar libre entre puertos nacionales o extranjeros y viceversa- que a su vez se clasifican en:

**a) De carga general** (*general cargo*), éstos tienen una o varias cubiertas y transportan todo tipo de mercancías, generalmente la vía es de tipo línea regular.

**b) Tanques** (*tankers*), dedicados al transporte de crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados, etc.

**c) Graneleros** (*bulk carriers*), trasladan la mayor parte del tiempo minerales y cereales.

**d) Porta contenedores** (*container carriers*), éstos pueden ser oceánicos, los cuales transportan millares de contenedores de 20 pies de longitud entre los grandes puertos mundiales; y feeders, que dan servicio a los primeros ya que realizan la recolección y distribución de los contenedores en los puertos pequeños.

**e) Traslado rodado** (*roll on/off*), destinados al traslado de carga rodante como automóviles, camiones, etc., por lo que cuentan con una rampa de acceso a popa.

Así como existen diversos tipos de buques, también hay diferentes modos de contratar la utilización de embarcaciones, por ello la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala en su numeral 111 lo siguiente:

*“Artículo 111. Se consideran contratos de utilización de embarcaciones:*

- I. De arrendamiento a casco desnudo;*
- II. De fletamento por tiempo;*
- III. De fletamento por viaje;*
- IV. De transporte marítimo de mercancías;*
- V. De transporte marítimo de pasajeros;*
- VI. De remolque transporte; y*
- VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio*

*de ésta."*

El contrato de transporte marítimo de mercancías será aquél en virtud del cual un naviero u operador se obliga ante el embarcador o cargador, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario mediante el pago de un flete;<sup>23</sup> lo anterior se asentará en el conocimiento de embarque el cual deberá expedir el transportista u operador a cada embarcador, pues será el título representativo de la mercancía y constancia de recibo de ésta a bordo de la embarcación.

La ventaja que ofrecen tanto el transporte fluvial como el marítimo es el hecho de que pueden movilizar grandes volúmenes de carga entre dos puntos distantes, por tanto hay gran oferta, lo que lleva a que existan muchos tipos de embarcaciones para que puedan cubrir cualquier necesidad, por consiguiente hay gran competencia que se refleja en los estándares de servicios y costos que son igual de competitivos en comparación con otros medios de traslado de mercancías.<sup>24</sup>

## **B. Transporte carretero**

El autotransporte federal o carretero es sin lugar a duda el medio de transporte más utilizado para la movilización de carga dentro de un país o continente, pues a pesar de que el ferroviario es sumamente atractivo por su bajo costo y capacidad para trasladar grandes volúmenes, el carretero tiene muchas ventajas, como son:

a) Es el único medio que puede realizar el servicio puerta a puerta por sí mismo, a cualquier lugar.

---

<sup>23</sup> Anteriormente los contratos se distinguían como internos y de altura, también conocidos como de fletamento, y se conceptuaba a este último como aquél en que el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

<sup>24</sup> Cfr. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., p. 75.

b) Tiene la capacidad de transportar desde pequeños paquetes hasta grandes volúmenes sin importar el género del producto, es decir, sólidos, líquidos o gaseosos.

c) A pesar de que existen otros transportes más rápidos como el aéreo y en algunas ocasiones el ferroviario, éste no deja de ser atractivo, pues la libertad que éste ofrece respecto de la organización de horarios y su facilidad para cargar y descargar lo hacen competitivo, eso explica su intensiva utilización dentro del ámbito logístico de “*just-in-time*”.

d) La facilidad para intercambiar con los demás transportes las mercancías, pues como se dijo, éste tiene la ventaja de acceder a cualquier lugar, así como su capacidad para adaptarse o ser transportado por otro medio como buques o ferrocarriles.<sup>25</sup>

En virtud de que diversos son los productos que se transportan, existen diferentes tipos de vehículos, entre los que destacan:

**a) Camión**, vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, destinado al transporte de carga.

**b) Remolque**, vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo de motor.

**c) Semirremolque**, remolque sin eje delantero, construido para ser acoplado a un tractocamión.

**d) Vehículo articulado**, formado por un tractor y un semirremolque.

**e) Tren de carretera**, formado por un camión o vehículo articulado y un remolque.

**f) Portacontenedores**, plataforma-esqueleto con anclajes especiales para contenedor llamados *twist-locks*.

**g) Cisterna**, transporta líquidos o gases licuados.

---

<sup>25</sup> Cfr. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., p. 60.



Atendiendo al tipo de mercancía y de los vehículos, el servicio de autotransporte se clasifica en:

- a) **Carga general**, que consiste en trasladar todo tipo de productos, y
- b) **Carga especializada**, la cual comprende materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.0

Para que este medio de transporte sea eficiente, es necesario contar con una adecuada infraestructura carretera, la cual esté conectada y se enlace con los demás medios de traslado, en la actualidad las carreteras se construyen en líneas casi rectas para reducir tiempo, en lugar de seguir las viejas rutas establecidas, que en ocasiones resultaban peligrosas, lo anterior se ha logrado a través de la creación de puentes, túneles o pasos elevados, por consiguiente, se incrementó la seguridad.

Para el correcto funcionamiento y control del servicio existen convenios internacionales como el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera CMR, entre otros, así como los Reglamentos de Tránsito en Carreteras Federales, de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, los cuales especifican la regulación de la circulación vial, los servicios de autotransporte federal, de carga, así como el paso, dimensiones y capacidad a que deben de sujetarse los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga que transiten en las carreteras del país.

### **C. Transporte ferroviario**

En la mayoría de los países el ferrocarril ha sido un punto estratégico en la integración regional, el desarrollo económico y el impulso de los intercambios comerciales con el exterior, es por ello que las naciones desarrolladas como Estados Unidos de América, Canadá, Japón, Australia, Unión Europea, entre otros, se han preocupado por apoyar el avance

tecnológico, como la creación de los trenes de gran velocidad como el Tokkaido, además de mantener una excelente infraestructura, la cual les permite combinar con otros medios de transporte, es decir, incentiva el desarrollo de una red de transporte intermodal, lo que permite tener calidad en el servicio además de implementar una política tarifaria competitiva con la carretera.

Como se mencionó anteriormente, en el siglo XIX este medio de transporte tuvo gran impulso en México, pues favoreció tanto el comercio interior como exterior, sin embargo, el ferrocarril fue perdiendo presencia en la medida en que los modos alternativos como el aéreo, marítimo y principalmente el carretero fueron creciendo.

Para reactivar el sistema ferroviario se tomó la decisión en 1995 de reformar el párrafo cuarto del artículo 28 constitucional, así como promulgar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su reglamento con el fin de permitir la participación social y privada, pero siempre preservando la rectoría el Estado.

Por tal motivo se configuraron tres líneas regionales, Noreste,<sup>26</sup> Pacífico Norte y Sureste,<sup>27</sup> así como diversas líneas cortas y especializadas.<sup>28</sup> En la actualidad México cuenta con dos concesiones fronterizas con Estados Unidos de América, una de ellas es “Nafta Railway” que corre de México a Canadá.

Como se ha mencionado, este transporte ofrece grandes ventajas, entre las que se encuentran:

---

<sup>26</sup> TMM y Kansas City tienen la concesión del ferrocarril del Noreste cuya extensión es de 3900 km., su vía más transitada es la de México-Nuevo Laredo.

<sup>27</sup> Cfr. Ruiz Sacristán, Carlos, ob. cit., p. 121.

<sup>28</sup> Es importante mencionar que el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se mantiene como empresa paraestatal por considerarse punto estratégico, pues al ubicarse éste en la zona más estrecha del territorio nacional entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, se tiene la visión de que si se crea un sistema ferroviario eficiente, México podría competir con el Canal de Panamá.

- a) Al igual que el transporte marítimo, puede transportar desde cargas pequeñas hasta de gran volumen y peso en distancias considerables.
- b) Por el volumen de carga que puede desplazar, resulta más económico que otros medios de traslado.
- c) Existe la posibilidad de un cambio de dirección, es decir, el empresario puede cambiar la ruta si se requiere siempre y cuando el nuevo destino requiera que la máquina siga adelante y no retroceda.
- d) Después del autotransporte federal es el medio idóneo para realizar el servicio puerta a puerta ya que además de ser muy seguro, tiene normalmente estaciones en los centros comerciales e industriales más importantes.
- e) Existe la posibilidad de que si el productor no hubiera terminado el envío, puede trabajar sobre este medio y terminarlo en el trayecto sin costos y trámites adicionales.
- f) El ferrocarril tiene ventajas ecológicas pues la emisión de contaminantes atmosféricos, acústicos y ocupación de terreno son mucho menores que otros.
- g) Cuenta con mayor eficacia energética y menor precio por unidad de transporte.<sup>29</sup>

Por otra parte los trenes de carga sobresalen por los diversos tipos de vagones que cuentan como son:

**a) Cerrado**, especializado para el transporte de bultos, carga paletizada, etc.

**b) Jaulas**, son utilizados para trasladar al ganado, existen las especializadas que cuentan con tres pisos para las especies cerdos y lanar.

**c) Abierto**, para el transporte a granel, entre otros.

**d) Plataforma**, sirve para trasladar los vehículos, troncos de madera, contenedores, etc.

---

<sup>29</sup> Cfr. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., p. 66.

**e) Plataforma de transporte combinado**, sus vagones son diseñados para ser utilizados como combinado, ferrocarril-carretera.

**f) Tolva**, diseñado para minerales o cereales; y

**g) Cisterna**, para los productos líquidos a granel.

Incluso respecto a los servicios que ofrecen se pueden catalogar como:

**a) Trenes Unitarios:** Transportan un sólo producto de un mismo origen a un único destino utilizando la misma clase de equipo. Este servicio se puede contratar con un mínimo de 25 unidades o carros y disponer en menos de 24 horas, si se requieren carros especiales el tiempo de entrega requiere un plazo mayor. Estos trenes tienen preferencia de paso por lo que abaten los tiempos recorridos asegurando la entrega puntual de sus mercancías.

**b) Trenes Locales:** Servicio ordinario de carga entre estaciones intermedias y principales del sistema ferroviario, movilizand o todo tipo de embarques, en carro entero o menos de carro entero.

**c) Trenes Especiales:** Permite transportar carga y pasajeros de punto de origen a punto de destino. Cuentan con paso preferencial y se pueden contratar para transportar productos de difícil manejo o peligrosos, para mover maquinaria que requiere de extremo cuidado de manipulación, incluso para la celebración de eventos.

**d) Trenes Mixtos:** Con itinerarios de hora de salida y entrada, pueden transportar tanto pasajeros como carga, básicamente perecederos.

## **D. Transporte aéreo**

El transporte aéreo desde sus inicios ha sido un símbolo de modernidad, pues cubrió las necesidades que se tenían de trasladar a personas y mercancías de manera rápida y segura a puntos distantes.

Actualmente el atractivo de viajar y transportar por avión no ha cambiado, es decir, es un medio rápido, idóneo para productos urgentes, perecederos o de alto valor económico, ya que recorre grandes distancias en poco tiempo -por lo que reduce el lapso de almacenamiento y gastos por demoras en operaciones comerciales nacionales e internacionales- además su índice de seguridad es el más alto, entre los demás transportes, y el control informático de la carga es fácil y rápido.

Sin embargo, como todos los transportes tienen algunos inconvenientes como son el tener un máximo de peso y dimensión de la carga, pues varían tanto la resistencia del piso (fuselaje) del avión como el tamaño de las puertas, sin olvidar su alto costo a comparación con los demás medios de transporte, por tal motivo el transporte aéreo sólo traslada un pequeño volumen de las mercancías, pero en cuanto a valor se podría equiparar con los demás medios.<sup>30</sup>

De acuerdo con su uso, los aviones se clasifican en:

**a) Pasaje o mixtos**, que son los que transportan en la cabina principal pasaje y carga en las bodegas.

**b) Combi o avión de fuselaje ancho**, el cual traslada personas, pero puede llevar carga tanto en la cabina principal como en las bodegas.

**c) Carguero**, como su nombre lo dice únicamente traslada carga.

**d) Convertible**, éste puede transformarse de una configuración de pasaje a una de carga y viceversa prevista de manera sencilla y rápida.

En México el transporte aéreo está regulado por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los cuales tienen por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles.

---

<sup>30</sup> Cfr. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., p. 93.

### **3. Incoterms**

Los Términos de Comercio Internacional, mejor conocidos como Incoterms, *Internacional Comercial Terms*, son siglas de uso internacional que tienen por objeto determinar claramente cuáles serán las obligaciones del vendedor y comprador respecto del traslado de las mercancías.

Se puede decir que su finalidad es la de establecer un conjunto de reglas internacionales uniformes para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, a fin de garantizar el derecho al cobro y el derecho a la libre disposición de la mercadería, así como evitar posibles confusiones con motivo de la compra-venta, las cuales principalmente son cuatro, la entrega de los productos, la transferencia de la responsabilidad, la distribución de los gastos y obligaciones y los documentos necesarios para la tramitación aduanera, adicionalmente, se refieren a otros aspectos como el transporte, el seguro, la manipulación, el embalaje, la gestión y la entrega de la documentación.<sup>31</sup>

En general la entrega se entiende como el momento de la transferencia del riesgo y no la toma de posesión por el comprador, es decir, es la puesta a disposición de las mercaderías en el lugar y tiempo convenidos, aun en el caso de que éstas no sean recibidas por el adquirente se produce la transferencia del riesgo, la cual se refiere a la pérdida y daño del vendedor al comprador, como el robo, pérdida, humedad, congelamiento, rompimiento, etc.

Debe recordarse que los contratos internacionales se elaboran sin la presencia física de los contrayentes y, a menudo, sin la intervención de un representante o agente, sea del comprador o del vendedor. De ahí que la posibilidad de la pérdida o deterioro de la mercancía ocurra en un tiempo y lugar donde no sea posible determinar quién fue el causante y quién sufrirá las consecuencias.

---

<sup>31</sup> Cfr. Enríquez de Dios, Juan José, ob.cit., p. 25.

Como se mencionó con antelación los incoterms fueron la solución encontrada a los problemas del comercio exterior, los cuales se remontan hasta épocas lejanas, en la Biblia se tiene registrado en el Libro de los Reyes que el Rey Salomón decidió construir un templo en Jerusalén, por lo que celebró un acuerdo con Hirma, Rey de Tiro, en los siguientes términos: “Mis siervos transportarán las maderas de cedro y pino desde el Líbano hasta el mar, donde las colocaré en balsas y las haré remolcar hasta el puerto que me indicares. Allí descargaré las balsas y tú podrás recoger los troncos. Por tu parte, cumplirás mis deseos, encargándote del sustento de mi casa”. En la actualidad dicho contrato se redactaría “Maderas de cedro y pino, DEQ Jerusalén Incoterms, sustento de mi casa”.<sup>32</sup>

Los Incoterms facilitaron las negociaciones entre los países, pues como lo referí anteriormente mediante una sigla se delinear las principales obligaciones que se asumen contractualmente; los comerciantes de diferentes ramos fueron los que las empezaron a utilizar. Más tarde, la práctica exitosa tiende a ser imitada en otras localidades, así, el empleo de dichos términos estandarizados sirvió también a una función de armonización, sin embargo, cada puerto y centro comercial comenzó a desarrollar ciertas particularidades con relación a éstos, por lo que pronto surgieron dificultades para su empleo internacional, por ejemplo, en Alemania *Fob* sólo se refería a los gastos, a diferencia de los demás países que era más amplia pues también cubría los riesgos.

Por tal motivo, la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en su primer congreso celebrado en París, en 1920, aprobó la creación de una comisión que redactaría los términos padronizados utilizados en el comercio exterior, así en 1928 se publicó una versión que se denominó “Términos Comerciales”.

En 1936 se completó la publicación de 1928, que se difundió bajo el nombre de *Incoterms 36 (International Comercial Terms)*, en ésta se

---

<sup>32</sup> Rodríguez, Carlos López, *Incoterms*, Cestransway Uruguay, 2005, [http://www.cestransway.com/info\\_incoterms.htm](http://www.cestransway.com/info_incoterms.htm).

mencionaron algunos de los términos comerciales más utilizados, explicando su significado e indicando las contradicciones existentes en su interpretación, según los casos y costumbres de los diversos lugares donde se empleaban, sin embargo, algunos países como Inglaterra se negaron a adoptarlos por el gran apego a la tradición romanista, fue por ello que la CCI formó una segunda comisión que elaboró en Viena, en 1953, un texto conocido como *Incoterms 53*.<sup>33</sup>

Con esta última versión se cambió radicalmente el método empleado, pues se establecen una serie de reglas internacionales de carácter facultativo, precisando la interpretación de los principales términos utilizados en los contratos de compra-venta, es decir, se enumera para cada término las obligaciones recíprocas de las partes; la vigencia de estas obligaciones era facultativa, esto es, quedaba subordinada a la voluntad de las partes, así como el aumento o la disminución de las obligaciones, siempre que así se estipulara expresamente en el contrato, pues si deseaban atenerse a lo dispuesto por éstos *Incoterms 53*, cabe destacar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo señala en su artículo 258 que no es necesario poner el texto completo, sino bastará hacer referencia a éstos por sus nombres.

Con posterioridad se realizaron algunas modificaciones como en 1967, 1976, donde se agregó el término *Fob airport*, y 1980.

En 1990 la Comisión de Prácticas Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional revisó los *Incoterms 1980*, la cual pretendió, en primer lugar adaptar éstos a las exigencias del intercambio electrónico del procesamiento de datos *Electronic Data Interchange (Edi)*; en segundo lugar unificar las cargas en contenedores para el transporte multimodal y el tráfico *roll on/off*, valiéndose del medio carretero y ferroviario, para ello, ciertos términos fueron consolidados y reorganizados, la sigla *FCA transportador libre (Free Carrier)* fue adaptada para atender a todas las modalidades de transporte

---

<sup>33</sup> Cfr. Enríquez Rosas, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, 1ª ed., México, Porrúa, 1999, pp. 270 y 271.



e incluso a sus distintas combinaciones. Consecuentemente, los términos como FOR, FOT y FOB Airport fueron suprimidos.

Además, los Incoterms se agruparon en 10 títulos, los cuales refieren las obligaciones del vendedor y comprador, así como el caso en que no le corresponda ninguna obligación, expresando en tal supuesto la expresión “No obligación”.

En la publicación de los Incoterms en el 2000, se estableció la última versión de los términos de contratación como son EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DUU y DDP, los cuales se siguen utilizando hasta la fecha, sin embargo, en el 2005 se realizaron algunas variaciones de redacción.<sup>34</sup>

Los Incoterms 2000 se clasifican en cuatro grupos:

#### **a) Categoría E**

La constituye sólo un incoterm (EXW) *Ex Works*, en Fábrica, aquí se imponen menos obligaciones al vendedor, pues éste cumple cuando pone la mercancía a disposición del comprador en el establecimiento del primero o en otro lugar convenido (fábrica, almacén, etc.).

Según las últimas modificaciones se podrá establecer en el contrato la obligación del vendedor de cargar la mercancía en el medio de transporte utilizado.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque, embalaje y entrega tanto de la mercadería como de los documentos necesarios.
- Ayudar al comprador a obtener cualquier licencia, autorización, seguro, etc.

---

<sup>34</sup> Cfr. Carvajal, Camilo. *Incoterms*. <http://www.magnumlogistics.com>. 6 de enero de 2006, pp. 1-7.

- Asumir los gastos (marcado, embalaje, peso), incluidos los riesgos de pérdida y daño, hasta que la mercancía no haya sido puesta a disposición del comprador.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería.
- Flete interno (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos e impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje y agentes).
- Flete internacional (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Seguro.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje y agentes).
- Transporte y seguro (lugar de importación a planta).
- Reembolsar al vendedor en caso de que éste preste ayuda para la obtención de algún documento.

### **b) Categoría F (FAS, FCA y FOB)**

Lo que tienen en común es que el comprador tiene la obligación de contratar el transporte principal, pago del flete y seguro, en tanto que el vendedor cumple con entregar el producto en su propio país, una vez realizados todos los trámites de exportación.

### **Franco al Costado del Buque –Free Along Ship- (FAS)**

El vendedor cumple con su obligación de entregar cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque, sobre el muelle o en barcas, en el puerto de embarque convenido. En tanto que el comprador será quien se encargue de los trámites aduanales para la exportación. Este término puede usarse únicamente para el transporte por mar o por vías acuáticas interiores.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Suministrar mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación, es decir, al costado del buque que señale el comprador, por lo que asumirá los riesgos de la mercancía hasta ponerla a disposición de éste último, a quien deberá informar cuando la carga sea entregada, e incluso proporcionarle un documento que ampare dicha entrega).<sup>35</sup>
- Aduana (documentos, permisos, requisitos e impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje y agentes).

### **Obligaciones Comprador**

- Pagos de la mercadería.
- Flete y seguro (del lugar de exportación al lugar de importación).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje y agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos e impuestos).
- Seguro y flete (lugar de importación a planta).
- Dar aviso al vendedor sobre el nombre del buque, lugar de carga y fecha de entrega requerida, en caso de que el buque designado no hubiese llegado a tiempo, o no puede hacerse cargo de la mercancía, o deja de admitir carga antes del tiempo estipulado, tendrá que pagar al vendedor cualquier gasto adicional.

### **Libre Transportista -Free Carrier- (FCA)**

El vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando, después de pasar la aduana y estar lista para su exportación, la pone a cargo del transportista nombrado por el comprador o persona por él designada en el lugar o punto fijado.

---

<sup>35</sup> Cfr. Enríquez de Dios, Juan José, ob.cit., pp. 28 y 29.

Los costes y gastos de la carga los asumirá el vendedor si ésta es recogida en las instalaciones de éste, en caso contrario no será responsable de la descarga.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Empacar, embalaje y suministrar la mercancía.
- Realizar los trámites necesarios en la aduana para la exportación del producto.
- Entregar la carga al transportista designado por el comprador o escogido por el vendedor en el lugar fijado, en la fecha convenida; a falta de instrucciones por parte del comprador, el vendedor puede entregar el producto al transportista en la forma que lo estipule el modo de transporte del porteador y la calidad y/o naturaleza de la carga.
- Asumirá todos los gastos (aduaneros, derechos, impuestos, maniobras, almacenaje, agentes, entre otros) así como los riesgos de pérdida o daño del producto hasta el momento de la entrega.
- Dará aviso al comprador cuando la carga haya sido entregada y proporcionará un documento que avale lo anterior.

### **Obligaciones del Comprador**

- Realizar el pago de la mercancía.
- Avisar al vendedor del tipo de transporte que utilizará, el nombre del conductor de éste, la fecha y punto de entrega.
- El comprador soportará los gastos de traslado a partir de la recepción de la carga por parte de su transportista.
- Aceptar la prueba que emita el vendedor acerca de la entrega del producto.
- Deberá conseguir las licencias, autorizaciones y realizar los pagos de inspección, derechos, impuestos y otras cargas oficiales.
- Reembolsar al vendedor la cantidad que éste haya erogado en caso de que lo auxilie para contratar el transporte.

### **Franco a Bordo –Free on Board- (FOB)**

El vendedor cumple con su obligación de entregar la mercancía cuando ésta ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido y la deja lista para su exportación. Si las partes no desean entregar el producto a través de la borda del buque, debe usarse el término FCA. Es importante señalar que este término únicamente se utiliza para el transporte marítimo.<sup>36</sup>

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque, embalaje y entrega de la mercancía a bordo del buque designado por el comprador.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros necesarios para la exportación, incluyendo la obtención de licencias. Además de lo anterior, deberá prestar ayuda al comprador, cuando éste lo solicite, para obtener cualquier documento emitido en el país de embarque y/o de origen que pueda necesitar para la importación de la mercancía y para su paso por otros países, así como información para conseguir un seguro.<sup>37</sup>
- Cubrir los gastos necesarios realizados hasta antes de la entrega.
- Soportar los riesgos de pérdida o daño del producto, así como los gastos, hasta el momento en que haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque fijado.
- Dar aviso al comprador cuando la mercancía haya sido entregada y proporcionarle el documento que avale lo anterior.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar los trámites aduaneros y de licencia para la importación de la carga.
- Contratar el transporte desde el puerto de embarque designado y recibir el producto.
- Asumir todos los riesgos de pérdida o daño, así como la totalidad de los gastos de derechos, impuestos, inspecciones, etc., desde el momento

---

<sup>36</sup> Cfr. Carvajal, Camilo, ob cit., p 3.

<sup>37</sup> Idem.

en que la mercancía haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.

- Avisar sobre el nombre del buque, el punto de entrega y fecha de carga, así como aceptar la prueba que avale la entrega de la misma.

### **c) Categoría C (CFR, CIF, CPT y CIP)**

La semejanza que tienen es que el vendedor deberá contratar el transporte, aunque sin asumir los riesgos por la pérdida o el daño de la mercancía en su viaje hacia el país importador, así como realizar los trámites aduaneros de exportación.

Cabe resaltar que en las categorías C y F el vendedor cumple el contrato en el país de embarque o despacho y el comprador es propietario de la mercancía desde el momento del embarque, de ahí que estos contratos se conozcan como de partida o embarque.

### **Costo y Flete –*Cost and Freight*- (CFR)**

El vendedor pagará los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido y, transferirá el riesgo de pérdida o daño al comprador cuando la carga traspase la borda del buque en el puerto de embarque.

Se recomienda utilizar CPT, cuando las partes no deseen entregar las mercancías a través de la borda del buque.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercancía y la factura comercial.
- Realizar los trámites aduaneros necesarios, incluyendo la obtención de licencia para llevar a cabo la exportación de la carga.
- Transportar el producto al puerto de destino designado y entregarlo a bordo del buque, en la fecha o plazo estipulado.

- Asumir los gastos, riesgos de pérdida o daño hasta el momento de la entrega.
- Proporcionar el documento de transporte usual, quedando eximido de presentar la copia de "chartes party" (póliza de fletamento).

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar los pagos, trámites aduaneros y de licencias, necesarios para la importación del producto.
- Aceptar el documento de transporte cuando la carga haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque estipulado y se considere como entregada; desde ese momento asumirá los riesgos de pérdida o daño de la carga, en caso de no avisar al vendedor del retraso del transporte, éste será responsable a partir de la fecha convenida o del plazo fijado para el embarque.

### **Costo, Seguro y Flete –*Cost, Insurance and Freight*- (CIF)**

El vendedor pagará los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido como en el CFR, pero además conseguirá un seguro marítimo, el cual podrá ser de cobertura mínima,<sup>38</sup> que cubrirá los riesgos del comprador en caso de que el producto sufra daño o pérdida; el riesgo se transmitirá al momento en que la carga traspase la borda del buque en el puerto de embarque.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercancía y la factura comercial.
- Obtener las licencias de exportación así como realizar los trámites aduaneros necesarios para llevar a cabo la exportación de la mercancía.
- Entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque, en la fecha y plazo convenidos, y asumir todos los riesgos de pérdida o

---

<sup>38</sup> Idem., p.4.

daño de la carga hasta el momento de haber sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.

- Obtener un seguro en que el comprador quede facultado para reclamar directamente del asegurador.
- Avisar al comprador de que el producto ha sido entregado a bordo del buque además de entregarle el documento de transporte usual para el puerto de destino convenido.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar los pagos, trámites aduaneros y de licencias, necesarios para la importación del producto.
- Aceptar la carga, así como el documento de transporte cuando ésta haya sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque estipulado y se considere como entregada; desde ese momento asumirá los riesgos de pérdida o daño de la misma, en caso de no avisar al vendedor del retraso del transporte, éste será responsable a partir de la fecha convenida o del plazo fijado para el embarque.

### **Transporte pagado hasta... –*Carriage Paid to...*- (CPT)**

El vendedor paga el flete del transporte de la mercancía hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño de la carga, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos que ocurran después de entregarla al transportista en la aduana de exportación, serán cubiertos por el comprador.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque, embalaje y entregar la mercancía.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros y de licencias necesarios para exportar la carga, también auxiliará al comprador –a petición, riesgos y expensas de éste-, a obtener cualquier documento necesario para la importación de la mercancía y paso por otro país.



- Trasladar el producto hasta el punto convenido -en caso de no acordarlo el vendedor puede elegir el lugar de destino que mejor le convenga- y entregarlo al transportista en la fecha o plazo estipulado.
- Cubrir los gastos relativos a la mercancía hasta su entrega, como flete, carga y descarga, trámites aduaneros, derechos, impuestos, etc.
- Avisar al comprador que la carga ha sido enviada.
- Proporcionarle al comprador el documento que avale la entrega del producto.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar los trámites aduaneros necesarios, incluyendo la obtención de licencia para la importación de la carga.
- Aceptar la entrega del producto y documento que ampare ésta en el lugar convenido.
- Asumir todos los gastos, riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento de la entrega. Si no da aviso suficiente al vendedor responderá por los riesgos que pueda sufrir la carga a partir de la fecha convenida o de la data de expiración del plazo fijado.
- Dará aviso al vendedor de la fecha de entrega de la mercancía y/o lugar de destino cuando tenga derecho a determinarlas.

### **Transporte y Seguros Pagados hasta... –*Carriage and Insurance Paid to...* (CIP)**

El vendedor tiene las mismas obligaciones que en el CPT, pero además deberá conseguir un seguro para la carga contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de la mercancía durante el traslado. El vendedor contrata el seguro y paga la correspondiente prima. En caso de que el comprador deseara una cobertura mayor tendrá que acordarla con el vendedor o contratar su propio seguro adicional.

Este término exige que el vendedor entregue la mercancía en la aduana de exportación utilizando cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque y embalaje, así como la entrega de la mercancía y de la factura comercial
- Llevar a cabo los pagos, trámites aduaneros y de licencia necesarios para la exportación.
- Transportar la carga hasta el punto de destino convenido.
- Adquirir y entregar al comprador una póliza de seguro en la que este último pueda reclamar directamente al asegurador.
- Entregar la mercancía al transportista en la fecha o plazo estipulado, para ser trasladada hacia su destino final.
- Asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la carga hasta el momento en que haya sido entregada.
- Notificar al comprador cuando el producto haya sido puesto a su disposición y proporcionarle la información necesaria para que lo pueda retirar.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar los pagos, trámites aduaneros y licencias para la importación.
- Aceptar la carga cuando ésta sea entregada al transportista en el lugar de destino establecido y el documento que ampare lo anterior, asimismo asumir todos los riesgos de pérdida o daño y los gastos a partir de ese momento, a menos que hayan sido incluidos en los fletes o contraídos por el vendedor.
- Pagar los gastos y cargas realizados para la obtención de documentos y reembolsar los efectuados por el vendedor si es que éste le prestó ayuda.

#### **d) Categoría D (DAF, DES, DEQ, DDU y DDP)**

Lo que tienen en particular estos Incoterms es que el vendedor asume todos los costos y los riesgos que implique llevar los productos hasta el lugar

pactado en el país importador, de ahí que se les conozca como los contratos de llegada.

### **Entregado en Frontera –*Delivered at Frontier*- (DAF)**

El vendedor cumple con su obligación al entregar la mercancía en el punto y lugar convenidos de la frontera de destino, sin descargarla del transporte ni realizar los trámites de importación.

El término puede emplearse con independencia del modo de transporte cuando la carga deba entregarse en una frontera terrestre.<sup>39</sup>

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercancía y la factura comercial.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros y de licencias, necesarios para la exportación de la carga al lugar de entrega, así como ayudar al comprador a obtener cualquier documento necesario para la importación de la mercancía.
- Trasladar el producto hasta el punto convenido de la frontera y ponerlo a disposición del comprador en la fecha o plazo estipulado.
- Asumir los gastos relativos a la mercancía hasta que sea entregada, como las operaciones de descarga, trámites aduaneros, derechos, impuestos y otras cargas oficiales exigibles a la exportación.
- Avisar al comprador cuando entregue el producto y otorgar al transportista el documento que avale lo anterior.

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros y conseguir las licencias de importación.
- Recibir la carga y, en cuanto sea puesta a su disposición, asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la misma, así como realizar todos los

---

<sup>39</sup> Idem., p. 5.

pagos relacionados a los derechos, impuestos, cargas oficiales, inspección previa al embarque y los que haya realizado para obtener los documentos.

- Cuando tenga el derecho de determinar la fecha y lugar de recepción de la entrega, le tendrá que dar aviso suficiente al vendedor.
- Aceptar el documento de transporte y/o cualquier otra prueba de la entrega.

### **Entregado Sobre el Buque –*Delivered Ex Ship*- (DES)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador o en un transporte multimodal o a bordo de un buque, en el puerto de destino convenido, sin haber pasado la aduana de importación.

Se utiliza cuando las partes deciden que es el vendedor quien asume los costes y riesgos de descargar la mercancía. Este término sólo puede usarse para el transporte marítimo.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Suministrar la mercancía y la factura comercial.
- Llevar a cabo todos los trámites aduaneros y de licencias necesarios para la exportación.
- Contratar el transporte de la carga hasta el punto convenido en el puerto de destino.
- Colocar el producto a bordo del buque sin realizar la importación, en la fecha o plazo estipulado, de forma tal que pueda ser retirada del buque por el equipo de descarga adecuado a la naturaleza de la mercancía.
- Asumir, hasta el momento en que haya sido entregada la mercancía, los riesgos de pérdida o daño, así como los gastos relacionados a ésta como trámites aduaneros, derechos, impuestos y cargas oficiales exigibles a la exportación.
- Avisar al comprador de la fecha estimada de la llegada del buque convenido, así como cualquier otra información necesaria para que

pueda adoptar las medidas que hagan falta para permitirle retirar la carga.

- Entregarle al comprador la orden o el documento de transporte que le permita tomar posesión de la mercancía.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Realizar todos los trámites aduaneros y de licencias necesarios para la importación.
- Asumir todos los gastos relacionados con la carga, incluidos los de descarga, derechos, impuestos e inspección previa al embarque, así como los riesgos de pérdida o daño, tan pronto como ésta sea puesta a su disposición.
- Aceptar la orden de entrega o el documento de transporte.

### **Entregado en Muelle –*Delivered Ex Quay*- (DEQ)**

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle, en el puerto de destino convenido.

Si las partes acuerdan que el comprador es quien cubrirá los derechos y realizará los trámites aduanales para la importación, deberán utilizar las palabras *duty unpaid* (derechos no pagados) en vez de *duty paid* (derechos pagados).

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque, embalaje y entrega de la mercancía así como de la factura comercial.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros y de licencias necesarios para la exportación e importación de la carga.
- Contratar el transporte y poner la carga a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido y en la fecha

acordada, así como facilitarle la orden de entrega que ampare la posesión de la misma.

- Pagar todos los gastos relacionados con la mercancía hasta que sea entregada, incluyendo los trámites aduaneros, derechos e impuestos necesarios para la exportación e importación.<sup>40</sup>
- Avisar al comprador la fecha estimada de la llegada del buque.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Aceptar la posesión del producto tan pronto como sea puesto a su disposición, incluyendo la orden de entrega o documento de transporte.
- Asumir los costes correspondientes a la obtención de los permisos y licencias necesarios para la importación.
- Enfrentar los gastos y riesgos derivados de la pérdida o daño que sufra la mercancía desde el momento en que haya sido puesta a su disposición.
- Asistir al vendedor para conseguir los documentos que requiere el país importador.

### **Entregado sin Pago de Derechos –*Delivered Duty Unpaid*- (DDU)**

El vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación, asumiendo todos los gastos y riesgos relacionados con el traslado de ésta.

El comprador pagará los gastos adicionales y soportará los riesgos en caso de no poder despachar la carga en la aduana para su importación.

Para que el vendedor lleve a cabo los trámites aduaneros y soporte los gastos y riesgos, las partes lo deberán acordar claramente en el contrato.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Idem., p. 7.

<sup>41</sup> Idem., p. 6.

Este término puede utilizarse sea cual sea el medio de transporte, pero cuando la entrega tenga lugar en el puerto de destino, a bordo del buque o en el muelle deben usarse los términos DES o DEQ.

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque y embalaje.
- Entregar la mercancía y la factura comercial en la fecha o plazo estipulado y darle aviso de ello al comprador, esto es Facilitará la orden de entrega y/o el documento de transporte que pueda necesitar el comprador para tomar posesión de la mercancía.<sup>42</sup>
- Llevar a cabo todos los trámites aduaneros y de licencias para la exportación del producto.
- Trasladar la carga por una ruta usual, en caso de no haber acordado ningún punto de entrega, el vendedor puede escoger el lugar de destino que mejor le convenga.
- Asumir todos los gastos, incluyendo los trámites aduaneros de exportación, y riesgos de pérdida o daño de la carga hasta el momento de la entrega.

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía y aceptar tanto el producto como la orden de entrega.
- Llevar a cabo los trámites aduaneros y de licencias necesarios para la importación de la carga.
- Asumir todos los gastos y riesgos por pérdida o daño a partir de la posesión del producto.
- Cuando tenga el derecho de determinar la fecha y lugar de la entrega, tendrá que darle aviso al vendedor.

### **Entregado con Pago de Derechos –*Delivered Duty Paid*- (DDP)**

---

<sup>42</sup> Idem.

El término DDP significa el máximo de obligaciones para el vendedor y no debe utilizarse si el vendedor no puede obtener la licencia de importación. Estas siglas pueden utilizarse, sea cual sea el medio de transporte, pero si la entrega tiene lugar en un punto de destino a bordo del buque o en el muelle debe usarse DES o DEQ.

Si las partes desean que el comprador asuma todos los riesgos y costes de la importación, deber usarse el término DDU, pero si únicamente desean excluir de las obligaciones del vendedor alguno de los gastos pagaderos a la importación de la mercancía se añadirán las palabras *Delivered Duty Paid*, (entregada derechos pagados) VAT, (IVA) y *Unpaid* (no pagado).

### **Obligaciones del Vendedor**

- Realizar el empaque y embalaje así como la entrega de la mercancía, la factura comercial y la orden de entrega y/o documento de transporte que le otorgue al comprador la posesión de la mercancía.
- Llevar a cabo todos los trámites aduaneros y de licencias necesarios para la exportación e importación de la carga.
- Trasladar el producto y ponerlo a disposición del comprador en la fecha o plazo estipulado.
- Asumir todos los gastos y riesgos de pérdida o daño hasta el momento en que haya sido entregada la mercancía, por ejemplo las erogaciones realizadas para la comprobación de calidad, medida, peso, recuento, obtención de documentos emitidos en el país de importación, inclusive deberá reembolsarle la cantidad pagada por el comprador en caso de que este último lo auxilie.<sup>43</sup>

### **Obligaciones del Comprador**

- Pagar la mercancía.
- Ayudar al vendedor para conseguir cualquier licencia de importación.

---

<sup>43</sup> Idem.



- Aceptar la posesión de la mercancía tan pronto sea puesta a su disposición, a partir de ese momento asumirá los gastos y riesgos de pérdida o daño de ésta.
- Cuando determinen que el comprador señalará la fecha o plazo y el lugar donde recibirá la carga deberá dar aviso al vendedor.
- Aceptar la adecuada orden de entrega y pagar los gastos de la inspección previa al embarque.
- Ayudar al vendedor a conseguir los documentos emitidos en el país de la importación.

La importancia de los Incoterms en las transacciones internacionales radica principalmente en el impulso que ha dado a los mercados internacionales globalizados, de manera dinámica en la venta de mercancías en más países y en mayores cantidades, es así como a medida que aumenta el volumen y la complejidad de las ventas, también crecen las posibilidades de malentendidos y litigios costosos cuando no se especifican de forma clara y precisa las obligaciones y riesgos de las partes.

Por ello, el adecuado uso y aplicación de los Incoterms en las transacciones internacionales, facilitan la gestión de toda operación en comercio internacional, al delimitar claramente las obligaciones de las partes, disminuir el riesgo por complicaciones legales y establecer reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales más utilizados.

En conclusión, el transporte ha significado para el ser humano, el medio idóneo que facilita su modo de vida y permite su desarrollo en diversos ámbitos, como lo es, el intercambio comercial, entre otros.

Por ello, es necesario conocer las ventajas y desventajas que ofrecen los distintos medios de transporte, aéreo, ferroviario, carretero y marítimo, a través de los cuales se trasladan de un lugar a otro tanto personas como bienes, para así satisfacer las necesidades del usuario.

Además de lo anterior, es indispensable establecer claramente las obligaciones de las partes, para evitar malos entendidos.

Por último, es muy importante que los transportistas conozcan los Incoterms -que son siglas de uso internacional que tiene por objeto determinar claramente cuáles serán las obligaciones del vendedor y comprador respecto del traslado de las mercancías-, pues les permitirá saber hasta qué momento transfieren el riesgo, pérdida y daño, de la mercancía que transportan.

## Capítulo II

### El Transporte Multimodal

Como se mencionó en el capítulo precedente el transporte es el traslado de personas o cosas de un sitio a otro; el integrar diversos medios de este tipo en forma articulada con el fin de hacer más eficiente, moderno y competitivo el movimiento de carga y lograr una adecuada coordinación, así como eficaz interrelación entre usuarios y proveedores de servicios, ha sido el principal objetivo del transporte multimodal.

La utilización de dos o más formas de transporte no es algo reciente, pues nace de la necesidad de trasladar la mercancía a través de diferentes circunstancias (seguridad, tiempo y costo), en los distintos medios como buque, avión, ferrocarril o autotransporte.

Lo anterior generó que la doctrina creara una serie de términos que describían específicamente las distintas maneras en que el transporte podía ser utilizado, como es el caso de la forma unimodal que es la más sencilla, pues se refiere al traslado en un sólo medio -ferrocarril, transporte federal, etc.-, pero realizado por uno o más transportadores.

Durante mucho tiempo se utilizó dentro del comercio los transportes segmentados -consistentes en que cada transportador se responsabiliza por su segmento, utilizando documentos apropiados y diferentes en cada caso-, para mover los productos, dichos medios formaban una cadena de distribución, la cual desataba innumerables problemas, como falta de coordinación, incremento en costos y pérdida de control en la mercancía, además que cada transportista únicamente se responsabilizaba de su propia actividad, pues se realizaba un contrato por cada segmento.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Cfr. Enríquez Rosas, José David, ob. cit., p. 584.

Por ello, se creó el transporte intermodal, cuya semejanza con el multimodal es sorprendente, pues su diferencia es muy sutil, algunos autores como Cortez Papi hacen referencia al primero basándose en lo que la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) ha establecido, esto es, menciona que el intermodal, “refiere exclusivamente a la relación de los medios de transporte que buscan ofrecer soluciones conjuntas integrales”<sup>2</sup>, y para ello uno de los transportadores organiza todo el proceso, en tanto que el segundo “se refiere solamente a la solución jurídica, que deslinda la responsabilidad de los porteadores y de otros agentes involucrados en la operación de la cadena de transporte intermodal hasta la entrega de la carga en el lugar de destino”,<sup>3</sup> sin embargo, Genaro de Jesús Portales define como “transporte intermodal al movimiento de la misma mercancía por más de un medio de transporte”, por lo tanto la diferencia radica en que en el traslado multimodal “ninguna parte del servicio puede eliminarse porque se fragmentaría el mismo, no pudiendo llevarse la carga a su destino final, es decir, el servicio está integrado al igual que la tarifa”.<sup>4</sup>

## **1. Definición**

Diversas han sido las definiciones que han dado los conocedores del transporte multimodal como Carlos Christiansen quien señala: “es el movimiento de cargas entre su origen y su destino final implicando la utilización de diferentes modos de transporte, como por ejemplo, autopistas, marítimo y ferroviario. Su aplicación permite disminuir costos de fletes, reducir formalidades y burocracia, agilizar todo el traslado y exportar más barato”.<sup>5</sup>

De acuerdo con el artículo primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías aprobado en Ginebra en 1980, es "el transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de

---

<sup>2</sup> Cortez Papi, Claude, *La revolución de los ferrocarriles y el transporte intermodal en América del Norte*, 1ª ed., México, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1995, p. 9.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., pp. 53 y 54.

<sup>5</sup> Christiansen, Carlos, *Informe Final. Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)*, Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, Bolivia, 2003, p. 12.

transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente".

Por otro lado, el Acuerdo Multimodal Internacional entre los Estados parte del Mercado Común del Sur ( MERCOSUR) de 1994, lo conceptúan como "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 Estado parte en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas".

En este sentido, el transporte multimodal se trata de la transportación de mercancía a través de diversos medios con un único documento de transporte, denominado documento o conocimiento de transporte multimodal, y que refleja una mayor eficiencia de los servicios de carga, agilidad, confiabilidad de entrega, menores costos y en caso de percance simplicidad en la reclamación, pues el operador se responsabiliza por todo el trayecto,<sup>6</sup> además de seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, empleo y control de la contaminación, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible, lo que da un claro enfoque de que es una herramienta importante para armonizar los aspectos económico, social y ambiental de la sustentabilidad.<sup>7</sup>

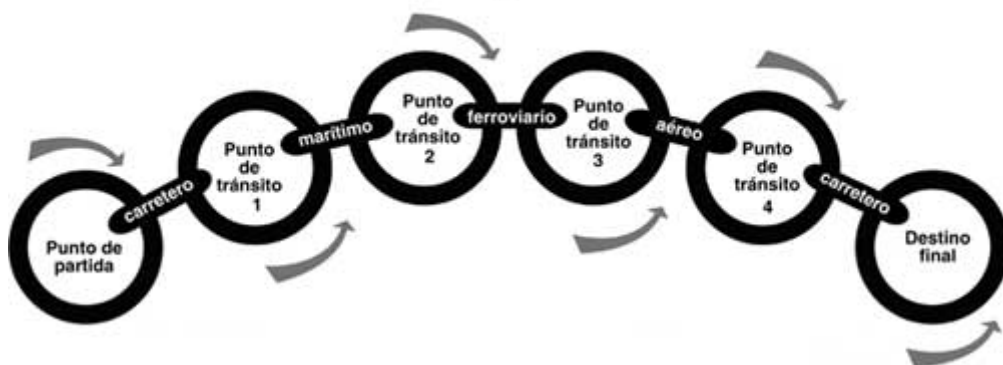
---

<sup>6</sup> El operador acudirá ante sus subcontratistas, evitando así al usuario, la tediosa tarea de buscar quién es responsable de qué, y sobretodo que le pague.

<sup>7</sup> Cfr. Rochart, Philippe. *El transporte multimodal promueve el comercio internacional y el desarrollo sostenible*. <http://usinfo.state.gov/journals/ites/trans13.htm>. 2 de enero de 2006.

Las anteriores definiciones llevan indiscutiblemente a una cadena de distribución, que es el camino que sigue un producto desde el fabricante hasta el consumidor final<sup>8</sup> como lo muestra el siguiente diagrama.

## Cadena de transporte multimodal



El transporte multimodal es un sistema complejo que integra cuando menos dos de las distintas formas para movilizar carga: carretera, ferroviaria, marítima y aérea. Estas actividades requieren, para su funcionamiento eficiente, de sistemas de computación para la generación de bancos de datos, procesamiento, almacenaje, distribución y acceso a la información, así como de capacidad de representación digital de mapas.

Es una especialidad relativamente nueva para el movimiento de carga entre dos puntos o una cadena de ellos (salida, tránsito y destino).

**Fuente: National Institute for Research and Development Informatics, ICI, Bucarest**

Por lo anterior, se establece que todas las definiciones señaladas tienen en común lo siguiente:

- Trasladan mercancía por dos o más medios de transporte del punto de partida al del destino.
- El OTM es quien toma el producto, que siempre está unitizado, bajo su custodia y realiza el trayecto.
- Sólo existe un contrato.

## 2. Requerimientos del mercado

Ante la globalización de los mercados e integración de las naciones, los países enfrentan el reto de lograr concretar su inserción en la economía

<sup>8</sup> Cfr. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, ob. cit., p. 12.

mundial, a través de la diversificación y expansión de los intercambios comerciales a pesar de las grandes diferencias tecnológicas, económicas y sociales que existen.

Los servicios de transporte tradicional dejaron de ser la respuesta a las necesidades del mercado moderno, pues con la ventaja o desventaja que éste factor representa en relación a la competitividad, han empujado a este sector buscar otras alternativas, las cuales le brinden mayor posibilidad de posicionar los productos.

Para competir exitosamente en los mercados internacionales se requiere contar con un sistema de transportación eficiente, que ofrezca confiabilidad y precios competitivos, en este sentido el transporte multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, se convierte en un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles internacionales de productividad, de ahí que las denominaciones como producción, comercio y transporte deben analizarse en forma conjunta, ya que todas se entrelazan, es decir, una producción eficiente no garantiza niveles de competitividad a menos de que cuente simultáneamente con un transporte eficiente, en virtud de que el precio de los productos en el mercado está conformado en gran parte por el costo del traslado, por este motivo, es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final.<sup>9</sup>

Así, el operador de transporte multimodal facilita al empresario el proceso de traslado, brindándole seguridad en los tiempos de entrega a bajo costo, con la ventaja de que será el único responsable de la distribución física de sus artículos, por ello, es considerado asesor del generador de la carga, ya que coordina todo el proceso y asume toda la responsabilidad desde la bodega del vendedor hasta la del comprador, además de tener un manejo y conocimiento del mercado, de las operaciones de transporte y del sistema de información que le permite, entre otras cosas, estar en contacto con toda su red

---

<sup>9</sup> Cfr. Salgado Salgado, Eusebio, *México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México, vol. 1, 1981, p. 75.

de agentes y actualizado de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes países donde presta servicio.

Lo anterior lo logra a través de las transferencias de transacciones comerciales y administrativas de computadora a computadora, en las que se utiliza un standard establecido para estructurar la información de éstas, la cual se denomina EDI *Electronic Data Interchange*.<sup>10</sup>

Por tanto son diversas las razones por las que el transporte multimodal ha cobrado importancia:

Desde una perspectiva gubernamental, este medio permite al estado obtener mayor captación de recursos, pues al incentivar la importación o exportación impulsa otros sectores como es el caso del autotransporte federal o ferroviario, seguros, entre otros, lo que significa mayor recaudación de impuestos, por otra parte el agilizar los procedimientos aduanales, mejora el control nacional sobre la cadena de transporte y estimula la introducción de nueva infraestructura y tecnología que se reflejaría como se mencionó en párrafos precedente, directamente en la competitividad de los productos.

Comercialmente, el transporte multimodal facilita el cálculo de los costos totales de traslado, menores reclamaciones favorece la modernización de los departamentos de tráfico, reduce los tiempos de tránsito, documentación y almacenaje, además proporciona mayor confiabilidad y control sobre el sistema de distribución.

Finalmente, desde el enfoque empresarial, este medio ofrece un servicio que incluye gestión de trámites aduanales y gubernamentales, financiamiento a la exportación e importación de sus productos, vigilancia continua y acceso a la información de control logístico de la mercancía durante el tiempo en tránsito de la misma, puntos estratégicos e indispensables para que éstas logren colocar sus productos a nivel mundial.

---

<sup>10</sup> Cfr. Enríquez de Dios, Juan José, ob.cit., pp. 249 y 250.



### **3. Aspectos técnicos**

#### **a) Unitarización**

El transporte multimodal se basa en el principio de agrupamiento, por tanto, la unitización es: “el acomplamiento de mercancías en unidades superiores de carga”<sup>11</sup> las cuales son diseñadas específicamente para adaptarse a los distintos medios de traslado, se trata de un método de manipulación de la carga general, que permite abaratar el manejo de mercancía, disminuir los posibles daños como robo, ruptura, etc., y facilitar el transbordo de los productos.

#### **b) Manipulación**

La manipulación se refiere a la movilización de la mercancía en los centros de carga (puertos, terminales ferroviarias o de carretera y aeropuertos), ya sea para su carga, descarga, estiba o almacenaje.<sup>12</sup>

El Reglamento de la Ley de Puertos los define en su artículo 2 como:

*“VIII. Carga. La colocación de bienes o mercancías que se encuentren en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario, en cualquier medio de transporte marítimo o terrestre.*

*IX. Descarga. El retiro de bienes o mercancías colocadas en un medio de transporte marítimo terrestre para depositarlas en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario u otros medios de transporte marítimos o terrestres.*

*X. Estiba. El acomodo de bienes o mercancías.”*

Antes de llevar a cabo la manipulación, el personal selecciona el equipo que utilizará, pues debe considerar diversos aspectos como la naturaleza del producto, condiciones ambientales, etc., es decir, buscar el equipo más adecuado, es por ello que existen distintos tipos horizontales o verticales, algunos de éstos son:

---

<sup>11</sup> Enríquez de Dios, Juan José, ob.cit., p. 206.

<sup>12</sup> Idem., Cfr. p. 207.

- Gruas.
- Spreaders que es un bastidor fijo o telescópico, con piezas de adaptación que se introducen en las esquinas de los contenedores o en los alojamientos de las cajas móviles.
- Carretillas de uñas o *forklifts*, las cuales se encuentran dotadas, como su nombre lo indica, de uñas alargadas que se introducen bajo las paletas o cajas, permitiendo su izado.
- Transpaletas, de la misma naturaleza que las anteriores, pero de accionamiento manual. Se encuentran generalmente en los muelles de carga y descarga.
- Straddle-*carriers*, torres móviles que permiten el traslado e izado de los contenedores en las terminales.
- Chuponas neumáticas que a través de la succión al vacío, son usadas para la descarga de minerales ligeros y cereales.
- Bombas de impulsión para la carga de líquidos.

Por otro lado, es importante mencionar que al momento de depositar la mercancía al interior de los vehículos ésta es sujeta, para evitar causar daños tanto a la carga como al transporte, de esta manera se aumenta la seguridad, además debe ser colocada de tal forma que se pueda realizar descarga parcial de manera fácil y rápida.

### **c) Almacenamiento**

Algunas veces surge la necesidad de almacenar la mercancía, ya sea en almacenes, patios o cobertizos, lo cual representa un costo adicional, además de aumentar el riesgo de robo, mermas, deterioro, etc.; para disminuir el gasto y aumentar la seguridad se utilizan sistemas de almacenaje muy automatizados, donde el movimiento de la carga se dirige mediante informática centralizada.

Al momento de almacenarla al igual que en la manipulación se debe considerar la naturaleza de la mercancía pues es imprescindible para tener certeza de que el producto no sufrirá o causará daño.

El Reglamento de la Ley de Puertos refiere que el almacenaje consiste en la guarda de mercancías en almacenes, patios o cobertizos, posteriormente la carga será removida y colocada en los diferentes transportes que la llevarán a su destino final.

#### **d) Control informático de equipo.**

Para lograr un avance significativo en el transporte multimodal fue necesario crear un sistema de intercambio electrónico de datos mejor conocido como EDI *Electronic Data Interchange*.<sup>13</sup>

EDI es la transferencia de transacciones comerciales y administrativas a través de un sistema de cómputo en la que se utiliza un standard preestablecido para estructurar la información relativa a las transacciones.

En un principio se manejaron dos clases de EDI una en Europa y otro en Norteamérica, sin embargo, ambos sistemas se unificaron creando así EDIFACT *Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*.<sup>14</sup>

Son muchas las ventajas que ofrece este sistema como:

- Evita errores por manipulación, pues asigna el equipo que deberá utilizarse en las terminales y optimiza movimientos.
- Ahorra costos operativos de personal y papelería.
- Permite el manejo eficiente de toda la información en tiempo real, disponible simultáneamente para todos los interesados.
- Agiliza los procesos de cobro.

---

<sup>13</sup> Cfr. Enríquez Rosas, José David, ob. cit., p. 59.

<sup>14</sup> Aproximadamente el 60% de las operaciones aduaneras en Estados Unidos de América se efectúa por este sistema.

- Sitúa la carga en todo momento con la ayuda de medios de identificación automática y de localización, por ejemplo, en el caso de los buques se puede transmitir la posición y estiba de los contenedores a las terminales para agilizar su descarga.
- Controlar la temperatura de los contenedores frigoríficos a distancia.
- Agilizar la documentación para que la carga llegue a tiempo a su destino final.

#### **4. Aspectos jurídicos**

México con la colaboración de diversos países creó el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, sin embargo, sus esfuerzos por legislar el transporte multimodal han sido en vano ya que dicho Convenio no ha entrado en vigor aún.

Por ello es tan importante analizar tanto los tratados internacionales como las diferentes leyes nacionales relacionadas con la materia, pues es la manera en que en la actualidad se regula este tipo de servicios, en virtud de que como se verá más adelante, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional sólo menciona de manera muy general algunos lineamientos de esta forma de traslado.

##### **A. Legislación nacional**

Antes de hablar de tratados, leyes y reglamentos, es indispensable abordar el tema de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgada el 5 de febrero de 1917, pues al ser la norma suprema es la que brinda los lineamientos para la creación o celebración de tratados y leyes, así como de quienes puede llevarlos a cabo para que éstos tengan validez.

El numeral 73 constitucional a la letra indica:

*“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:*

[...]  
XIII. [...] para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra;  
[...]  
XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación [...]"

Asimismo en su precepto 89 menciona:

*“Artículo 89. Las facultades y obligaciones el 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;*

[...]

*X. [...] celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado [...]"*

### **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**

Una vez determinado quién está facultado para emitir leyes, es importante indicar qué secretaría será la encargada de los temas relacionados con el transporte multimodal.

Para ello, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala en su numeral 36:

*“Artículo 36. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;*

*II. Regular, inspeccionar y vigilar los [...] servicios privados de [...] inalámbricos [...]; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos;*

[...]

*IV. Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y*

*vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;*

*[...]*

*VII. Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;*

*[...]*

*IX. Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;*

*[...]*

*XII. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;*

*[...]*

*XIV. Regular, promover y organizar la marina mercante;*

*XV. Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;*

*XVI. Regular las comunicaciones y transportes por agua;*

*XVII. Inspeccionar los servicios de la marina mercante;*

*[...]*

*XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;*

*[...]"*

## **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

Al saber que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de ver los asuntos relacionados con los medios de transporte y, como se ha mencionado, la única legislación que refiere de manera específica, pero ambigua, sobre el transporte multimodal es el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional y, considerando que la función de todo

reglamento es el ordenar reglas y conceptos, emitidos por autoridades competentes para la ejecución de una ley, es necesario utilizar las leyes correspondientes a las distintas formas de traslado como la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la cual fue publicada el 22 de diciembre de 1993.

Esta norma refiere en su numeral 1°:

*“Artículo 1°. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los **servicios de autotransporte federal** que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.”*

Los servicios de autotransporte federal se dividen en carga, pasajeros y turismo, se entenderá como el primero:

“Artículo 2o. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

[...]

VIII. Servicio de autotransporte de carga: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

[...].”

Como se puede deducir esta legislación también regula la operación y explotación de las terminales interiores de carga, lo anterior a través de permisos y concesiones que otorgará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en virtud de que éstas son consideradas como instalaciones auxiliares que brindan a terceros servicios de trasbordo de productos, carga y descarga, tanto de camiones, trenes, el ofrecimiento de almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación, así como vigilancia y custodia de mercancía.

Por lo anterior, el numeral 69 menciona en relación al servicio de transporte multimodal:

*“Artículo 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.”*

Esto es, el permisionario responderá solamente por el trayecto que realice, lo cual es contrario a la finalidad del contrato de transporte multimodal, pues su principal característica es que se elabore sólo un contrato y que el operador del transporte multimodal sea el único responsable de la mercancía durante todo el traslado.

### **Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario**

Como se recordará, antiguamente el servicio ferroviario era considerado como área estratégica, después de las reformas al numeral 28 constitucional, publicado en el Diario Oficial de la Federación en marzo de 1995, se cambió a actividad prioritaria, por tanto fue necesario crear una legislación que lo regulara, así, el 12 de mayo de 1995, se publicó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la cual tiene por objeto:

*“Artículo 1. [...] regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.*

*El servicio ferroviario (sic) es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.”*

Por ser el servicio ferroviario uno de los principales medios para el traslado de carga, por tener la capacidad de transportar grandes volúmenes de producto a bajo costo, es importante tener conocimiento de que a partir de la reforma ya mencionada, tanto el gobierno federal como los particulares



proporcionarán dicho servicio, los segundos a través de concesiones que le otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como lo indica el artículo 37 de la referida legislación ferroviaria.

Este permiso que le concede la secretaría no tendrá limitante alguno respecto de los bienes a transportar, pues el diverso 42 de la citada ley, señala:

*“Artículo 42. La concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga autoriza a sus titulares para realizar el transporte de cualquier tipo de bienes.*

*La Secretaría regulará el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en las vías férreas, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal.”*

La finalidad de la concesión fue que el transporte ferroviario tuviera un empuje económico, pues durante años se dejó de invertir en éste, provocando así el detrimento tanto de las vías férreas como de la maquinaria.

Fue así como el gobierno federal otorgó las condiciones suficientes para que los prestadores de servicio contaran con las condiciones de seguridad, eficacia, rapidez y funcionalidad necesarias para la creación de un transporte moderno y competitivo.

### **Ley de Aviación Civil**

Publicada el 12 de mayo de 1995, esta legislación tiene como principal objetivo:

*“Artículo 1. [...] tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.*

*El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.”*

Lo anterior incluye el traslado de carga, para lo cual deberá celebrarse un contrato denominado carta porte o guía de carga aérea.

Los concesionarios o permisionarios del servicio, serán responsables de los daños causados a la carga desde el momento en que la reciban bajo su custodia, hasta que la entreguen al consignatario respectivo, excepto cuando la mercancía le sea retirada por orden de autoridad competente, debiendo pagar una indemnización equivalente a diez salarios en caso de pérdida o avería, sin perjuicio de las que otras leyes puedan prever.

### **Ley de Navegación y Comercio Marítimo**

El 1° de junio de 2006 se publicó esta nueva ley que abrogó a la Ley de Navegación, publicada el 4 de enero de 1994, con sus respectivas reformas en 1998 y 2000.

A pesar de que el título de esta nueva ley es más específico, el objetivo sigue siendo el mismo:

*“Artículo 1. Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.*

*Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta Ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a la Secretaría de Marina.”*

Por su parte, la actual legislación, en su contenido, observa innumerables cambios, como lo es la inserción en el título 8 “De las Competencias Marítimas”, en cuyo artículo 255 menciona cómo se regulará el comercio marítimo, es decir, a través de qué convenciones y legislaciones, dando así plena certeza jurídica a los servidores y usuarios de los lineamientos que deberán acatar.

*“Artículo 255. Toda compraventa marítima estará regida por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre la Representación en la*

*Compraventa Internacional de Mercancías, y de modo supletorio por el Código de Comercio y el Código Civil Federal.”*

Asimismo especifica que en caso de que se utilice las siglas incoterm o incoterms<sup>15</sup> en algún contrato, éste se regirá en los términos que estipule la Cámara Internacional de Comercio al momento de su elaboración.

Con relación al transporte multimodal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo únicamente señala en su precepto 129:

*“Artículo 129. El contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.*

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

Por consiguiente, se puede advertir que a pesar de los esfuerzos por consolidar la figura de transporte multimodal en la legislación, esto ha sido complicado, ya que como se advierte, el traslado se sigue rigiendo por diversas leyes.

### **Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional**

El 7 de julio de 1989 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, el cual abrogó el anterior reglamento del mismo nombre publicado el 16 de agosto de 1982, mismo que fue actualizado posteriormente el 29 de junio de 2001.

---

<sup>15</sup> Como se advierte del capítulo 1 de este proyecto, los Incoterms (término internacional de comercio) son las siglas de uso internacional que tiene por objeto determinar claramente cuáles serán las obligaciones del vendedor y comprador respecto del traslado de las mercancías.

El principal objetivo de este reglamento es regular la actividad del operador de transporte multimodal internacional, así el numeral 1 de éste menciona:

*“Artículo 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 reglamento está dividido en cuatro Títulos, el I se refiere a las Disposiciones Generales, el cual indica, entre otras cuestiones, que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal y se creará una Comisión de Transporte Multimodal, misma que tendrá el carácter de órgano consultivo.

El Título II se enfoca al Operador de Transporte Multimodal, plasma qué se entiende por operador, sus requisitos y obligaciones.

De la Responsabilidad es el Título III, y como es de imaginarse habla acerca de las responsabilidades que asume el operador al momento de efectuar el traslado, así como algunos de sus derechos.

Por último, el Título IV es denominado De las Inconformidades, e indica que las resoluciones definitivas de la autoridad que intervenga en la aplicación de este reglamento podrán ser recurridas.

## **Ley Aduanera**

El objetivo de ésta es:

*“Artículo 1o. Esta Ley, las de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y las demás leyes y ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías. El Código Fiscal de la Federación se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley.*

*Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior.”*

## **B. Convenios Internacionales**

Los tratados internacionales, como lo menciona el artículo 89 constitucional, serán celebrados por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, y se ubicaran jerárquicamente debajo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por encima de las leyes nacionales, federales y locales.<sup>16</sup>

Son muchos los convenios que México ha celebrado a lo largo de la historia, por ello, sólo señalaremos algunos de éstos.

---

<sup>16</sup> **“TRATADOS INTERNACIONALES. SON PARTE INTEGRANTE DE LA LEY SUPREMA DE LA UNIÓN Y SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES GENERALES, FEDERALES Y LOCALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.** La interpretación sistemática del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos permite identificar la existencia de un orden jurídico superior, de carácter nacional, integrado por la Constitución Federal, los tratados internacionales y las leyes generales. Asimismo, a partir de dicha interpretación, armonizada con los principios de derecho internacional dispersos en el texto constitucional, así como con las normas y premisas fundamentales de esa rama del derecho, se concluye que los tratados internacionales se ubican jerárquicamente abajo de la Constitución Federal y por encima de las leyes generales, federales y locales, en la medida en que el Estado Mexicano al suscribirlos, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados entre los Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales y, además, atendiendo al principio fundamental de derecho internacional consuetudinario "pacta sunt servanda", contrae libremente obligaciones frente a la comunidad internacional que no pueden ser desconocidas invocando normas de derecho interno y cuyo incumplimiento supone, por lo demás, una responsabilidad de carácter internacional.” Registro No. 172650. Localización: Novena Época. Instancia: Pleno. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. XXV, abril de 2007. Página: 6. Tesis: P. IX/2007. Tesis Aislada. Materia(s): Constitucional.

## **Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya)**

Este convenio celebrado el 25 de agosto de 1924 en Bruselas y publicado el 25 de agosto de 1994 en el Diario Oficial de la Federación, da uniformidad a las reglas existentes relacionadas con conocimiento de embarque.

Así, define entre otras cuestiones al contrato de transporte, el cual indica: *“se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento”*.

Por otra parte, señala los derechos y obligaciones tanto del porteador como del cargador, a los cuales estarán sujetos durante el traslado de la mercancía, que comprenderá únicamente el tiempo transcurrido desde la carga del producto a bordo del buque hasta la descarga del mismo.

Asimismo, su artículo 10 refiere que dicho convenio se aplicará a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes y, en caso de que algún país desee adherirse, lo podrá hacer a través de un escrito dirigido al gobierno Belga, en el que manifieste su intención de formar parte de éste.

La mayoría de las naciones marítimas han ratificado las Reglas de la Haya, mientras que otras han incorporado los lineamientos de ésta a su legislación nacional, o bien cumplen sus disposiciones.

Es importante señalar que este convenio ha sufrido modificaciones y actualizaciones, la primera de ellas fue el 23 de febrero de 1968, conocidas como (Reglas Wisby), en tanto que la segunda, fue el 21 de diciembre de 1979.

## **Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia)**

Publicada el 22 de febrero de 1934 en el Diario Oficial de la Federación, esta convención tiene como objeto regular todo el transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, realizado por aeronave y mediante pago.

El Convenio tiene por objeto la regulación del transporte internacional de personas, equipajes y mercancías, así como determinar el contenido del billete de pasaje, el talón de equipajes y la carta de porte aéreo, asimismo establece un sistema de responsabilidad subjetiva del transportista, exonerándole en determinados supuestos, así como los límites de las indemnizaciones a pagar por el porteador responsable del daño.

Con el transcurso de los años y con la incesante evolución de este medio de traslado, se tuvo la necesidad de la integración de un nuevo sistema compuesto por los siguientes instrumentos internacionales:

Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado el 12 de octubre de 1929; Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929; Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual firmado en Guadalajara (México) el 18 de septiembre de 1961; Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955; Protocolos Adicionales 1, 2, 3 y 4 firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975, la finalidad de estos cuatro protocolos fue sustituir el valor de cambio, artificial, del franco oro por los llamados Derechos Especiales de Giro regulados por el Fondo Monetario Internacional, pretendiendo con ello poner fin a los muy diferentes criterios que venían sustentándose en cuanto a la conversión en moneda corriente de dichos “francos”.

Otros documentos que deben ser señalados son: el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera elaborado en Ginebra en 1956, una vez habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista; asimismo están el Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) Berna, 1980 y la Decisión Andina 331 sobre Transporte Multimodal y 393 que la modifica, así como el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, que como hemos indicado no se encuentra vigente, pero algunos países tomaron como base su contenido para crear normas de aplicación regional, como es el caso del Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional del MERCOSUR.

### **Reglas UNCTAD /CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal**

La falta de entrada en vigencia del Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercancías de Naciones Unidas, llevo a la UNCTAD a elaborar una serie de recomendaciones formuladas a través de “reglas”, que sin ostentar el carácter de normas imperativas, han venido siendo utilizadas e incorporadas al contrato usual de transporte multimodal.

En este sentido, las recomendaciones de la UNCTAD guardan armonía con las Reglas de La Haya, así como las normas documentales establecidas por la FIATA para el transporte aéreo de mercaderías. Por otra parte, también se han seguido para la exposición de este cuerpo las Reglas para la Instrumentación Documental del contrato de transporte aportadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Precisamente, el grupo de trabajo de la UNCTAD y de la CCI preparó las reglas que llevan su nombre durante el año de 1991.



Las reglas tienen sólo naturaleza contractual, y en consecuencia su aplicación queda circunscripta a su adopción dentro del contrato de transporte que se trate.

No se requieren formalidades específicas, y pueden ser adoptadas tanto para la operación bajo un único modo de transporte, como dentro de la contratación multimodal, pero debe quedar expresamente establecido que el contrato se celebra y perfecciona bajo su órbita.

Incorporadas en forma expresa al contrato, se entiende que sus partes han acordado que resulte reemplazada toda otra prescripción que se oponga a las reglas, excepto aquéllas a través de las cuales se incrementa la responsabilidad o las obligaciones a cargo del operador multimodal, siempre y cuando no existan normas obligatorias incorporadas a leyes nacionales o tratados internacionales que impidan esa extensión de responsabilidad.

Si bien las bases de responsabilidad del operador de transporte multimodal son las mismas que se fijan en el Convenio de Ginebra, sus diferencias más relevantes se encuentran en el caso de demora, fijando las reglas para que ésta sea atribuible al operador debe existir una declaración de interés en el plazo de entrega expresamente efectuada y aceptada al momento de extenderse el documento de transporte.

Por otra parte, las reglas fijan que si el transporte multimodal involucra el transporte marítimo, el operador no es responsable por la pérdida, daño o demora, cuando éstos han sido producidos por la culpa del capitán o piloto del buque o de sus dependientes, si sus acciones u omisiones se han producido durante la navegación o dirección del buque. Tampoco responde el operador, en caso del tramo marítimo, si el daño, pérdida o demora obedecen a la producción de un incendio, salvo que esta haya ocurrido por el defectuoso estado de la nave.

Conforme las reglas, las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal, prescriben a los nueve meses computados a partir de la entrega de

la carga al consignatario de la misma. Este tratamiento está enfocado a permitir dentro del tiempo hábil que el operador de transporte multimodal pueda a su vez promover las acciones de regreso que le pudieran corresponder contra los transportistas efectivos antes de su expiración.

Las reglas, de acuerdo a su carácter eminentemente contractual, no incluyen previsiones acerca de la jurisdicción o competencia, por lo general, los documentos usuales fijan, tanto para las controversias de índole judicial, como para las instancias de arbitraje, la aplicación de las normas vigentes en el domicilio del operador del transporte multimodal.

Por lo antes expuesto, se advierte que el transporte multimodal es el transporte de mercancías utilizando, por lo menos, dos modos de traslado diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta el lugar designado para entrega.

La finalidad del transporte multimodal es hacer más eficiente, moderno y competitivo el movimiento de la mercancía, por ello, es necesario unitizarla, pues así se disminuye el tiempo de carga, descarga, estiba, etc.

Como se observó no existe una ley específica para el transporte multimodal, a pesar de que existe el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, por ello, es necesario utilizar las leyes correspondientes a las distintas formas de traslado, como lo son la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Ley de Aviación Civil y Ley de Navegación y Comercio Marítimo, así como los Convenios Internacionales que ha suscrito México.

|

## **Capítulo III**

### **Operador de transporte multimodal**

El transporte multimodal, como se señaló en el capítulo anterior, es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte efectuado por un operador de transporte multimodal (OTM) a través de un único contrato.

A partir de esta nueva modalidad de trasladar la carga nace la figura del OTM, el cual le ofrece al expedidor una oferta global que comprende el transporte, manipulación, almacenamiento e inclusive la plena responsabilidad de las mercancías desde el punto de origen al de destino mediante un contrato de transporte multimodal, su antecesor fue el agente de carga o *freight forwarders*, quien vendían fletes a terceros a cambio de una comisión.<sup>1</sup>

En ese orden de ideas se observa que, al ser el OTM una de las dos partes signantes en el contrato de transporte multimodal, es indispensable señalar qué se entiende por éste.

#### **1. Definición**

De acuerdo al artículo 7 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, el operador de transporte multimodal internacional “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 del cumplimiento del contrato.”

Otro concepto más amplio, aunque aún no se encuentra vigente, lo tiene el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, donde especifica que operador de transporte

---

<sup>1</sup> Cfr. Aguirre Ramírez, Fernando y et al., Curso de Derecho del Transporte, vol. II, *Transporte Marítimo*, 1ª ed., Uruguay, Fundación Cultural Universitaria, 2001, pp. 121 y 122.

multimodal es: “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.”

Por su parte Enríquez de Dios lo define como: “un profesional del transporte, generalmente una compañía naviera o transitaria,<sup>2</sup> que ofrece un servicio de transporte ‘puerta a puerta’ y emite un documento de transporte único, habitualmente el llamado ‘Conocimiento de Embarque Fiata’ de la Federación Internacional de Transitarios, respondiendo ante el cargador, tanto de las mercancías como de la correcta ejecución del transporte con una obligación ‘de resultado’.”<sup>3</sup>

De las tres definiciones anteriores se advierte que tiene los siguientes puntos en común:

- Persona física o moral.
- Celebra un contrato de transporte multimodal.
- Actúa como principal y no como representante.
- Es el único responsable del cumplimiento de dicho contrato ante el cliente.

En síntesis, se trata de una persona, ya sea física o moral, que al celebrar un contrato de transporte multimodal asume la responsabilidad, en forma directa y personal, de la custodia de las mercancías que le fueron entregadas; el traslado lo realiza a través de diferentes medios, organizando su propia cadena de transporte, la cual controla por completo, pues elige los tipos

---

<sup>2</sup> En la actualidad los transitarios realizan gran cantidad de tareas inherentes al comprador, es decir, asesora la compra, se encarga del asesoramiento sobre contenedores, unitarización ruptura de la carga, seguros, retiro de la mercancía de la fábrica, del almacenaje, la salida del medio transportador, embalajes, trámites aduaneros, transporte en el exterior, control y la llegada de éste al domicilio del cliente, por lo que asegura el mejor flete. La diferencia que tiene con el operador es que éste está sujeto al cumplimiento de un contrato de transporte multimodal, obligación que asume por cuenta y riesgo propio, en tanto que el transitario es un mandatario del cargador o expedidor.

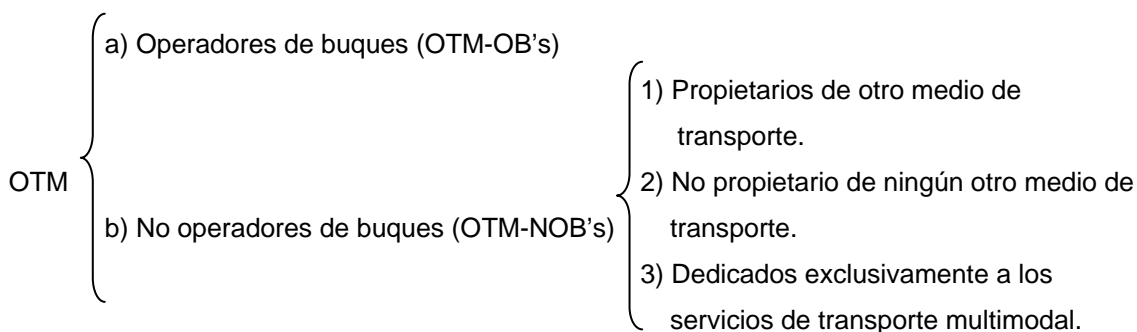
<sup>3</sup> Enríquez de Dios, Juan José, ob. cit., p. 213.

de vehículos y combinaciones que resultan más óptimas tanto en tiempo como en costo, permitiendo ofrecer así un precio adecuado al usuario.

## 2. Clasificación

Como se ha venido, explicando en un principio los transportistas ya fueran navieros, ferrocarrileros, etc., no tenían interés en trasladar la carga más allá de lo que su medio les permitía, es decir, los navieros llevaban la mercancía hasta el puerto de destino, pero a partir de los cambios tecnológicos como la contenedorización comenzaron a perfeccionar su cadena de distribución a costos razonables y de manera eficiente.

Es por ello que existen distintas clases de operadores,<sup>4</sup> algunos autores como José David Enríquez Rosas<sup>5</sup> los clasifican de la siguiente manera.



### a) Operadores de buques (OTM-OB's)

Normalmente se tratan de armadores –propietarios de buques- que, por la exigencia del mercado, subcontratan otros modos de transporte como el aéreo, por carretera o ferrocarril, con el fin de ofrecer a sus clientes las ventajas del servicio “puerta a puerta” en lugar de “puerto a puerto”.

---

<sup>4</sup> Los principales operadores a nivel internacional son empresas navieras, de autotransporte y ferroviarias; sin embargo, también existe otro grupo, los cuales no son propietarios de ningún medio de transporte, ahí se ubican las empresas consolidadoras de carga, los agentes aduanales, las empresas almacenadoras, entre otras.

<sup>5</sup> Cfr. Enríquez Rosas, José David, *Transportes y Seguros para el Comercio Internacional, Transporte Marítimo Internacional de Mercancías*, Porrúa, México 2002, pp. 26-28.

Gracias al uso de contenedores el traslado de la mercancía es mucho más sencillo y rápido, pues al estar unitalizada se facilita el manejo, como el almacenaje y la estiba.

b) No operadores de buques (OTM-NOB's)

Como se observa en la anterior gráfica, existen tres tipos de operadores en este inciso como son:

1) Propietarios de otro medio de transporte.

Este tipo de operadores ofrecen, al igual que los operadores de buques, un servicio integral, es decir, la organización del traslado de la carga de “puerta a puerta”, por ello se ven en la necesidad de contratar los servicios de las empresas navieras.

La diferencia que existe con el armador es que éste no es propietario de un buque sino de otro medio de traslado -camiones, ferrocarriles e incluso aviones- el cual realiza en la mayoría de las ocasiones sólo parte del trayecto, pues es difícil contar con transportes propios en cada país o continente.

2) No propietario de ningún otro medio de transporte.

Aquí el operador, que puede ser *forwarder*, es decir, quien hace lo necesario para consolidar las mercancías a fin de que se realice el traslado, agente aduanal, almacenista, etc., no posee ninguna clase de transporte, así que tiene que subcontratar todos los modos necesarios para poder realizar el traslado hasta su destino final.

3) Dedicados exclusivamente a los servicios de transporte multimodal.

En este apartado se ubican las empresas que son constituidas con la finalidad de prestar el servicio de transporte multimodal; estas compañías tienen grandes ventajas, pues al no contar con su propia flota o equipos, pueden optar por cualquier modo o combinación de transportes que les resulte

más económico y eficiente,<sup>6</sup> sin embargo, para ello deberán de manejar considerables volúmenes de mercancías.

Cabe destacar que en todos los casos el OTM debe reunir las siguientes características

- a) Solvencia económica y capacidad de gestión de cargas.
- b) Estructura informática adecuada.
- c) Conocer ampliamente todos los aspectos del transporte como son:
  - Sistemas de unitización.
  - Limitaciones de los vehículos.
  - Características de la mercancía (peligrosa, perecedera).
  - Operación de terminales multimodales.
  - Flujos de tráfico internacional.
  - Transmisión electrónica de información.
  - Gestión aduanera.
  - Gestión integral de riesgos.
  - Aspectos jurídicos y de responsabilidad.<sup>7</sup>

Finalmente, es importante mencionar que como se aprecia en los párrafos anteriores el OTM en la mayoría de las ocasiones se apoya en distintos prestadores de servicios, denominadas empresas de servicios auxiliares para llevar a cabo el traslado, como lo son:

- a) Agentes de cargas.
- b) Consolidadores y desconsolidadores.
- c) Operadores de terminales, playas y estaciones de tránsito.
- d) Empresas arrendadoras de contenedores.
- e) Empresas de estiba.
- f) Empresas de depósito.

---

<sup>6</sup> En ocasiones los operadores que cuentan con sus propias flotas de transportes recurren a terceros, pues en algunos casos resulta más económico y les representa la mejor relación costo-eficacia.

<sup>7</sup> Cfr. Enríquez de Dios, Juan José, ob. cit., pp. 213-216.

### **3. Aspectos técnicos**

Para que los operadores de transporte multimodal internacional puedan prestar servicios en el territorio nacional, deberán estar autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y cumplir con determinados requerimientos estipulados tanto en leyes de la materia, reglamento y demás disposiciones administrativas y legales aplicables;<sup>8</sup> el reglamento señala como requisitos en su artículo 8 los siguientes:

- a) Estar constituidos por leyes mexicanas.
- b) Acreditar ante la Secretaría que cuenta con la capacidad técnica comercial y económica necesaria.
- c) Exhibir un contrato de seguro de cobertura amplia para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.
- d) Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal, la cual estará integrada 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 de Puertos Mexicanos, fungiendo como presidente el Titular de la Dirección General de Tarifas.

Asimismo es indispensable que el operador posea conocimientos y experiencia referentes al mercado, las regulaciones, los procedimientos y prácticas del comercio, así como del transporte, los niveles de las tarifas y las estructuras de los costos de los principales porteadores y terminales, pues con la sola operación física de su actividad no sería posible llevarla a cabo, ya que las normas y reglamentos son los instrumentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde pretende manipular los productos que traslada; a diferencia del transportador tradicional que no

---

<sup>8</sup> Como el Convenio de Naciones Unidas no hacía mención al cumplimiento de algún tipo de requisitos para llegar a conformarse como operador de transporte multimodal, en virtud de que sólo mencionaba que no afectaría el derecho de los Estados a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal, a los operadores, concesión de licencias y todas las demás medidas que respondieran a los intereses económicos y comerciales del país, el gobierno mexicano incluyó dicho requisito en el reglamento.



requiere conocer la normatividad a nivel mundial, sus diferencias, o bien, ser experto en desarrollo de mercado.

De igual manera es necesario que el operador tenga solvencia económica y capacidad de gestión de cargas, estructura informática adecuada, sistemas de unitización de mercancía y características de ésta, limitaciones de los vehículos, operación de terminales multimodales y flujos de tráfico internacional.

Por ello, se concluye que al ser el operador de transporte multimodal una de las piezas claves en la celebración del contrato de transporte multimodal, pues es la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra el citado contrato con el usuario o expedidor, actuando frente al último como principal, es decir, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato, es acertado que la autoridad exija que reúna ciertas características como lo son:

- Conocimiento amplio de todos los aspectos del transporte;
- Estar constituidos por leyes mexicanas;
- Acreditar ante la Secretaría que cuenta con la capacidad técnica comercial y económica;
- Exhibir un contrato de seguro de cobertura amplia para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones y obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal; y
- Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal, entre otras.

## Capítulo IV

### Contrato de transporte multimodal de mercancías

Como se ha señalado, el transporte multimodal es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte, realizado por el OTM a través de un único contrato el cual es plasmado en un “documento de transporte multimodal.”

Esta definición se ha examinado minuciosamente, pues al elaborar un recuento de lo ya expuesto, en un principio se analizó qué se entendía por transporte multimodal y posteriormente se habló del operador, por lo que falta únicamente por estudiar lo referente al contrato y documento de transporte multimodal.

#### **1. Definición**

Antes de enfocarnos al contrato y documento de transporte multimodal es necesario definir al convenio.

El artículo 1792 del Código Civil Federal señala que el convenio, en sentido lato sensu, “es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones”; en tanto en su siguiente numeral estipula que, en strictu sensu, “los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos”.

Esto significa que el convenio es el género y la especie es el contrato, pues solamente realiza las funciones positivas del primero que son crear y transmitir derechos y obligaciones.

Es decir, el contrato “es un acto jurídico plurilateral, nacido de la voluntad concordante de las partes mediante una oferta y su correspondiente aceptación, cuyo efecto produce el nacimiento de una o más obligaciones. Se

encuentra emplazado en el centro de la actividad económica como el mecanismo propio del intercambio de bienes y servicios, entre otras funciones que cumple dentro del mercado. Constituye el núcleo de los derechos patrimoniales para satisfacer los intereses de las personas en sus relaciones pecuniarias.”<sup>1</sup>

En tanto la obligación se debe entender como: “la relación jurídica entre dos personas, en virtud de la cual una de ellas, llamada deudor, queda sujeta para otra, llamada acreedor, a una prestación o a una abstención de carácter patrimonial, que el acreedor puede exigir del deudor.”<sup>2</sup>

Algunos otros autores, como Armando Athié Gutiérrez, definen a la obligación de la siguiente manera: “el vínculo jurídico por el cual una persona llamada deudor se encuentra constreñida en la necesidad de dar, hacer o no hacer una cosa a favor de otra persona llamada acreedor.”<sup>3</sup>

Al ser el tema de investigación el transporte multimodal, sería prudente definir la obligación mercantil, sin embargo, Óscar Vásquez del Mercado refiere que no hay un concepto de obligación mercantil, que sea distinto al del civil, por ello, considera que “la obligación mercantil constituye el vínculo jurídico por el cual un sujeto debe cumplir frente a otro una prestación que tiene carácter mercantil, porque el acto que la origina es de naturaleza mercantil.”<sup>4</sup>

Como se puede observar, por su objeto la obligación se clasifica en un dar, hacer, o no hacer,<sup>5</sup> en el caso del contrato de transporte la obligación será una de hacer, pues éstas consisten en la prestación de un hecho, de una actividad, a favor del acreedor.<sup>6</sup>

Con los anteriores elementos podemos definir el contrato de transporte, que es el origen del contrato de transporte multimodal.

---

<sup>1</sup> Urbano Salerno, Marcelo, *Contratos Civiles y Comerciales*, 1ª ed., México, Porrúa, 2003, p.14.

<sup>2</sup> De Pina Vara, Rafael, *Elementos de Derecho Mercantil Mexicano*, 26ª ed., México, Porrúa, 1998, p.201.

<sup>3</sup> Gutiérrez, Athié, *Derecho Mercantil*, México, 2ª ed., Mc. Graw-Hill, 2002, p. 68.

<sup>4</sup> Vásquez del Mercado, Óscar, ob. cit., p. 150.

<sup>5</sup> Cfr. Sariñana, Enrique, *Derecho Mercantil*, México, 2ª ed., Trillas, 2005, p. 87.

<sup>6</sup> Cfr. De Pina Vara, Rafael, op. cit., p.202.

Muchas son las definiciones que nos han dado los autores acerca del contrato de transporte, así que sólo mencioné algunas como la de Óscar Vásquez del Mercado, quien refiere así: “un sujeto, el porteador, se obliga a transportar, o hacer transportar las cosas por cuenta de otro sujeto, el cargador, de un lugar a otro a cambio de un precio por el transporte”.<sup>7</sup>

Otros como Enrique Sariñana lo definen como “aquél en virtud del cual una persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio, a transportar de un punto a otro, ya sean personas o cosas.”<sup>8</sup>

Después de esta breve explicación es más fácil entender qué se entiende por contrato de transporte multimodal y su diferencia con el documento de transporte multimodal.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías define el contrato de transporte multimodal como: “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 de mercancías”.

En tanto refiere que el documento es: “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”.

Como se puede apreciar uno es consecuencia del otro, es decir, después de llevarse a cabo el contrato nace el documento, ya que será en éste donde se plasmará y se hará prueba de aquél.

---

<sup>7</sup> Vásquez del Mercado, Óscar, ob. cit., p. 230.

<sup>8</sup> Sariñana, Enrique, ob. cit., p.91.

## **2. Elementos**

Este tipo de contrato está compuesto por tres elementos: personales, reales y formales; los primeros se refieren a los sujetos o individuos que intervienen, los segundos a los objetos, en este caso la mercancía a transportar, así como la retribución económica o precio a pagar por el servicio y, el tercero es el documento de transporte multimodal, que es la forma de manifestar por escrito el consentimiento de las partes.

### **A. Personales**

En este apartado se distingue que son dos las personas vinculadas en este tipo de contrato, el OTM y el expedidor, también conocido como cargador o embarcador, sin embargo, no podrían llevar a cabo la tarea de trasladar la mercancía sin ayuda del consignatario.<sup>9</sup>

#### **a) Operador de Transporte Multimodal**

Como se advierte en el capítulo anterior, este sujeto desempeña el principal papel en esta nueva modalidad de contratación, ya que es el actor central en las operaciones de transporte multimodal al ser uno de los signantes, específicamente el que asume la responsabilidad directa de la mercancía y da cumplimiento a dicho contrato, es decir, el OTM es aquella persona que por sí o por medio de otra celebra un contrato de transporte multimodal y toma el compromiso de cumplir el mencionado convenio.<sup>10</sup>

La importancia de lo anterior reside en el hecho de que él es quien expide el documento de transporte multimodal y con ello acredita que tomó la carga bajo su custodia, comprometiéndose a entregarla de conformidad con las cláusulas establecidas en el mismo.

---

<sup>9</sup> El reglamento sólo hace referencia respecto del expedidor y consignatario en los requisitos que debe contener el documento, pero no menciona exactamente el papel que desempeñan éstos en dicho contrato.

<sup>10</sup> Cfr. Enriquez Rosas, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, ob. cit., p. 22.

## **b) Expedidor**

Desde el punto de vista práctico no se podría llevar a cabo este tipo de contrato sin la colaboración del expedidor, pues es él quien por sí o por medio de otro que actúe a su nombre o por su cuenta, signa con el OTM el documento de transporte multimodal.

## **c) Consignatario**

Como se mencionó con antelación, el consignatario auxiliará a las partes para llevar a cabo el traslado, es decir, será la persona autorizada en el contrato para recibir el producto una vez que llega al destino estipulado en el convenio.

## **B. Reales**

Los elementos reales son aquellos en los que recae la acción, esto es, las mercancías a transportar, así como la retribución económica o precio que se deberá pagar por el servicio.<sup>11</sup>

## **C. Formales**

El Código Civil Federal menciona que los contratos, de manera general, se perfeccionan por el simple consentimiento de las partes, excepto aquéllos que deben revestir una forma establecida por la ley, como en el caso sería realizarlo por escrito, pues a pesar de que el aludido reglamento multimodal no indica específicamente que esto sea necesario, sí refiere que el OTM deberá emitir el documento de transporte multimodal.

Por ello se considera al documento de transporte multimodal el elemento formal,<sup>12</sup> pues hace prueba plena que el contrato fue celebrado y que la carga

---

<sup>11</sup> Idem., p. 604.

<sup>12</sup> Idem., p. 605.

se puso a disposición del operador, quien a su vez se compromete a entregarla de conformidad con lo acordado, sin embargo, como lo explica Óscar Vásquez del Mercado en su libro *Contratos Mercantiles*,<sup>13</sup> la expedición de dicho documento no es esencial para el perfeccionamiento del contrato, ya que este último se forma únicamente con la manifestación de voluntad, es decir, no tiene efectos constitutivos y por tanto es sólo un medio probatorio.

Actualmente, con los avances tecnológicos, es posible realizar tanto la propuesta como la aceptación del referido convenio a través de medios electrónicos, ópticos o por cualquier otra tecnología; en estos casos, el artículo 1811 del Código Civil Federal señala que no es necesario que los contratantes hayan acordado con antelación por escrito esta manera de contratar, ni tampoco que éstos plasmen su firma, pues conforme al numeral 1834 bis de la citada ley, se establece que se tendrá por cumplido dicho requisito siempre que la información generada o comunicada en forma íntegra sea atribuible a las personas obligadas y accesible para su ulterior consulta.

### **3. Clasificación**

Al igual que en el resto de los contratos referentes al servicio de traslado de mercancías, las características del documento de transporte multimodal son específicas, es por ello que puede clasificarse<sup>14</sup> en:

1) Contrato típico o nominado, ya que se encuentra expresamente regulado en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.<sup>15</sup>

2) Principal, debido a que no requiere de la existencia de otro contrato para que tenga validez.

---

<sup>13</sup> Cfr. Vásquez del Mercado, Óscar, ob. cit., p. 236.

<sup>14</sup> Cfr. Díaz Bravo, Arturo, *Serie Contratos Mercantiles en el Tercer Milenio*, t. 4: *Contratos de servicios y asociativos*, México, UNAM-Iure, 2005, p.357.

<sup>15</sup> Es importante especificar que en este apartado no mencionamos el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías pues aunque es existente no está vigente.

3) Consensual, pues como se mencionó anteriormente queda perfeccionado con el simple acuerdo de voluntades, es decir, para su validez no es necesario una formalidad determinada sino sólo requieren de la exteriorización de la voluntad de los contratantes ya sea en forma verbal o escrita.<sup>16</sup>

4) Bilateral o sinalagmático, porque ambas partes, el operador del transporte multimodal y el expedidor se obligan recíprocamente, el primero a trasladar y entregar la mercancía al destino final, mientras que el segundo a pagar el importe de dicho traslado.

5) Oneroso, en virtud de que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos, por una parte el OTM tiene derecho a recibir una remuneración por el servicio que presta, en tanto que el expedidor obtendrá como contraprestación el traslado; por tanto el Código Civil Federal indica, en su artículo 1838, que "el contrato oneroso es conmutativo cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato".

6) Conmutativo, la prestación es cierta desde la celebración del contrato, en consecuencia, puede darse cuenta inmediatamente del beneficio o la pérdida que les causa éste.

7) De tracto sucesivo, la celebración y ejecución se llevan a cabo en momentos distintos.

#### **4. Características**

Al ser el documento de transporte multimodal la base en este tipo de contrato, es importante precisar que el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional en su artículo 18 refiere los elementos que éste debe contar como son:

---

<sup>16</sup> Cfr. Vázquez del Mercado, Óscar, ob. cit., p. 231.



- a) Respecto de la mercancía (los proporcionará por el expedidor):
- Características, especificaciones y estado aparente de la carga.
  - Número de bultos o piezas.
  - Peso bruto.
- b) Nombre y domicilio tanto del operador como del expedidor.
- c) Nombre del destinatario o consignatario.
- d) Lugar y fecha en que se le transmitirá al OTM la custodia de la mercancía.
- e) Fecha o plazo y sitio donde se realizará la entrega de la carga.
- f) Cláusula en que se especifique si el documento de transporte multimodal será negociable<sup>17</sup> o no.
- g) Lugar y fecha de emisión del contrato.
- h) Firma del OTM o persona autorizada por él.
- i) Tipos de fletes e itinerario a utilizar durante el trayecto, indicando los puntos de trasbordo, así como la forma de pago del mismo.
- j) Precio del transporte.
- k) La legislación a la que se sujetará dicho contrato.

Asimismo, las partes podrán incluir en este documento cualquier otro dato que estimen necesario, siempre y cuando no contravenga con las disposiciones de la legislación aplicable.

Por otra parte, a pesar de que ningún numeral del reglamento señala qué sucede si no se cumplen con los anteriores requisitos, el Código de Comercio en su artículo 78 establece 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.”

---

<sup>17</sup> Cuando el documento sea negociable podrá ser extendido a la orden o al portador, en el primer caso se transferirá por endoso, en tanto que en el segundo lo será sin endoso; asimismo, la entrega de la mercancía en este supuesto la llevará a cabo el OTM contra la devolución del documento de transporte multimodal debidamente endosado si fuese el caso.

Cabe destacar que la expedición de este documento es independiente de los contratos que puedan celebrar los portadores unimodales conforme a la ley aplicable.

## **5. Diferencia con los contratos tradicionales de transporte**

Como se puede deducir existen tantos tipos de contratos como medios de transporte, es decir, tenemos el talón de embarque para el autotransporte, carta de porte para el ferroviario, conocimiento de embarque o *bill of lading* en el caso del marítimo y guía aérea o carta de porte para el aéreo.

El Código de Comercio generaliza al señalar que el portador de mercancías, ya sea de transporte terrestre o fluvial:

*“Artículo 581. [...] deberá extender al cargador una carta de porte en la que expresará:*

*I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;*

*II. El nombre, apellido y domicilio del portador;*

*III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta;*

*IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;*

*V. El precio del transporte;*

*VI. La fecha en que se hace la expedición.*

*VII. El lugar de la entrega al portador;*

*VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;*

*IX. La indemnización que haya de abonar el portador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.”*

Asimismo dicho documento podrá ser a favor del consignatario, a la orden de éste o al portador.

En todos los casos, en su estructura general, se observan los siguientes elementos:

- a) Nombre y domicilio del embarcador;

- b) Nombre y domicilio del destinatario o consignatario;
- c) Número de folio o referencia;
- d) Características, especificaciones y estado aparente de la mercancía, así como el número de bultos o piezas y el peso bruto de las mismas; y
- e) Monto del flete.

Sin embargo, no son los únicos datos, a continuación se enunciarán las demás características que contiene cada documento.

### **Talón de embarque**

- a) Nombre y domicilio de quien se hará cargo de los fletes y gastos;
- b) Número de orden de compra o cualquier otra referencia del embarque;
- c) Número de conocimiento marítimo de embarque o *bill of lading* con que se moverá la mercancía;
- d) Fecha de emisión del documento; y
- e) Un apartado de observaciones donde se anexará cualquier tipo de información adicional.

### **Carta de porte**

- a) Hora en que se llena el contrato;
- b) Tipo de tráfico, es decir, doméstico o internacional;
- c) Señalar si se trata de una ruta especial;
- d) Número de escalas, si es que las hay, lugar y motivo de éstas;
- e) Nombre del propietario del equipo;
- f) Clase, número de identificación, peso en vacío, capacidad y límite máximo que pueda cargar el equipo utilizado;
- g) Número de sello fiscal si se trata de mercancía internacional;
- h) Nombre de la estación de la que parte el producto y la de destino, así como la cantidad de dinero que se dio y se dará a cuenta;
- i) Clase de mercancía;
- j) Nombre de la estación en que se preparó la documentación;

- k) Fecha de emisión del documento; y
- l) Firma del jefe de estación de donde parte el embarque.

### **Conocimiento de embarque**

- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación y número de viaje;
- b) Indicar la modalidad y tipo de transporte, así como los puertos de carga y destino;
- c) Valor de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- d) Señalar si es flete pagado o por cobrar;
- e) Referir el sitio en que las mercancías serán entregadas al destinatario; y
- f) Clausulado referente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

### **Guía aérea o carta de porte**

- a) Nombre de quien se haga cargo de los fletes y gastos, en caso de que sea distinto del embarcador o consignatario;
- b) Nombre del aeropuerto de origen y destino, así como sus siglas;
- c) Cantidad que debe asegurarse;
- d) Nombre de la empresa a quien se le notificará el embarque;
- e) Señalar si los fletes y gastos son prepagados o por cobrar;
- f) En caso de que el flete, manejo, recolección, prima de seguro, valuación u otros cargos de la carga sean prepagados o por cobrar se anotará el monto de cada uno, así como el total de éstos;
- g) Moneda en que se realizará la operación;
- h) Apartado donde se señale la información adicional que ayude al manejo adecuado de la mercancía;
- i) Tarifa por kilogramo de la carga;
- j) Lugar y fecha de elaboración del contrato;
- k) Fecha de emisión del documento; y
- l) Nombre y firma de quien preparó la guía.

Como se puede observar, en esencia los datos que contienen los distintos medios de transporte, incluyendo el multimodal, son muy parecidos, sin embargo, la diferencia principal radica en el hecho de que al celebrar un contrato de transporte multimodal el operador es el encargado de coordinar todos los medios de traslado que se requieran, así también es el único responsable de la integridad de la mercancía, en cambio, cuando el expedidor solicita dicho servicio de manera aislada, es decir, realiza un contrato con cada uno de los transportistas, el riesgo de que la carga sufra algún deterioro incrementa en la medida en que aumentan los intercambios de un medio a otro, lo que a su vez hace más difícil el control de daños y ubicar al responsable de los mismos.

Es así como el transporte multimodal ofrece grandes ventajas sobre el traslado unimodal, ya que además de firmar sólo un contrato, en lugar de varios, al momento de una eventualidad como pérdida, daño o retraso de la mercancía, el responsable será únicamente el OTM, lo que simplifica enormemente el pago referente al resarcimiento de los daños sufridos.

## ***6. Derechos y obligaciones de las partes***

### **A. Operador de transporte multimodal (OTM)**

Al ser el operador aquella persona que por sí o por medio de otra celebra un contrato de transporte multimodal, deberá asumir también la responsabilidad en el cumplimiento de éste, pues actúa como principal.

Al hablar de responsabilidad necesariamente debe existir una obligación por parte del operador, la cual consiste en trasladar la mercancía del lugar de origen al destino convenido y entregarla en condiciones óptimas y tiempo pactado, para ello es indispensable llevar a cabo determinadas exigencias como lo es la expedición de un documento de transporte multimodal.

El Código de Comercio señala que el porteador deberá entregar la mercancía al poseedor de la carta de porte o de la orden respectiva, en el caso lo será el documento de transporte multimodal.

Tomando en cuenta lo anterior, se advierte que la base o principio de responsabilidad es la presunción de culpa o negligencia, conocido también como culpa presunta, la cual se refiere a la pérdida total o parcial de la carga, daños o averías experimentados y la demora en la entrega de la mercancía, mismas que se le imputan al operador a menos que adopte todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

La presunción de culpa o negligencia no solamente se limita para quien lo contrató, sino para terceros, como sería el caso en que dolosamente hiciera constar en el documento de transporte multimodal información falsa acerca de la carga, ocasionándole una pérdida, daño o gasto, al actuar conforme a la descripción de las mercancías que aparecían en el contrato. Asimismo, cuando se trate de pérdida parcial, si el OTM así lo indica, el consignatario deberá recibir la carga ilesa, si éste se niega el operador podrá promover el depósito ante la autoridad judicial.

El Reglamento considera que la expresión operador multimodal comprenderá a sus representantes o agente que reciban la carga del usuario, pues éstos realizan la acción u omisión como si fuera el propio operador, sin embargo, el Convenio de Naciones Unidas para el Transporte Multimodal en su artículo 4, inciso 3, da una descripción más detallada de quiénes pueden ser operadores, y refiere que serán “los empleados o agentes del operador o cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato”.

Es importante señalar que el usuario exigirá el cumplimiento del contrato al operador, es decir, con quien lo suscribió, pero con posterioridad este último podrá a su vez ejercitar acción en vía de regreso contra los transportistas unimodales o prestadores de maniobras que le brindaron servicio, si es que en alguno de estos segmentos se suscitó el percance.

Por otra parte, la responsabilidad durará como ya se dijo desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el instante en que realiza la entrega, esto es, cuando las pone en poder del consignatario, de una autoridad o bien de un tercero; sin embargo, ésta tendrá limitaciones y, por tanto, la suma no excederá de determinados estándares preestablecidos.

Existen casos en que el operador podrá rescindir del contrato, por ejemplo, si al comenzar el viaje un acontecimiento de fuerza mayor impidiera su continuación.

## **B. Expedidor**

Como se mencionó con antelación el expedidor es aquella persona con la que el OTM celebra el contrato de transporte multimodal,<sup>18</sup> por tanto, al igual que este último tiene derechos y obligaciones.

A pesar de ser esta figura esencial para la expedición del documento de transporte, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional no le dedica ningún apartado y únicamente en los artículos 12 y 13 hacen mención de éste, conjuntando ahí la idea principal de su responsabilidad, en el primero señala que el OTM no será responsable de las pérdidas, daños, averías o demoras del producto cuando se deba por vicios ocultos, entendiéndose a contrario sensu que será responsabilidad del expedidor; en tanto el segundo indica que, el operador podrá exigir al usuario la indemnización correspondiente al daño que resulte de la inexactitud o insuficiencia en los datos que le haya proporcionado éste o sus empleados para el traslado de la carga, pues debe otorgar toda la información referente a la mercancía como su estado, marcas, número, peso, cantidad y, en su caso, estipular si se ubica en la categoría de peligroso, lo anterior mediante marcas o etiquetas.

---

<sup>18</sup> Cfr. Enríquez Rosas, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, ob. cit., p. 603.

Lo anterior, no impide que se ahonde en el tema, ya que el Código de Comercio señala en los artículos 588 y 589 las obligaciones y derechos que tiene el expedidor o cargador, respectivamente, los cuales en lo principal refieren:

El expedidor tiene derecho de rescindir el documento antes o después de comenzar el viaje -siempre y cuando pague al OTM, en el primer supuesto la mitad del costo y en el segundo la totalidad-, así como de disponer de la mercancía durante la ruta, siempre y cuando con oportunidad dé aviso al operador, esto es, puede cambiar la consignación de la carga en tanto que el nuevo consignatario entregue el documento de transporte multimodal, o bien alterar la travesía convenida, en este supuesto el documento será reemplazado por otro.

Sin embargo, también tiene obligaciones como lo es la retribución o pago por el servicio, de no hacerlo el OTM podrá retener la mercancía; entregar la carga en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; indemnizar al porteador en caso de que éste sufra daños y perjuicios por falta de cumplimiento del contrato y; si así lo solicitara el operador, presenciar la apertura y reconocimiento de los bultos al momento de su recepción, pues en caso de rehusarse el OTM quedará libre de responsabilidad.

### **C. Consignatario**

Como se explicó en el apartado de elementos del contrato de transporte multimodal, la persona autorizada para recibir la mercancía es denominada consignatario,<sup>19</sup> por tanto, es importante mencionar los derechos y obligaciones que le son imputados, aunque para ello tomemos como base de manera supletoria el Código de Comercio, pues es el único que destina dos de sus artículos, 595 y 596, para la especificación de éstos.

---

<sup>19</sup> Idem., p. 4.



El numeral 595 señala que será obligación del consignatario recibir de manera pronta la mercancía, siempre y cuando cumpla con las condiciones y características señaladas en la “carta porte”, en caso de que así lo solicite el porteador deberá abrir y reconocer los bultos, ya que de lo contrario éste quedará libre de responsabilidad; al recibir el producto tendrá que devolver la “carta porte”, en el supuesto de que la haya extraviado se emitirá un recibo en el que detallen los objetos que le son puestos a disposición.

Los derechos que señala el precepto 596 se refieren a que el consignatario podrá recibir la mercancía siempre que sea tenedor de la “carta porte” y esté expedida a su favor, así como negarse a la entrega de la carga si ésta sufrió daño o deterioro.

## **7. Reclamaciones y acciones**

Como en todo contrato, al haber derechos y obligaciones por parte de los contrayentes, es indiscutible que existan sanciones para el caso en que éstos incumplan, por ello, es importante señalar no solamente los medios por los cuales puedan impugnar, sino la forma en que pueden hacer válidos sus derechos.

Al igual que en otros apartados, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional sólo nos da de manera muy general lineamientos acerca de las Inconformidades, las cuales se interponen cuando una de las partes no está de acuerdo con los servicios que le fueron proporcionados, denominación que otorga a su Título IV, en donde su único numeral menciona:

*“Artículo 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.”*

Lo anterior nos proporciona nociones únicamente respecto a cómo se debe de impugnar la sentencia definitiva, la cual será ante el Director General de Asuntos Jurídicos en un plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente de la notificación, pero no señala a qué autoridad se debe recurrir en primera instancia, lo que denota una laguna en el reglamento, por ello es necesario acudir a otras legislaciones como lo es el Código de Comercio, entre otras.

La mencionada ley dedica dos de sus Títulos del Libro Quinto, denominado de los Juicios Mercantiles, para indicar la forma en que se llevará a cabo el procedimiento para dirimir la controversia suscitada entre las partes, el Primero, Disposiciones Generales, y el Cuarto, Del Arbitraje Comercial.

El Título Primero, Disposiciones Generales, del Código de Comercio, es dedicado al procedimiento especial mercantil y determina en su numeral 1049, que son juicios mercantiles “los que tienen por objeto ventilar y decidir las controversias que conforme a los artículos 4o., 75 y 76 se deriven de los actos comerciales.”

*“Artículo 75. La ley reputa actos de comercio: [...] VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo; [...] XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior; [...]”*

Generalmente los juicios mercantiles se regirán por las disposiciones del título mencionado, sin embargo, cuando las partes formalicen en escritura pública, póliza ante corredor o convenio judicial, podrán diseñar el procedimiento convencional que utilizarán, acatándose a éste los tribunales

que conozcan del asunto, a menos que contravengan las formalidades esenciales de aquél.

Por ello, el artículo 1053 del Código de Comercio indica que para que sea válido dicho procedimiento es necesario que contemple el desahogo de la demanda, contestación,<sup>20</sup> pruebas<sup>21</sup> y alegatos, así como los términos que deberán seguir durante el juicio y los recursos legales que podrán interponer, a menos que renuncien a ellos.

En los demás casos se sujetarán, como ya se mencionó, a lo señalado por el Código de Comercio, el cual establece que los juicios mercantiles se registrarán por dicho código y por las leyes especiales en materia de comercio o, en su defecto, por el Código Federal de Procedimientos Civiles.

Para iniciar cualquier procedimiento es necesario comprender qué se entiende por acción, para ello Octavio Calvo Marroquín y Arturo Puente y Flores nos lo denominan como “el derecho del individuo para hacer que el Estado ejercite su actividad con el fin de que se protejan sus intereses jurídicos, realizándolos según lo que dispongan las normas de derecho.”<sup>22</sup>

En tanto para otros como Couture, señala que la acción es el poder jurídico que tiene todo sujeto de derecho, de acudir a los órganos jurisdiccionales para reclamarles la satisfacción de una pretensión, y agrega que el poder jurídico compete al individuo en cuanto tal como atributo de su personalidad de modo que mediante la acción se cumple la jurisdicción y se realiza efectivamente el derecho.<sup>23</sup>

Es decir, la acción es la pretensión de que se tiene un derecho válido y en nombre del cual se promueve la demanda respectiva. Dicha demanda se

---

<sup>20</sup> Es indispensable se exprese en el documento los nombres de los otorgantes, su capacidad para obligarse, el carácter con que contrataron, sus domicilios etc.

<sup>21</sup> En caso de que así lo decidan las partes podrán excluir algún medio de prueba, siempre que no se afecten las formalidades esenciales del procedimiento.

<sup>22</sup> Calvo Marroquín, Octavio et al., *Derecho Mercantil*, 48ª ed., México, Limusa, 2007, p. 420.

<sup>23</sup> Cfr. Couture, Eduardo, J., *Fundamentos de Derecho Procesal Civil*, 3ª ed., Argentina, Desalma, 1997, p.57.

puede interponer ya sea a nombre propio o por medio de representante el cual deberá acreditar su personalidad en el escrito inicial mediante la presentación del o los documentos necesarios que respalden su dicho.

Algunos autores como Víctor M. Castrillón y Luna<sup>24</sup> están convencidos que son tres los elementos de la acción:

1. Los sujetos, que serían el activo, actor, y pasivo, demandado, al primero le corresponde el poder de obrar, en tanto que al segundo es a quien se realiza ese poder;
2. La causa, que se traduce en el interés; y
3. El objeto, o sea el efecto que tiene el poder de obrar lo que se pide.

Así como el actor tiene derecho a llevar a cabo la acción, el demandado cuenta con la oportunidad de ser escuchado, es decir, defenderse, siendo ésta una de las más importantes formalidades esenciales del procedimiento.

No se debe confundir la defensa con la excepción, pues la primera es la oposición que el demandado realiza en contra de la pretensión del actor, en tanto la segunda es la oposición que presenta el inculpado en contra de aspectos de índole procesal o dilatorio.

El numeral 1122 del Código de Comercio señala que son excepciones procesales la incompetencia del juez; la litispendencia;<sup>25</sup> la conexidad de la causa;<sup>26</sup> la falta de personalidad del actor o del demandado; la falta de cumplimiento del plazo, o de la condición a que se esté sujeta la acción intentada; la división y la excusión; la improcedencia de la vía y; las demás al que dieren ese carácter de leyes.

---

<sup>24</sup> Cfr. Castrillón y Luna, Víctor M., *Derecho Procesal Mercantil*, 4ª ed., México, Porrúa, 2006, p. 129.

<sup>25</sup> La litispendencia procede cuando un juez conoce ya de un juicio en el que hay igualdad entre partes, acciones deducidas y cosas reclamadas.

<sup>26</sup> La conexidad se da si existe identidad de personas y acciones, personas y cosas o acciones y cosas, aunque las cosas, en el primer supuesto, acciones, en el segundo, y personas, en el tercero, sean distintas; así también cuando las acciones que provengan de una misma causa, aunque sean diversas las personas y las cosas.

En algunas ocasiones el juzgador estará impedido para conocer ciertos asuntos, en virtud de que la ley considera muy factible que éste pueda caer en imparcialidad, como son cuando:

1. Él o sus parientes en línea recta tienen interés directo o indirecto en el negocio, o bien se encuentran en un supuesto similar en ese momento;
2. Exista entre el juez y alguno de los interesados una relación derivada de algún acto religioso, civil o bien hubiese sido tutor o curador;
3. Que en ese momento el juzgador sea socio, arrendatario, dependiente, heredero, legatario o donatario de alguna de las partes;
4. Él, su mujer o hijos sean deudores o fiadores de alguna de las partes;
5. Haber sido abogado, procurador, perito, testigo, o bien, juez, árbitro o asesor en el negocio; y
6. La existencia de nexos de consanguinidad o afinidad con el abogado o procurador de alguna de las partes.

En el primer escrito donde el actor funde su acción<sup>27</sup> y el demandado su contestación o excepción<sup>28</sup> -el cual se presentará ante el juez competente, que será aquél a quien los litigantes se hubieren sometido expresa o tácitamente- señalarán el domicilio donde quieran que se efectúen las notificaciones<sup>29</sup> y acreditarán su personalidad, además exhibirán los documentos fundatorios de la acción así como los que tengan relación con el mismo, en caso de que las partes no puedan conseguir dichas pruebas por sus medios, podrán pedir al juez para que a través de las facultades que le confiere la ley, se allegue de éstas.

Existen casos en que las partes, o no se encuentran presentes en el lugar del juicio, o bien no tienen representante legítimo, para estos supuestos el legislador incluyó en el artículo 1058 del Código de Comercio la figura de gestor judicial, quien podrá acudir como mandatario y promover a nombre de

---

<sup>27</sup> La litis quedará fijada de forma definitiva con el escrito de demanda, contestación y réplica.

<sup>28</sup> El demandado podrá, si así lo desea, interponer dentro del término establecido las excepciones de incompetencia, en caso de no hacerlo se entenderá que se sometió tácitamente.

<sup>29</sup> Existen distintos tipos de notificaciones como personales, por boletín judicial, gaceta o periódico judicial, estrados, edictos, así como correo y telégrafo, ambos certificados; las notificaciones, citaciones y entrega de expedientes se llevarán a cabo a más tardar el día siguiente al en que se dicten las resoluciones.

aquéllos, siempre y cuando garantice, por medio de fianza, que el interesado pasará por lo que él haga y de que pagará tanto lo juzgado y sentenciado, como los daños y perjuicios que éste le pudiere ocasionar por su negligencia o culpa.

Asimismo, habrá ocasiones en que sea necesario notificar a personas fuera del lugar del juicio, lo que se podrá llevar a cabo a través de despacho, si se realiza dentro del país, o exhorto, si es fuera del territorio nacional, como lo establece el artículo 1071 del Código de Comercio.

El numeral 1060 del Código de Comercio establece que en los casos en que varios activos o pasivos ejerciten la misma acción o excepción, éstos deberán unirse bajo una sola representación, lo que se denomina litisconsorcio.

En relación al procedimiento,<sup>30</sup> el artículo 1055 de la normatividad mercantil señala que tanto los ocursoos como las actuaciones judiciales se tendrán que presentar por escrito, en idioma español, en caso contrario con su respectiva traducción, debidamente firmados, en los términos establecidos por la ley,<sup>31</sup> pues de no ser así los juicios se prologarían de manera indefinida<sup>32</sup> y no se acataría el lineamiento del precepto 17 constitucional, el cual refiere que debe realizarse “en los plazos y términos que fije la ley”, lo que da lugar a las figuras de la preclusión y caducidad, la primera se da cuando las partes pierden la posibilidad de ejecutar sus derechos y obligaciones de índole procesal, en tanto la caducidad es la extinción de la instancia pero no de la acción, convirtiendo en ineficaces las actuaciones del juicio y volviendo las cosas al estado que tenían antes de la presentación de la demanda y, en caso de que se trate de la segunda instancia dejará firmes las resoluciones apeladas.

---

<sup>30</sup> Antes de iniciar el procedimiento quien promueve podrá preparar el juicio solicitando el demandante la declaración del demandado respecto a su personalidad, calidad, posesión o tenencia; la exhibición de títulos, documentos o bien la misma cosa mueble en la que recaerá la acción, a través de providencias precautorias como lo es el secuestro provisional de bienes, o arraigo de persona, lo anterior es para afianzar mejor sus derechos; para que estos medios preparatorios procedan en juicio, es necesario que el solicitante señale el motivo de su petición, así como cuál será la acción que con ellos intentará.

<sup>31</sup> Los términos empezarán a correr a partir del día siguiente del que hayan surtido efectos el emplazamiento o la notificación.

<sup>32</sup> Los tribunales estarán facultados para ordenar la subsanación de las omisiones que llegaren a suscitarse durante el procedimiento con el fin de regularizarlo.

Lo anterior incluye a las pruebas, consideradas cargas procesales, ya que corresponde a las partes exhibir dichos elementos de convicción con los que acredite su pretensión, las cuales deberán ser claras respecto al hecho que tratan de demostrar,<sup>33</sup> ya que de lo contrario no lograrán su finalidad, que es la que el juzgador resuelva a su favor.

Las diligencias que deban practicarse con relación a las pruebas se realizarán en el período establecido, con excepción a las relativas a los incidentes y las supervenientes, es importante mencionar que dicho término podrá prorrogarse, siempre que se solicite dentro del plazo de ofrecimiento probatorio y la contraria lo acepte.

Por otra parte quedará a juicio del juez el admitirlas o desecharlas, siendo el recurso de apelación el medio de impugnación correspondiente para el caso en que las partes no estén de acuerdo.

Los medios de prueba que reconoce el Código de Comercio son:

a) La confesión. Consiste en el reconocimiento que realizan las partes con relación a la veracidad de los hechos que se les imputan en juicio, produciendo consecuencias jurídicas,<sup>34</sup> ésta podrá ser judicial o extrajudicial dependiendo si se lleva a cabo ante un juez competente o incompetente y sólo se presentarán desde la demanda y contestación hasta diez antes de la audiencia de pruebas.

b) Instrumentos públicos. Son aquellos expedidos por funcionario público en ejercicio de sus funciones, dentro de las facultades que le otorga la ley y con los requisitos formales que ésta indique.

---

<sup>33</sup> No serán admisibles las pruebas contrarias a la moral o al derecho, así como las extemporáneas o aquéllas sobre hechos no controvertidos o ajenos a la litis.

<sup>34</sup> Cfr. Castrillón y Luna, Víctor M., ob. cit., p. 171.

c) Instrumentos privados. Escritos que elaboran particulares y que no son considerados documentos públicos, los cuales pueden ser reconocidos únicamente por quien lo firma, el que lo manda extender o el legítimo representante de ellos con poder o cláusula especial.

Tanto los documentos públicos como privados podrán objetarse dentro de los tres días siguientes a la apertura del término de pruebas o, si fuese el caso de que se presentasen después de dicho período, se tendrá igual término contado desde el día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación del auto que ordene su recepción.

d) Prueba testimonial. Este medio probatorio está basado en la comparecencia de testigos, personas ajenas a las partes que declaran en juicio sobre hechos relacionados con la controversia, conocidos por ellos a través de sus sentidos; las partes podrán tachar, es decir, tratar de descalificar a los testigos dentro de los tres días siguientes a su comparecencia, sin embargo, su calificación se hará en la sentencia definitiva.

e) Reconocimiento o inspección judicial. Es la apreciación que da el juez a petición de parte o de oficio, respecto de determinado objeto o documento relacionado con la controversia; ésta se considerará prueba plena si no se requiere conocimientos especiales o científicos para dictaminarla.

f) Prueba pericial. Consiste en que personas que poseen conocimientos especiales sobre alguna ciencia, arte o técnica, auxilien al juez en la investigación de los hechos controvertidos.

g) Pruebas contenidas en medios de comprobación electrónicos. El artículo 1205 del Código de Comercio agregó el 29 de mayo del 2000 como elemento probatorio los mensajes de datos, con el fin de que ayuden a esclarecer el hecho controvertido.



h) Fama pública. Conocimiento de algún suceso que tiene en común gran parte de la población en un lugar determinado o, la opinión que una parte considerable de la gente tiene respecto a la calidad moral, méritos o defectos de una persona; ésta debe probarse con tres o más testigos.

i) Presunciones. Consecuencias que la ley o el juzgador deducen de un hecho conocido para averiguar la verdad de otro desconocido, siendo la primera legal y la segunda humana.

Para que el a quo admita las anteriores probanzas es necesario que éstas cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Que estén relacionadas con los hechos controvertidos;
- b) No se traten de hechos imposibles o notoriamente inverosímiles; y
- c) Sean ofrecidas oportunamente.

Una vez presentadas las pruebas, el juez deberá valorar cada una de éstas, conforme a lo que la legislación establezca, a fin de tener suficientes elementos con los cuales respaldará su dicho al emitir la resolución correspondiente y así poner fin a la controversia planteada.

El numeral 1077 del Código de Comercio señala que las sentencias<sup>35</sup> deben ser claras, precisas y congruentes con las demandas, contestaciones y demás pretensiones de las partes, pues es necesario que se considere lo solicitado para condenar o absolver al demandado y así resolver los puntos litigiosos que hayan sido objeto de debate, siempre basándose en la ley o, de no ser posible, en los principios generales del derecho, es importante tomar en

---

<sup>35</sup> Los fallos pueden ser definitivos o interlocutorios, estos últimos se emiten para el caso de los incidentes, que son cuestiones que tienen relación inmediata con el negocio principal, éstos se tramitarán de manera verbal en las audiencias o por escrito, las pruebas en el primer supuesto se ofrecerán en ese instante, en tanto en el segundo éstas se señalarán al momento de proponer el incidente y su contestación, posteriormente, si son procedentes, se indicará la fecha para su desahogo, acto seguido se presentarán los alegatos y la autoridad citará a las partes para dictar su resolución interlocutoria, la cual será apelable excepto cuando paralice o ponga término al juicio.

cuenta que la resolución podrá ser apelada<sup>36</sup> dentro de los nueve días siguientes a su emisión si ésta es definitiva o seis si es interlocutoria.<sup>37</sup>

Por último, la ejecución de dicho fallo corresponderá al juzgador que lo emitió.

En la actualidad la forma más utilizada para dirimir las controversias suscitadas entre el operador de transporte multimodal y el expedidor es el arbitraje, pues otorga grandes ventajas como:

- a) Neutralidad. Los árbitros son escogidos por las partes.
- b) Rapidez. La duración de un procedimiento arbitral es de un año aproximadamente.
- c) Confidencialidad. Las actuaciones en el procedimiento son de carácter privado.
- d) Sede y legislación aplicable. Las partes podrán seleccionar el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje así como las leyes en que se basarán para dirimir la controversia. Existen casos en que el arbitraje se basará en la *lex mercatoria*, que son aquellos usos comunes y relevantes en las transacciones comerciales, como los incoterms, o bien, en criterios de equidad, es decir, en justicia elemental o principios generales del derecho, y no apegadas a estricto derecho, lo anterior se conoce como *ex aequo et bono* o en conciencia, sin embargo, ello no exime el respeto que deberán tener a las normas de orden público.
- e) Idioma. En caso de que las partes sean de distintas nacionalidades, éstas pueden pactar el idioma del arbitraje.

La estructura del arbitraje se basa en cuatro elementos principalmente:

- a) acuerdo, b) procedimiento, c) laudo y d) ejecución.

## **a) Acuerdo**

---

<sup>36</sup> La apelación es el recurso por medio del cual el tribunal superior confirma, revoca o modifica la sentencia que dictó su inferior.

<sup>37</sup> Si las partes dejan de dar impulso al procedimiento durante 120 días contados a partir del día siguiente de la notificación de la última resolución dictada, producirá la figura de la caducidad.

Este medio de solución inicia a través de un acuerdo de arbitraje, en el cual se asenta que las partes deciden someter a arbitraje todas o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir<sup>38</sup> entre éstas respecto de una determinada relación jurídica contractual o no contractual.

De acuerdo con Rodolfo Cruz Miramontes y Óscar Cruz Barney son nueve los elementos básicos del compromiso o acuerdo arbitral:

- 1) La manifestación de someterse al arbitraje y aceptar el laudo, renunciando a los recursos legales que pudieran interponerse. El acuerdo deberá constar por escrito y estar firmado por las partes, en caso de realizarse a través de cartas, telegramas u otros medios de telecomunicación, es necesario que se deje constancia de éste.<sup>39</sup>
- 2) El número de árbitros.
- 3) La sede del arbitraje.
- 4) El idioma que se utilizará en el proceso.
- 5) Las reglas aplicables tanto al procedimiento como al fondo del asunto.
- 6) Puntos o temas sobre los que deberá pronunciarse el tribunal.
- 7) En caso de que no se señale el sistema preestablecido, se facultará a los árbitros para que dispongan sobre las normas de procedimiento.
- 8) El tipo de arbitraje que las partes convengan.
- 9) Cumplir con las consideraciones particulares que en el caso concreto se exijan.

## **b) Procedimiento**

Jorge Alberto Silva menciona que existen en el procedimiento arbitral cuando menos cuatro fases:<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Se le denomina cláusula compromisoria cuando el acuerdo se inserta desde el inicio en el contrato y, compromiso arbitral en el caso de que se adopte después de surgida la controversia.

<sup>39</sup> Es importante mencionar que en caso de que se declare nulo o inexistente el contrato donde se insertó la cláusula, ésta no se verá afectada, pues se considera independiente de aquél que le dio vida, por tanto su validez derivará de la competencia del árbitro.

<sup>40</sup> Cfr. Silva, Jorge Alberto, *Arbitraje Comercial Internacional en México*, Péreznieto Editores, 1994, p. 186

*1) Constitutiva. Momento en el cual se constituye el tribunal arbitral mediante la designación del o los árbitros.*

*2) Postulatoria. Durante la cual se presenta la demanda, la contestación y la reconvencción, en su caso, dándose a conocer las pretensiones y excepciones de las partes, así como los hechos sobre los que se apoyan las pretensiones.*

*3) Probatoria. Correspondiente a la demostración de la veracidad de los hechos afirmados.*

*4) Conclusiva. Que ocupa desde los alegatos hasta el laudo arbitral.*

Se considera que el procedimiento arbitral inicia a partir de la constitución del tribunal arbitral, lo aconsejable es que éste se encuentre integrado por tres árbitros, los cuales serán escogidos por las partes, sin embargo, si así lo decidieren los contrayentes pueden designar un árbitro único o más, en caso de no concertar la elección del árbitro único, lo hará un juez a petición de cualquiera de los contratantes.

Es importante mencionar que las decisiones arbitrales se tomarán ya sea de forma unánime o por mayoría de votos.

Las características que normalmente se buscan en un árbitro son: su conocimiento, experiencia, capacidad, honestidad, imparcialidad, prestigio y confianza que pueda inspirar.

En caso de que una de las partes esté inconforme con el árbitro que nombró su contraparte, aquélla puede impugnarlo presentando razones objetivas, al considerar que éste no reúne las condiciones apropiadas, y/o subjetivas, al tener nexos personales o profesionales, que le impidan su imparcialidad; dicho recurso denominado recusación generalmente se exhibe en tres momentos:

- a) Al nombramiento o confirmación de los árbitros.
- b) Durante la secuela del procedimiento.
- c) Por decisión del tribunal al considerar que éste no cumple con su tarea.

El tribunal arbitral será quien conocerá la recusación, la cual deberá presentarse por escrito dentro de los quince días siguientes a aquél en que se tenga conocimiento de las circunstancias que den lugar a dudas sobre la imparcialidad, cualidades, etc. del árbitro; en caso de no prosperar dicho recurso, el inconforme podrá, dentro de los treinta días siguientes de notificada la decisión, solicitar al juez resuelva sobre su procedencia, misma que será inapelable.

Posterior a la integración del tribunal arbitral aparece la fase postulatoria que, como se mencionó anteriormente, es aquella en que se presenta la demanda, la contestación y la reconvención.

En esta etapa, salvo que las partes acuerden qué elementos deben contener sus escritos, será suficiente con que el actor exprese en su demanda los hechos en que funda su pretensión, así como los puntos controvertidos y las prestaciones que reclama, por su parte, el demandado hará referencia en su contestación a todo lo planteado por su contraparte.

Es importante señalar que existe la posibilidad de que éstos modifiquen o amplíen su demanda y contestación, a menos de que hayan convenido otra cosa, o bien, el tribunal arbitral considere improcedente la alteración en razón a la demora con que se haya hecho.

En caso de que el actor no presente su demanda en el plazo convenido en el acuerdo o estipulado por el tribunal arbitral, se darán por terminadas las

actuaciones,<sup>41</sup> pero si quien no exhibiera fuere el demandado, se continuarán con ellas, sin considerar la omisión como aceptación de lo alegado por su contraparte, lo mismo sucederá si las partes no comparecen en la audiencia o exhiben documentales, ya que el tribunal de cualquier manera dictará el laudo basándose en las pruebas que disponga.

*“Artículo 1447. Si durante las actuaciones arbitrales, las partes llegaren a una transacción que resuelva el litigio, el tribunal arbitral dará por terminadas las actuaciones y, si lo piden ambas partes y el tribunal arbitral no se opone, hará contar la transacción en forma de laudo arbitral en los términos convenidos por las partes.”*

Al igual que en un proceso jurisdiccional, las pruebas en el arbitraje tienen como finalidad formar una convicción en el juzgador, por ello es importante indicar cuáles serán las reglas para recibir, proponer, admitir y practicar las mismas.

El tribunal decidirá, salvo acuerdo en contrario, el lugar donde escuchará a las partes, testigos y peritos,<sup>42</sup> examinará las mercancías, bienes o documentos, y llevará a cabo las deliberaciones entre sus miembros; asimismo señalará la fecha en que se celebrarán las audiencias para la presentación de pruebas o alegatos orales.

Al ser el arbitraje flexible en cuanto a sus reglas, el Código de Comercio establece en su artículo 1420 que en caso de que una de las partes no exprese objeción respecto a que su contraparte incumpla con alguna disposición o requisito indicado ya sea en la ley o acuerdo arbitral, y en lugar de ello continuara con el procedimiento, se entenderá que renunció a su derecho a impugnar.

---

<sup>41</sup> Las actuaciones del tribunal arbitral terminan por laudo definitivo o porque así lo indique el propio tribunal, en virtud de que el actor retire su demanda, las partes acuerden dar por terminadas las actuaciones o bien, compruebe que la prosecución de las actuaciones resultaría innecesaria o imposible.

<sup>42</sup> Podrán nombrarse uno o más peritos, los cuales rendirán su dictamen por escrito o de manera oral, y de ser necesario, a solicitud de las partes o del tribunal, se requerirá su presencia a una audiencia donde se les formularán preguntas sobre los puntos controvertidos.

Las partes aportarán, al formular sus alegatos, todos los documentos que consideren pertinentes para acreditar su dicho, o bien, harán referencia a otras pruebas que vayan a presentar.

Por último tenemos la fase conclusiva que abarca tanto los alegatos como el laudo, el cual tiene la misma naturaleza que una sentencia judicial, poner fin a la contienda.

Para que el laudo tenga solidez absoluta y sea ejecutable, es necesario que el tribunal dé contestación a todas las pretensiones que formularon las partes,<sup>43</sup> eliminando así cualquier duda acerca de la fijación de la litis, para en caso de que sea indispensable la intervención de los tribunales judiciales no exista ningún inconveniente, pues sólo éstos ejercen el imperium.

A pesar de que el arbitraje es muy flexible en sus reglas, es indispensable que al emitir el laudo se consideren los siguientes elementos:<sup>44</sup>

- 1) Conste por escrito, en el idioma acordado.
- 2) Señalar los nombres de las partes y sus representantes, así como el domicilio de los mismos.
- 3) Lugar del arbitraje y fecha de emisión del laudo.
- 4) Nombre o nombres de los árbitros.
- 5) Referencia al acuerdo, cláusula o compromiso arbitral.
- 6) Fijación de la litis a través del acta de misión.
- 7) Leyes aplicables al fondo y al procedimiento.
- 8) Datos que corroboren la presencia de las partes en la audiencia.
- 9) Relación de los hechos, pretensiones de las defensas, ampliaciones, pruebas desahogadas y su valoración.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> Los árbitros notificarán su laudo entregando a las partes copias firmadas de éste, en caso de estar inconformes con la resolución, podrán solicitar dentro de los treinta días siguientes se corrija cualquier error de cálculo, copia, tipográfico o de naturaleza similar que tenga, así como la interpretación sobre un punto o una parte concreta de éste.

<sup>44</sup> Cfr. Cruz Miramontes, Rodolfo et al., *El Arbitraje, Los diversos mecanismos de solución de controversias: Análisis y práctica en México*, México, Porrúa, UNAM, 2004, pp. 48 y 49.

<sup>45</sup> El laudo también deberá mencionar los problemas que se hubiesen suscitado durante el proceso, mismos que debieron ser resueltos de manera incidental dictándose laudos parciales, interlocutorios o provisionales.

- 10) Motivar y fundamentar debidamente el fallo, a menos de que no sea apegado a derecho.
- 11) Puntos resolutivos.
- 12) Condena en costas conforme a lo convenido.
- 13) Firma del o los árbitros, así como los votos en contrario si fuese el caso.

Para que un laudo sea reconocido y ejecutado en México, es indispensable que el juez de primera instancia federal o del orden común del lugar donde se lleve a cabo el arbitraje, realice el exequatur y la homologación, el primero es el procedimiento tendente a obtener el reconocimiento del laudo, en tanto que la homologación es el reconocimiento mismo, resultado del procedimiento de exequatur; concluido lo anterior se procede la ejecución.

Para el reconocimiento y ejecución del fallo arbitral es necesario presentar ante el juez de primera instancia la solicitud por escrito, así como el laudo autenticado y el acuerdo arbitral original, o bien, copia certificada de estas dos últimas.

El artículo 1457 señala que los laudos podrán ser anulados por el a quo competente<sup>46</sup> cuando:

*“I. La parte que intente la acción pruebe que:*

*a) Una de las partes en el acuerdo de arbitraje estaba afectada por alguna incapacidad [...];*

*b) No fue debidamente notificada de la designación de un árbitro o de las actuaciones arbitrales, o no hubiere podido [...] hacer valer sus derechos;*

*c) El laudo se refiere a una controversia no prevista en el acuerdo de arbitraje o contiene decisiones que exceden los términos del acuerdo [...];*

---

<sup>46</sup> La petición de nulidad deberá formularse dentro de un plazo de tres meses contados a partir de la notificación del laudo.

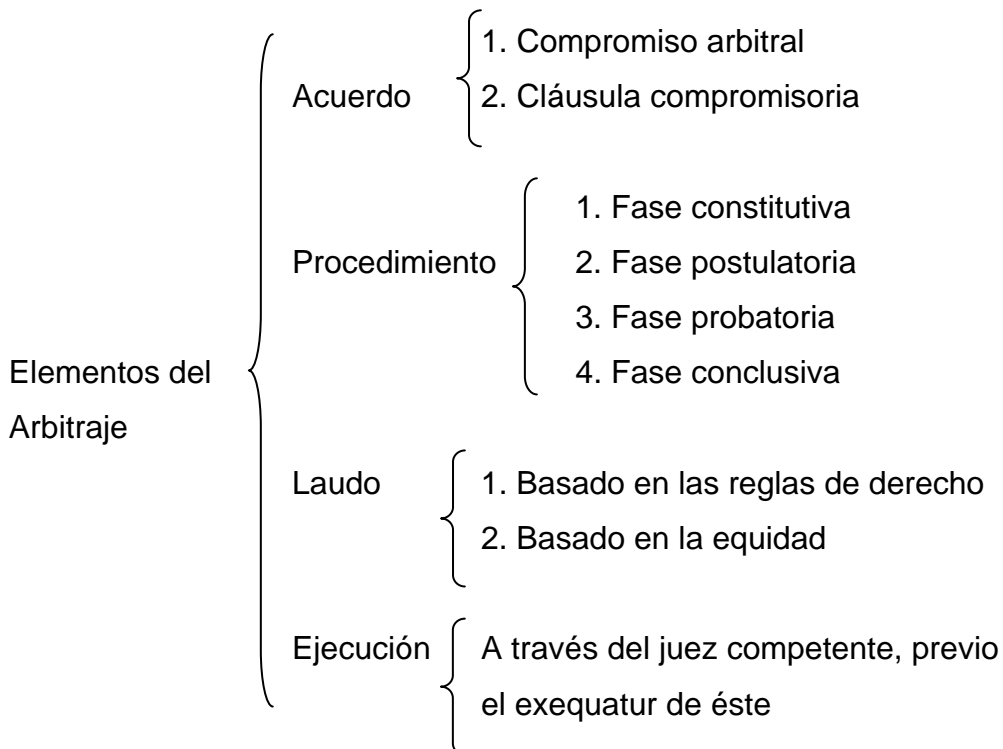


d) *La composición del tribunal arbitral o el procedimiento arbitral no se ajustaron en el acuerdo celebrado entre las partes [...] o;*

*II. El juez compruebe que, según la legislación mexicana, el objeto de la controversia no es susceptible de arbitraje, o que el laudo es contrario al orden público.”*

Sin embargo, la autoridad de primera instancia podrá suspender las actuaciones de nulidad a petición de una de las partes, a fin de concederle al tribunal arbitral la oportunidad de reanudar sus diligencias o adoptar cualquier otra medida que elimine los motivos de nulidad.

En conclusión, se puede decir que los elementos del arbitraje son los siguientes:<sup>47</sup>



<sup>47</sup> Cfr. Cruz Miramontes, Rodolfo, ob. cit., p. 37.

## **8. Indemnización**

El indemnizar es el resarcir el daño o perjuicio ocasionado a otra persona, en este caso sería a la contraparte ya sea del operador hacia el expedidor o viceversa.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional únicamente menciona en su numeral 13 que el operador podrá reclamar al usuario una indemnización por el daño que sufra a causa de la inexactitud o insuficiencia en los datos proporcionados para el transporte de la mercancía, sin embargo, en ningún artículo señala que el operador indemnizará al usuario, sino únicamente que será responsable.

Como se mencionó anteriormente la responsabilidad del operador comienza al momento en que toma bajo su custodia la mercancía que le entrega el expedidor y finaliza al tiempo de su entrega al consignatario.

En ocasiones no se logra lindar responsabilidad al operador o al usuario de manera inmediata, por ello es necesario establecer términos para fincar responsabilidad y así exigir la indemnización correspondiente.

Es indispensable que se especifique cómo se realizará la indemnización y el monto que cubrirá en los diversos supuestos, pues puede ser pérdida total o avería gruesa tanto en la mercancía como en el transporte, así como únicamente para el caso del expedidor el costo que implique el retraso en la entrega.

El Reglamento de Transporte Multimodal indicar que el operador tendrá derecho de ejercitar acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de servicios o maniobras conexos en que haya ocurrido el siniestro.

## **9. Seguro**

La legislación mexicana correspondiente al transporte multimodal refiere en su artículo 8, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizará a los OTM a prestar servicios dentro del territorio nacional previa exhibición entre otras cosas, de un contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquier otra garantía que ésta le fije para cerciorar el cumplimiento de sus obligaciones por el tiempo que dura el permiso respectivo.

Lo anterior es en razón a que toda mercancía al ser transportada tiene probabilidad de ser dañada durante el trayecto, ya sea por sus propias características o por la mala manipulación, a lo anterior se le denomina riesgo, el cual se clasifica en parcial o total dependiendo la magnitud del daño.

La finalidad del seguro es meramente económico, pues su función es disminuir el riesgo del operador transfiriéndolo a otra persona a través de un contrato en el cual el asegurador, previo pago de una prima, promete rembolsar al asegurado o prestarle determinados servicios en caso de sufrir pérdidas accidentales previamente estipuladas en el convenio, denominado póliza.

Los elementos esenciales en el contrato de seguro son: riesgo, prima, garantía, prestación del asegurador y nombre de la empresa, es decir, del operador de transporte multimodal.

El riesgo es catalogado como acontecimiento posible, futuro, dañoso y contingente, esto es, de realización incierta; en tanto que la prima es el precio del seguro, la remuneración que efectúa el asegurado a favor del asegurador por las obligaciones que asume y; la garantía es el pago de la suma asegurada.

Además de lo anterior también deberá indicar el período y ubicación geográfica de cobertura, así como el objeto del seguro que puede ser pérdida, daño o retraso de la mercancía.

Para concluir, se puede decir que el contrato de transporte multimodal de mercancías es el contrato “por virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de mercancías.”

Este contrato está compuesto de tres elementos: personales, reales y formales; y se clasifica en típico o nominado, principal, consensual, bilateral o sinalagmático, oneroso, conmutativo y de tracto sucesivo.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional refiere que el contrato debe contar con ciertos elementos mínimos, por ello, en su artículo 18 los enumera.

Como en todo contrato, es indiscutible que existan sanciones para el caso en que las partes incumplan, por tal motivo, es importante conocer que los medios por los cuales se puede impugnar: procedimiento convencional ante tribunales o bien por arbitraje.

## Capítulo V

### Estudio comparado con diversas legislaciones de transporte multimodal

#### 1. Argentina

A nivel regional, Argentina posee una posición privilegiada pues su ubicación geológica ha permitido el desarrollo de su infraestructura hidroeconómica, la cual abarca los grandes ríos del Sistema del Plata: Río de la Plata, Paraná, Paraguay, Uruguay, Bermejo, subsistema Iberá y otras cuencas menores, es por ello, que los legisladores se han preocupado por crear leyes acordes a sus necesidades, como lo es la Ley 24.921<sup>1</sup> referente al Transporte Multimodal de Mercaderías,<sup>2</sup> la cual fue promulgada el 7 de enero de 1998.

Esta ley no sólo regula el ámbito interno del país, sino también el externo o internacional, al establecer que cualquier mercancía cuyo destino sea de jurisdicción argentina, tendrá que someterse a ésta, pues toda cláusula que señale otra distinta será nula, con excepción de tribunales o árbitros extranjeros, siempre y cuando se acuerde después de producido el hecho generador de la causa (artículos 1 y 41 de la Ley 24921 de Transporte Multimodal de Mercaderías).

Como toda norma de aplicación general, fue indispensable que el legislador definiera los términos más utilizados en este tipo de contrato, entre los más importantes se encuentran:

**a) “Transporte multimodal de mercaderías.** El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos

---

<sup>1</sup> [www.cnrt.gov.ar/estructu/norma/ley-24921.htm](http://www.cnrt.gov.ar/estructu/norma/ley-24921.htm).

<sup>2</sup> La ley 24.921 se divide en diez capítulos, Ámbito de aplicación, Definiciones, Documento de transporte multimodal, Responsabilidad del operador de transporte multimodal, Responsabilidad del expedidor, Avisos y constatación de daños, Del ejercicio de las pretensiones, Disposiciones complementarias, Remisiones y Registro de operadores de transporte multimodal.

diferentes de porteo a través de un sólo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un sólo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes.”

**b) “Operador de transporte multimodal.** Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente, o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato.”

**c) “Transportador o porteador efectivo.** Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal [...]”

**d) “Contrato de transporte multimodal.** Acuerdo de voluntades 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 de las mercaderías.”

**e) “Documento de transporte multimodal.** Instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato.”

**f) “Expedidor.** Persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas.”

g) “**Consignatario.** Persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías.”

h) “**Destinatario.** Persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato.”

i) “**Unitarización.** Proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte.”

j) “**Bulto.** Acondicionamiento de la mercadería para facilitar su identificación o individualización independientemente del embalaje que lo contenga.”

De lo anterior se puede observar, que el legislador argentino incluyó más conceptos que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, lo cual permite al usuario la aplicación correcta de dichos términos, ya que en muchas ocasiones cabe la posibilidad de confundirlos.

De igual manera sucede con los requisitos del documento de transporte multimodal, pues a diferencia del reglamento mexicano, la Ley 24921, en su artículo 11, agregó, qué personas lo deben firmar, lugar de pago, el nombre a quien se le notificará la llegada de la carga, las reservas que se pueden anexar en caso de sospechas fundadas respecto a la exactitud de la descripción de la carga, inclusive se insertará, si el expedidor así lo desea, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la carga, sin embargo, la omisión de alguno de estos requisitos no afecta la naturaleza jurídica del documento, siempre y cuando se señale las marcas principales necesarias para la identificación de la mercancía.

Para la emisión del documento de transporte multimodal, la ley argentina otorga un plazo de veinticuatro horas a partir de que el operador toma bajo su custodia la carga, pues la entrega de ésta sólo se realizará contra la devolución del documento original. En caso de se emitan varios documentos originales, el

operador quedará libre de responsabilidad si éste entrega la carga de buena fe a quien le presente uno de éstos.

En relación a la responsabilidad del operador<sup>3</sup> siempre es la misma, ya que deriva de la pérdida total o parcial, daño a la mercadería o demora,<sup>4</sup> ésta inicia desde que recibe el producto y finaliza una vez verificada la entrega de la carga a la persona que presente uno de los documentos de transporte originales, quedará eximido, de ésta en los siguientes casos:

- a) Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales, pese a los cuidados provenientes de sus propias características;
- b) Defectos o deficiencias de embalaje;
- c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la carga;
- d) Caso fortuito o fuerza mayor;
- e) Huelgas, motines o “lock-out”; y
- f) Orden de una autoridad pública.

Para establecer la indemnización en caso de pérdida o daño se fijará el valor de la mercancía, a su vez este último se determinará con base a la cotización que tenga en el mercado, según el valor usual o la que el expedidor haya declarado, sin embargo, ésta no excederá de los límites por la pérdida total de la carga, además se considerarán nulas las cláusulas que exonere o disminuya la responsabilidad del operador por la pérdida total o parcial, daño a la mercadería o demora.

En lo que corresponde a la responsabilidad del expedidor, ésta se limita en cuanto al cumplimiento de sus obligaciones, esto es, informar las características de la mercancía que pone a disposición del operador y, en caso de ser peligrosa, indicar las precauciones que debe tomar el operador, ya que sino lo hace, le serán imputables al expedidor o a sus subordinados por dolo o

---

<sup>3</sup> La responsabilidad también se extiende a los dependientes del operador, es decir, empleados y/o agentes, para lo cual del mismo modo puede recurrirse a las exoneraciones y límites previamente mencionados.

<sup>4</sup> Se considera demora en el supuesto de que la carga no se haya entregado dentro de los noventa días siguientes a la expiración del plazo de entrega.



culpa los daños o pérdidas sufridos por el operador y, por tanto, al igual que en México, tendrá que indemnizarlo.

Es importante mencionar que tratándose de mercadería peligrosa, la ley argentina refiere a la clasificación hecha por Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional; siendo que en el caso de México se cuenta con una Norma Oficial Mexicana específica al caso concreto.

Asimismo, la legislación argentina reconoce los derechos del tenedor del documento de transporte multimodal, al disponer de la mercancía respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en el destino, contra devolución del documento; de hecho, uno de sus artículos delimita quiénes son las personas que pueden recibir la mercadería. Lo mismo sucede con los efectos del documento, que representa la presunción de que el producto fue recibido en aparente buen estado, como lo estipula en su contenido y, por tanto, hace prueba plena de la celebración del contrato de transporte multimodal, tal y como lo refiere la Convención de Naciones Unidas.

Como medio de defensa, el expedidor y consignatario podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician al operador, porteador o depositario, salvo que se trate de dolo o culpa grave.

El consignatario tendrá cinco días hábiles después de recibir la carga para avisar al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega -la falta de aviso generará la presunción de que la mercancía fue puesta a disposición, tal y como se encontraba descrita en el documento de transporte-, tanto el operador como el consignatario estarán obligados a hacer una revisión conjunta de lo anterior, en caso de no llegar a un acuerdo por escrito, cualquiera de las partes podrán pedir perito judicial para que establezca la naturaleza de la avería, su origen y monto.

Las acciones prescribirán en el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada, en caso de las acciones de repetición entre el operador y los transportadores efectivos

expirarán en el plazo de un año contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado, o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

Ahora bien, a nivel internacional el sistema legal argentino se rige por el principio de primacía de los tratados internacionales, esto es, que la violación de un tratado internacional puede darse por el establecimiento de normas internas que señalen una conducta contraria, o por no establecer disposiciones que hagan posible su cumplimiento.

Es por ello que cuando Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay deciden formar el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), e incluyen entre sus acuerdos el de Transporte Multimodal Internacional -pues estaban convencidos que dicha normativa les permitiría un mejor aprovechamiento de la infraestructura del transporte, contribuyendo a la reducción de costos operativos por el traslado y acelerando el desarrollo económico de los países de la región- provocan un límite a la Ley 24.921, sin embargo, no le afecta de manera trascendente, pues los lineamientos de ambos textos son muy similares. En la actualidad el MERCOSUR favoreció la planificación estratégica de la infraestructura ferro-fluvio-vial por la cual circulan sin interrupciones, los flujos de bienes y capitales que hoy constituyen el sustento de la regionalización económica supranacional.

En este sentido, el Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional de MERCOSUR,<sup>5</sup> celebrado el 15 de diciembre de 1994, define al transporte multimodal de mercancías como “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 Estado parte en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de

---

<sup>5</sup> <http://www.sice.oas.or/trade/mrcsrs/decisiones/ANI1594.asp>

la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas.”.

Respecto de los conceptos que da del contrato, documento y operador de transporte multimodal, tomar bajo custodia y entrega de la mercancía, entre otros, son los mismos que señala el legislador de la Ley 24.921.

Lo relevante del acuerdo es que también incluye las siguientes definiciones:

a) “**Organismos nacionales competentes.** Son los organismos gubernamentales designados por cada estado parte, encargados de habilitar, registrar y controlar a los operadores de transporte multimodal”.

b) “**Unitarización.** Proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercancía en unidades de carga para su transporte”.

c) “**Derechos especiales de giro.** Unidad monetaria definida por el Fondo Monetario Internacional.”

d) “**Consolidación de mercancías.** Emisión por parte del operador de transporte multimodal de un conocimiento matriz de transporte internacional (*master*) englobando diversos lotes de mercancías, los cuales están unitarizados e identificados en conocimientos de transporte (*house*).”

Respecto a su ámbito de aplicación, se establece que, de acuerdo con su artículo 2:

- a. El lugar estipulado en el contrato e indicado en el documento o conocimiento de transporte multimodal, en el cual el operador tomará las mercancías bajo su custodia, deberá estar situado en un Estado parte del MERCOSUR, o,

- b. El lugar estipulado en el contrato e indicado en el documento o conocimiento de transporte multimodal, en el cual el operador efectuará la entrega de la carga que se encuentra bajo su custodia, esté ubicado en un Estado parte del citado acuerdo.

Es importante señalar que el artículo 4 del Acuerdo indica que el documento debe expresar “Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional MERCOSUR”, pues de lo contrario las disposiciones contenidas en éste no podrán ser aplicadas

De la misma manera que el Convenio de las Naciones Unidas y la Ley 24.921, la responsabilidad del operador comprende desde el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al destinatario, igualmente es responsable de la emisión del documento, de las pérdidas y daños de la carga<sup>6</sup>, así como por los retrasos en la entrega, extendiéndose la responsabilidad a sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones. En tanto que el expedidor tiene obligación de garantizar al operador, al poner a disposición el producto, la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de la carga, sus marcas, número, peso, volumen, cantidad, peligrosidad, entre otros.

El artículo 8 del Acuerdo señala que la carga será entregada a:

- a) La persona que presente uno de los originales del documento, si éste fue emitido en forma negociable ya sea al portador, a la orden o a persona determinada, en este último caso se deberá comprobar la identidad de la persona; y
- b) A quien se estipuló en el documento, previa comprobación de su identidad.

En caso de existir responsabilidad, la indemnización por pérdida o daño de la carga se fijará según el valor que ésta tenga en el lugar y momento de la

---

<sup>6</sup> El operador de transporte multimodal está obligado a asegurar la mercancía, es decir, deberá contar con una póliza de seguros que cubra su responsabilidad civil en relación con la carga que se encuentra bajo su custodia, sin perjuicio de las demás pólizas establecidas en cada Estado.

entrega, que será el momento en que ésta deba ser entregada, dicho valor se determinará por medio de la cotización que señale la bolsa de mercancías, por el precio que tenga en el mercado, o bien, por el valor usual del producto según su naturaleza y calidad; vale la pena indicar que el Acuerdo permite la aplicación de otro convenio internacional o ley donde el límite sea distinto.

En el Anexo A del Acuerdo, se establece el límite de la responsabilidad de los países miembros, en el inciso 1 señala que en Argentina no podrá exceder en caso de pérdida total o parcial, avería o atraso en la entrega, si no se declaró la naturaleza o valor de la mercancía, un valor superior a 10 o 400 pesos argentinos oro por kilogramo de volumen o pieza afectada.

Para hablar de indemnización es necesario que se avise por escrito al operador de la pérdida o daño, especificando la naturaleza de los mismos, ya sea al momento de ponerlos a disposición del consignatario o destinatario, o bien dentro de los seis días siguientes a la entrega.

La solución de controversias referentes a la aplicación, interpretación o incumplimiento de las disposiciones, se llevarán a cabo mediante negociaciones técnicas directas, si no se logra un acuerdo o si sólo fuera solucionada parcialmente, se utilizarán los procedimientos previstos en las legislaciones de los Estados parte del Tratado de Asunción.

En relación a lo anterior, el Anexo II delimita la jurisdicción de los tribunales para conocer de las acciones relacionadas con el contrato de transporte multimodal, pues señala que éste dependerá del domicilio ya sea del establecimiento principal del demandado, del agente, representante o del lugar de entrega. Asimismo en su artículo 2 establece que las partes podrán pactar el someterse al arbitraje, incluso después de acontecidos los hechos.

El Acuerdo sobre Transporte Multimodal del MERCOSUR, se protocolizó en 1984, en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración

(ALADI),<sup>7</sup> como Acuerdo de Alcance Parcial N° 8 conforme a lo establecido en el artículo 13 del Tratado de Montevideo 1980.

En julio de 1992, la Secretaría General de la ALADI presentó la propuesta sobre el transporte multimodal en un documento titulado “Bases para establecer un Régimen común sobre Transporte Multimodal”, elaborado junto con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), donde se desarrollaron diversos aspectos del transporte multimodal en la región, que se tradujo en el cumplimiento de diversas acciones contempladas en anteriores programas, tales como:

- Análisis del marco jurídico necesario para proponer las bases correspondientes.
- Descripción del entorno institucional, operativo y legal requerido.
- Identificación de los temas esenciales del mecanismo de responsabilidad contractual.
- Comparación de dichos temas entre normas subregionales e internacionales pertinentes.

Finalmente, aunque pareciera que Argentina tiene resuelto el tema del transporte multimodal, aún le quedan temas pendientes como el de aterrizar el concepto de corredores multimodales, en particular el Corredor Bioceánico de Comercio Internacional con los países del Cono Sur, esto es, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, ya que constituyen un sistema privilegiado para favorecer el comercio internacional, no sólo con el mercado asiático, sino también al centro y sur de África.

## **2. Estados Unidos de América**

El caso de Estados Unidos es un tanto diferente, ya que inició con la firma, por parte del Presidente Bush, de la *Intermodal Surface Transportation*

---

<sup>7</sup> La ALADI está conformada por México, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

*Efficiency Act* (ISTEA)<sup>8</sup> en diciembre de 1991, es decir, pasaron más de diez años de la celebración del Convenio de Naciones Unidas, en este documento se estableció una nueva visión para el transporte terrestre en Norteamérica, pues estaba dirigido a la renovación de los programas de traslado, la creación de trabajos, reducción del congestionamiento y reconstrucción de la infraestructura, de igual manera permitiría que los gobiernos estatales y locales se enfocaran en temas ambientales, logrando en conjunto asegurar la competitividad del país en el mercado global del siglo XXI.

En este sentido, se implementó un programa de cooperación con los administradores modales, los estados, y otros funcionarios federales para la recolección y análisis de los datos relacionados al funcionamiento del Sistema Nacional de Transporte, mediante dos grandes mecanismos:

- La Encuesta sobre el Flujo de Mercancía, conducida por la Oficina del Censo que proporcionaba datos respecto del traslado de mercancías entre estados y regiones, dependiendo del medio de transporte.
- La Encuesta sobre el Flujo de Pasajeros.

Tales encuestas fueron a su vez enriquecidas con la información de otras encuestas nacionales como la de Actividad Camionera, Estadística de la Ruta Ferroviaria, Comercio Flotante y del Transporte de Personas, lo anterior con el propósito de tener una visión completa del sistema de traslado y sus consecuencias, a fin de buscar la máxima reducción en costos y responsabilidad del operador.

El propósito del ISTEA era desarrollar un Sistema Nacional de Transporte Multimodal que fuera económicamente eficiente y ambientalmente importante, es decir, que proveyera las bases para que el país compitiera en la economía global y moviera personas y mercancías de manera energéticamente eficiente.

---

<sup>8</sup> En la actualidad se conoce como Cámara Consultiva del Transporte Intermodal y emite recomendaciones que contribuyen al óptimo desempeño de las obligaciones y deberes de la Secretaría de Transporte.

Para lograr lo anterior se fijaron distintas metas a nivel federal, como lo fue la conexión del sistema carretero con otros medios de traslado para incrementar el flujo de carga y, por consiguiente, aumentar la productividad y la eficacia del sistema de transporte intermodal tanto a nivel nacional como internacional.

En este sentido, fueron creados los Planes Modelo de Transporte Intermodal, a través de los cuales la Secretaría de Transporte hizo concesiones a los Estados con el propósito de lograr las metas establecidas, de igual manera, constituyó la Comisión Nacional sobre Transporte Intermodal, cuyo propósito fue la estandarización de los temas centrales de este tipo de traslado.

El resultado se reflejó en el Título 49, Subtítulo III, Capítulo 55, de rubros: Transportación, Programas generales e intermodales y Transportación intermodal, respectivamente, del Código de los Estados Unidos de 2004;<sup>9</sup> en éste se encuentra gran parte de lo que se ha regulado en materia de transporte intermodal, que hasta la fecha se sigue perfeccionando.

En esta legislación se hace mención al Sistema Nacional de Transporte Intermodal, *Nacional Intermodal Transportation System* (NITS), el cual consiste en que todos los medios de traslado, ya sea de manera unificada o interconectada, incluyendo sistemas de transporte del futuro, sean encaminados a reducir el consumo de energía y la contaminación del aire, para promover el desarrollo económico y posicionar a dicho país en el comercio internacional; por ello, es necesario incluir el Sistema Nacional de Carreteras, que es esencial para el transporte intermodal ya que facilita la transferencia, el comercio y el cruce fronterizo de la carga, así como involucra la promoción y acceso a los puertos y aeropuertos, eslabones comerciales que contribuyen en el aumento de productividad.

---

<sup>9</sup> [www.fhwa.dot.gov/legregs/legislat.html](http://www.fhwa.dot.gov/legregs/legislat.html).



La política de este medio de traslado se encuentra a cargo del Consejo de Asesores del Transporte Intermodal, perteneciente a la Secretaría de Transporte, que estará integrado por cinco representantes de las áreas federales de caminos, aviación, marítimo, ferrocarril y tránsito, los cuales se considerarán administradores.

Por otra parte el capítulo 59, Contenedores Seguros del Transporte Intermodal, del mismo título y subtítulo mencionados con antelación, contiene las previsiones necesarias para el transporte intermodal, como el seguro de contenedores, la certificación que se realiza respecto del contenido del contenedor, los documentos del embarque, las prohibiciones, etc.

En la sección 5901, inciso 7), del mencionado capítulo, define al transporte intermodal<sup>10</sup> como el transporte sucesivo de contenedores o remolques cargados de un lugar de origen a otro de destino, por más de un modo de traslado, en un mismo país o entre distintos, bajo un sólo conocimiento de embarque, como el transporte multimodal, o por conocimientos de embarques separados.

El conocimiento de embarque lo realizará el transportista e indicará:

- a) El peso bruto.
- b) Descripción detallada del contenido del contenedor o remolque.
- c) Identidad del certificado.
- d) Número de contenedor o remolque.
- e) Fecha del certificado o transferencia de datos a otro documento.

Se tendrá que solicitar la certificación del contenido en los casos en que el peso bruto de la carga exceda de las 29,000 libras.

Como se puede observar, Estados Unidos ha considerado el impulso del transporte intermodal un área estratégica para el crecimiento económico, por

---

<sup>10</sup> “(7) Intermodal transportation. Means the successive transportation of a loaded container or trailer from its place of origin to its place of destination by more than one mode of transportation in interstate or foreign commerce, whether under a single bill of lading or under separate bills of lading.”

ello, ha designado determinadas zonas de transporte como “Corredores de Alta Prioridad”, éstos atraviesan al país de manera vertical, enlazando puntos de México y Canadá, actualmente son 80 los corredores, sin embargo, sólo mencionaremos algunos:

Nombre	Localidad
Corredor Norte-Sur	Kansas City, Missouri a Shreveport, Louisiana
Corredor Transamericano Este-Oeste	Hampton Roads, Virginia al sur de Kansas
Corredor Ruta 29	Greensboro, Carolina del Norte a Washington, D.C.
Corredor Ruta Estados Unidos 395	Frontera canadiense a Reno, Nevada
Corredor Alameda de Transporte	Puertos de Los Ángeles y Long Beach a Interestatal 10
Corredor Ruta Interestatal 35	Laredo, Texas a Duluth, Minnesota y la Frontera canadiense (vía Interestatal 29)
Corredor CANAMEX	Nogales, Arizona a la frontera canadiense
Corredor Camino Real	El Paso, Texas a la frontera canadiense
Corredor Ports-Plains	Laredo, Texas a Denver, Colorado
Corredor Linea Economica de Salvamento	I-15, I-40 y otros caminos en California, Arizona y Nevada
Corredor Alto del Desierto	Los Ángeles, California a Las Vegas, Nevada
Corredor Norte-Sur	Kansas City, Missouri a Shreveport, Louisiana

Al igual que Argentina, Estados Unidos ha firmado acuerdos internacionales con otros países para acelerar e incrementar el flujo comercial, tal es el caso del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), integrado por México, Estados Unidos y Canadá.

### 3. España

Al igual que en la mayoría de los países, el transporte significa para España un sector económico de enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas,<sup>11</sup> pues con la creación de la Unión Europea tuvo la necesidad de replantear su política en materia de transporte y actualizar su infraestructura a la nueva realidad del comercio internacional: el transporte multimodal.

Para ello actualizó su normatividad interna en materia de transporte, sin embargo, ésta continuó siendo escasa en relación al multimodal debido a que sólo es un artículo el que integra el capítulo titulado “Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado”, mejor conocido como transporte intermodal, de la Ley 16/1987,<sup>12</sup> 30-7 (BOE 31)<sup>13</sup>, referente a la Ordenación de los Transportes Terrestres, a pesar de lo anterior, el Estado ha coordinado y complementado la competencia de los distintos tipos de transporte terrestre.

Desde un inicio se ha considerado al transporte combinado o sucesivo como aquél en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte.

Como se puede observar son varios los elementos personales que actúan en dicho contrato, por ello el legislador español tuvo a bien definir algunos en su artículo 22 como:

a) **Cargador o remitente.** “Persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.”

---

<sup>11</sup> En el año 2000 representaba un 5.6% del valor añadido bruto.

<sup>12</sup> [www.derecho.com/xml/disposiciones/trini/disposicion.xml?id\\_disposicion=65635](http://www.derecho.com/xml/disposiciones/trini/disposicion.xml?id_disposicion=65635)

<sup>13</sup> Texto actualizado el 9 de octubre de 2003.

En el caso de que el traslado fuese requerido por personal de una empresa en ejercicio de sus funciones se considerará como si la hubiese solicitado éste, salvo prueba en contrario, pues en tal supuesto se asumirá que fue a nombre propio y por tanto se le adjudicará la personalidad de cargador o remitente.

b) **Expedidor.** “Persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al porteador para su transporte.”

c) **Consignatario o destinatario.** “Persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste.”

Además en dicho precepto describió la forma en que estos servicios deben ser contratados, siendo los siguientes:

“a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras.

b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue en la posición de éstas frente al cargador efectivo.

c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.”

Como se mencionó anteriormente es muy poco lo establecido en la legislación española acerca de este tipo de transporte, sin embargo, respecto de los demás modos de traslado, terrestre, aéreo, ferroviario y marítimo, lo hace de una manera mucho más amplia.

Así, el transporte terrestre, regulado en la Ley 16/1987, refiere en su artículo 63.1, que por razón de su objeto se dividirá en:

“a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes.

b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación.”

Y por razón del ámbito en que se realicen, artículo 65.1, en:

a) “Interiores, que son los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurriendo como regla general íntegramente dentro de éste, sin bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte multimodal podrán atravesar aguas o espacios aéreos no pertenecientes a la soberanía española.

b) Internacionales, cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.”

Al igual que la mayoría de las leyes, ésta ha sufrido modificaciones a lo largo del tiempo, una de ellas en su artículo 22, en la que señala que las operaciones tanto de carga, descarga, estiba o desestiba de las mercancías serán por cuenta del cargador remitente y consignatario, salvo pacto en contrario, y por tanto serán los responsables si la carga sufre algún daño durante ese periodo.

Además, el porteador será quien cubrirá el costo de las operaciones de carga y descarga en caso de que la mercancía esté fraccionada y sea

necesaria la manipulación, agrupaje y clasificación de ésta, por tanto, también será el responsable si sufre algún daño o deterioro.

Por ser el tiempo el principal enemigo de los transportistas, en el supuesto de que la carga, descarga, estiba o desestiba requiera un plazo mayor de dos horas para realizarlo, en virtud de no prever la organización o bien no contar con los medios necesarios, el porteador podrá exigirle una indemnización al titular del lugar que se trate por concepto de paralización.

Para que existan derechos y obligaciones entre las partes, es necesario que éstas suscriban la “declaración de porte”, la cual tiene como finalidad el control administrativo de la prestación o realización del traslado.

Este documento deberá contener:

- a) Los datos del vehículo utilizado.
- b) La clase de mercancía transportada.
- c) Precio del transporte.

Las empresas transportistas podrán realizar traslados con reiteración, ya sea de itinerario, calendario u horario, así como movilizar en un mismo vehículo mercancía de uno o varios remitentes, a uno o distintos destinatarios, siempre y cuando obtengan las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías y, observen los requisitos de peso, volumen, homogeneidad, tarifa, entre otros.

La responsabilidad del porteador, como lo señala el artículo 23 de la Ley 29/2003, estará limitada “como máximo a la cantidad de 4.5 euros por kilogramo”, salvo que las partes hayan acordado de manera diferente.

Por otra parte se presumirá que la solución de controversias se someterá a arbitraje, excepto cuando el monto exceda de 6,000 euros o bien alguna de las partes haya exteriorizado su desacuerdo.

En relación con el transporte ferroviario, el artículo 151 de la Ley 16/1987 establece que existe dos clases:

a) **Ferrocarriles de transporte público.** “Aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica.”

b) **Ferrocarriles de transporte privado.** “Aquellos destinados a realizar transporte por cuenta propia como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo titular, estando directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.”

Los titulares de las concesiones de transporte público tienen las siguientes obligaciones:

a) Acatar las normas de la policía de ferrocarriles, así como las del servicio, calidad y seguridad establecidas.

b) Respetar los límites tarifarios.

c) Facilitar el control e inspección.

A diferencia del transporte público, el privado deberá pertenecer a la empresa o establecimiento y servirán únicamente para conducir, expedir o desplazar las mercancías a la empresa o establecimiento, de ésta a otro sitio, o bien trasladar ya sea en el interior o bien al exterior de sus instalaciones la carga, siempre y cuando sea para atender sus propias necesidades.

El transporte marítimo, a diferencia de los ya mencionados, es el más importante en España actualmente, en el año dos mil tres el 59 por ciento de las exportaciones y el 82 por ciento de las importaciones pasaron por éste, lo que nos permite darnos una idea del movimiento de mercancía que se realiza diariamente.

El tráfico marítimo se efectúa principalmente en dos modalidades, navegación en línea regular y no regular, el artículo 6 de la Ley 16/1987, de

Puertos del Estado y de la Marina Mercante, indica que la primera es la que “está sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte establecidas,” en tanto que la segunda no tiene limitante.

Antes de iniciar el trayecto, las partes suscriben un contrato denominado “conocimiento de embarque”, el cual tiene por objeto que el transportista pueda acreditar que ha recibido a bordo las mercancías en las condiciones señaladas en dicho documento, como número de bultos, peso, contenido, etc., así como comprobar la propiedad de la carga quien tenga el original del mismo, para ello existen diversas modalidades en las que se puede emitir como son:

a) A la orden. Permite transmitir la propiedad de las mercancías mediante el endoso del documento.

b) Al portador. Puede transmitir la propiedad sin necesidad de endosar.

c) Nominativo. Se transmitirá a la persona cuyo nombre esté estipulado en el contrato.

d) Corrido. Cuando sean varios los transportistas los que realizan el traslado, signando el contrato el primero de ellos.

e) Combinado. En éste traslado se utilizan distintos medios de transporte.

f) Limpio. El capitán del barco no efectúa ninguna reserva respecto al estado en que se encuentran las mercancías.

g) Sucio. Cuando existen reservas.

Como se puede observar, el transporte multimodal es de gran importancia pues otorga a los usuarios muchas ventajas, en particular, la de que sólo será responsable en caso de incumplimiento el operador de transporte multimodal, lo que significa simplicidad en la reclamación para quien solicita el servicio, además de la seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, entre otras cuestiones, lo que influye de manera muy significativa en las economías de los países.

Es por ello que muchas naciones se han dado a la tarea de acoplar sus marcos jurídicos y regulatorios a estas nuevas propuestas de traslado, pues es



una manera directa de impulsar el desarrollo comercial, tanto nacional como internacional.

## Capítulo VI

### Hacia una legislación integral en materia de transporte multimodal

Como consecuencia de los cambios que han surgido respecto a la forma de traslado de la mercancía a través del tiempo, el ser humano ha creado, modificado, o bien adaptado sus marcos jurídicos y regulatorios, tanto nacionales como internacionales, con la finalidad de impulsar el desarrollo comercial.

Por ello, muchos países se dieron a la tarea de crear legislaciones que cubren las nuevas necesidades del mercado, como lo son las relativas al transporte multimodal.

México no se mostró indiferente ante estos avances, pues como se expuso con antelación firmó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y creó el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, sin embargo, estos esfuerzos se vieron opacados al momento de no entrar en vigor la primera.

A pesar de lo anterior, existen soluciones, como lo es el impulsar una ley nacional enfocada exclusivamente a esta forma de traslado, que será el tema a tratar en este capítulo.

#### ***1. El nuevo entorno internacional***

A lo largo de la presente investigación se ha constatado la problemática que representa el transporte multimodal en cuanto a legislación y reglamentación se refiere, ya que al inmiscuir a más de un medio de transporte, es difícil que exista certeza plena de cuáles son los derechos y obligaciones a que estarán sujetas las partes, pues primeramente se tendrá que determinar qué legislación les será aplicable, en virtud de que la mayoría de los países cuentan con leyes específicas para cada forma de traslado.

En ese sentido, tanto las Naciones Unidas como la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo), se han esforzado para unificar el sistema de responsabilidad relativo al transporte multimodal, pues se tiene claro que la eficiencia de esta forma de traslado depende en gran medida a la manera en que se resuelvan las quejas por pérdida o daño sufridos durante el trayecto, sin embargo, dichos esfuerzos aún no rinden frutos.

A pesar de lo anterior, muchos países que tienen una visión clara acerca de la necesidad de aprovechar las oportunidades que ofrece la globalización de los mercados, han puesto en marcha esos esfuerzos, creando legislaciones nacionales, o bien suscrito tratados bilaterales o multilaterales, como el MERCOSUR, con naciones vecinas, que regulan específicamente al transporte multimodal, con el fin último de impulsar su comercio a nivel nacional o internacional.

Esto quiere decir que poco a poco los gobernantes de los países toman consciencia de lo importante que es regular el transporte multimodal de mercancías, pues es una realidad y no un supuesto y, el hecho de que no existan reglas claras que lo normen no impide que esta manera de transportar la carga se lleve a cabo, por tanto, a pesar de que no se logró la puesta en marcha del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de Ginebra, ello no ha impedido que sigan surgiendo nuevas propuestas por parte de diferentes organismos internacionales para llegar a un acuerdo que regule esta forma de traslado.

## ***2. Desarrollo de corredores multimodales***

México, al igual que muchos países que se percataron del aumento que ha sufrido el comercio internacional, vio la necesidad de establecer cadenas de transporte y redes de logística que incrementen su competitividad en la economía mundial, lo anterior con el fin de ganar mercados y participar en el

comercio internacional a través de conexiones que estén a la altura de los mercados globales.

Por ello, en los últimos años el gobierno mexicano se ha propuesto integrar el sistema nacional de transporte, que vincule la infraestructura y servicios de los diferentes medios de traslado, de manera eficiente, segura y competitiva, donde cada modo tome ventaja de la sección de la cadena en la cual es más rentable, y así lograr conectar eficientemente las terminales intermodales, lo que da lugar a una red de corredores multimodales que mejoren la operación de las cadenas logísticas.

El Acuerdo de Concentración para el Desarrollo de Corredores Multimodales, define en su cláusula segunda a los corredores multimodales, como “un par de origen/destino, a lo largo del cual se cuenta con infraestructura de transporte y las facilidades necesarias para la transferencia de la carga, en los cuales se prestan servicios integrados y diseñados para atender necesidades específicas de los usuarios del transporte y del comercio nacional e internacional”.<sup>1</sup>

El mencionado acuerdo fue creado el 15 de junio de 2004 para promover el desarrollo de corredores multimodales mediante la coordinación de los agentes que intervienen en su operación, pues un punto muy importante para lograr la finalidad de los corredores es tener estándares de calidad, es decir, parámetros establecidos en la operación y prestación de los servicios que requieren los usuarios para incrementar su nivel de competitividad.

Para lograr tal acuerdo fue necesaria la participación tanto del Gobierno Federal como del sector privado, el primero para que asumiera el compromiso de coordinarse para eficientar y transparentar sus procedimientos, mientras que el segundo para fomentar su participación en el diseño de las cadenas logísticas de los corredores multimodales, y así incrementar la competitividad tanto en costo, seguridad y oportunidad en el tránsito de la carga.

---

<sup>1</sup> <http://dgtfm.sct.gob.mx/index.php?id=601>.

Los signantes fueron por parte del gobierno federal las Secretarías de Seguridad Pública, Hacienda y Crédito Público, del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Economía, Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, Comunicaciones y Transportes, así como la Procuraduría General de la República y la Entidad Paraestatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.; en tanto que por el sector empresarial lo suscribieron la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR), Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana, A.C. (CAAAREM), Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A.C. (AMANAC), Asociación de Terminales Marítimas y Portuarias, A.C. (ANTMP), Asociación Mexicana del Transporte Intermodal, A.C. (AMTI), Alianza para el Desarrollo Logístico de la Industria Maquiladora (ADLM), Asociación Mexicana de Agentes de Carga, A.C. (AMACARGA), Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP), TFM, S.A. de C.V. (TFM), Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX), FERROSUR, S.A. de C.V. (FERROSUR), Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FERROVALLE) y Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S.A. de C.V.

Lo anterior en virtud de que todos ellos están vinculados de alguna manera en el traslado de las mercancías, por tal motivo forman parte del Comité Interinstitucional de Facilitación del referido Acuerdo de Concentración, que será el que defina la forma en que operarán los corredores multimodales, de conformidad con los procedimientos operativos de cada una de las partes integrantes, a fin de cumplir con los estándares de calidad indicados.

Sin embargo, los acuerdos del Comité para agilizar el despacho y revisión de la carga, de ninguna manera obstaculizarán el ejercicio de las atribuciones legales de la Procuraduría General de la República y de las dependencias de la administración pública federal que suscriben el acuerdo, es decir, se dará prioridad a las revisiones derivadas de algún mandato ministerial en la integración de averiguaciones previas o, en su caso, en la ejecución de algún mandato judicial.

Prácticamente, un corredor de transporte es la forma más rápida y económica de transportar mercancías entre el punto de producción y el destino final, por ello la importancia de impulsarlos, pues equivale a reducción de tiempo de traslado así como costos en los productos y, por ende, ser más competitivos a nivel internacional.

En realidad el gran reto que se tiene en relación a los corredores multimodales, es conectar eficientemente las terminales intermodales<sup>2</sup> existentes y así ampliar las redes de los primeramente enunciados, que a su vez se vincularán con las redes internacionales como lo son: Corredor Transpacífico (Shangai-L. Cárdenas-Laredo-Kansas City o Galveston); Corredor TLCAN (convenido con Estados Unidos y Canadá); Corredor Trasatlántico (vinculado con España) y; Corredor del Istmo de Tehuantepec, (este último se tiene aún como proyecto).

Los resultados que se han obtenido de la creación de los corredores han sido los siguientes:

- Reducción del número de maniobras, de tres a una, para las revisiones de autoridades, lo que equivale a un ahorro promedio de 75 dólares por evento.
- Reducción del tiempo de entrega de la carga, entre el 15% y 20%, derivado de menor tiempo del despacho y de tránsito.
- Coordinación efectiva entre los diferentes operadores en los recintos portuarios, que deriva en disminución de los tiempos de estadía en puerto.
- Reducción de los costos logísticos, motivando ahorros del 35% a la empresa LG que decidió cambiar la ruta de Long Beach al puerto de Lázaro Cárdenas, con destino final a Matamoros.

---

<sup>2</sup> La Terminal intermodal es una plataforma logística donde confluye la infraestructura de los diferentes modos de transporte y se realizan maniobras de carga y descarga, recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de la carga.

- Tránsitos internos entre los diferentes puertos mexicanos para el despacho de la carga en aduanas interiores de Pantano, Querétaro, Guadalajara y San Luis Potosí.
- Tránsito internacional desde el puerto de Shanghai, a través del puerto de Lázaro Cárdenas, con destino a Kansas City en los Estados Unidos, con un ahorro de 12 horas respecto de la ruta Los Ángeles-Long Beach-Kansas City.

Como se puede observar, los corredores multimodales son un proyecto a largo plazo, por ello el gobierno federal propuso, en una primera etapa, la construcción de los siguientes corredores multimodales:

- a) Manzanillo-Pantaco;
- b) Manzanillo-Guadalajara;
- c) Manzanillo-Querétaro;
- d) Manzanillo-Matamoros-Altamira;
- e) Lázaro Cárdenas-Pantaco;
- f) Pantano-Nuevo Laredo;
- g) Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo;
- h) Veracruz-Pantaco-Nuevo Laredo; y
- i) Tijuana-Mexicali-Querétaro.

Actualmente se ha logrado la creación de:

- a) Manzanillo-Pantaco;
- b) L. Cárdenas-San Luis Potosí-Monterrey-Laredo;
- c) Tijuana-Mexicali-Guadalajara-Pantaco;
- d) L. Cárdenas-Pantaco;
- e) Manzanillo-Piedras Negras; y
- f) Manzanillo-Cd. Juárez.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Cfr. S. Corso, Óscar, Foro Nacional: Comercio Exterior y Logística; Impulsos para la Competitividad, Multimodalismo en Infraestructura Logística, León, Guanajuato, 26 de octubre de 2007.

Sin embargo, todavía faltan muchos proyectos portuarios, ferroviarios y carreteros por construir, ampliar, modernizar y conectar a lo largo y ancho de la República Mexicana, pero esto no impide que México comience a ser más competitivo en esta área a nivel internacional.

### **3. Propuesta de mejoras a la legislación nacional**

Para comprender mejor la importancia de este apartado, es necesario entender qué es una ley y la diferencia que existe con el reglamento, pues de ahí se derivará porqué es indispensable crear una ley federal exclusiva para el transporte multimodal.

En primer lugar, la ley, “es una disposición o mandato imperativo, de carácter general, imperativo y permanente, provista de una sanción política, en materia de interés común; elaborada, promulgada y publicada por los órganos que tienen constitucionalmente atribuido el poder legislativo, federal o local según su competencia, e inspirados en propósitos de justicia social”.<sup>4</sup>

Esto es, la ley es una norma expedida por el poder legislativo, abstracta, general, imperativa, de mandatos obligatorios y creadora de situaciones jurídicas generales, nunca concretas.

Asimismo, el reglamento es: “una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el poder ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el poder legislativo”.<sup>5</sup>

Es decir, su función es desarrollar y completar a detalle las leyes para facilitar su ejecución, lo que significa que el campo de acción del reglamento está condicionado y limitado a los términos de la ley.

---

<sup>4</sup> Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo*, Primer Curso, 20ª ed., México, Porrúa, 1999, p.181.

<sup>5</sup> Fraga, Gabino, *Derecho Administrativo*, 32ª ed., México, Porrúa, 1993, p.104.



Por otra parte, no se debe olvidar que también existe el principio de “reserva de la ley”, esto es, que conforme a la Constitución hay materias que sólo pueden ser reguladas por una ley, como lo son las áreas estratégicas o prioritarias como lo establece el artículo 25, párrafos cuarto y quinto, así como el 28 constitucional, en los que señala:

**“Artículo 25.**

[...]

*El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto, de la Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan.*

*Asimismo podrán participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.*

[...]”

**“Artículo 28.**

[...]

*[...] La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.*

[...]”

Numerales que se relacionan con lo dispuesto en el precepto 73, fracción XVII, de la citada Norma Suprema, que establece:

**“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:**

[...]

*XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal;*

[...]”.

Situación que lleva a la conclusión que todo lo referente a las vías generales de comunicación, será regulado por medio de leyes federales, sin embargo, al ser el transporte multimodal el traslado de mercancías por dos o más medios de transporte, a través de un sólo contrato denominado documento de transporte multimodal, es necesario la creación de su propia ley, con normas claras y precisas, pues de lo contrario, qué legislación le será aplicable.

Por ello, México firmó el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de Ginebra, y expidió el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional como complemento de aquél, pero al no entrar el vigor el primero, el segundo no puede cumplir con su función, que es el desarrollar y completar en detalle las leyes para facilitar su ejecución.

Así, el propósito de este trabajo es proponer la creación de una ley específica, que regule el transporte multimodal de mercancías, en donde se indique con precisión las características de esta forma de traslado, los derechos y obligaciones de las partes, y la manera en que se deberán solucionar las controversias que surjan al convenir utilizar este medio de transporte.

A continuación se redacta una propuesta de ley para el transporte multimodal:

# Ley sobre el Transporte Multimodal de Mercancías<sup>6</sup>

## Capítulo I. Disposiciones Generales

**Artículo 1.** Esta ley tiene por objeto regular el transporte multimodal de mercancías, esto es, el movimiento de carga entre su origen y su destino final utilizando diferentes modos de transporte, ya sea marítimo, ferroviario, carretero o aéreo, lo anterior mediante un contrato de transporte multimodal; así como lo referente a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de traslado.

**Artículo 2.** Se entenderá que el ámbito de aplicación de esta legislación será en toda la república mexicana, así como en los siguientes casos: cuando el traslado inicie en un país distinto, pero el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre dentro del territorio nacional; o si uno de los puertos optativos de descarga se ubique en nuestro país; o bien se establezca en el documento de transporte multimodal que se registrará por las disposiciones de esta ley.

Ninguna disposición de esta legislación restringirá el derecho del contratante de escoger entre transporte multimodal o segmentado.

**Artículo 3.** Para efectos de esta ley se entenderá por:

- a) Secretaría. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
  
- b) Transporte multimodal de mercancías. Es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte, realizado por el operador de transporte multimodal a través de un único contrato el cual es plasmado en un “documento de transporte multimodal”; lo anterior comprende también los servicios de

---

<sup>6</sup> Se eliminó el término internacional, pues se considera que limita la posibilidad de regular el traslado multimodal nacional, ya que como se ha vislumbrado no necesariamente este transporte se efectúa en diferentes países, es decir, el traslado también se puede llevar a cabo dentro de un mismo Estado o Nación.

recolección, unitarización o desunitarización, almacenaje y manipulación que llegasen a necesitarse.

c) Transporte segmentado. Es el traslado de mercancías utilizando diferentes medios de transporte, a través de diversos contratos con distintos transportistas, quienes se responsabilizarán cada uno solamente por su segmento.

d) Contrato de transporte multimodal. El acuerdo de voluntades 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 de mercancías.

e) Operador de transporte multimodal. Persona física o moral, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que por sí o a través de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal y asuma el papel de principal, por consiguiente será el único responsable frente al usuario del cumplimiento de dicho contrato.

f) Portador. Persona que ejecuta el transporte o parte de él, sea o no operador de transporte multimodal.

g) Expedidor. Persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

h) Consignatario. Persona autorizada para recibir las mercancías.

i) Destinatario. Persona a quien se le envían las mercancías.

j) Mercancía. Los bienes de cualquier clase, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal.

k) Unitarización. Proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercancía en unidades de carga para su transporte.

l) Consolidación. Emisión por parte del operador de transporte multimodal de englobar diversos lotes de mercancías, los cuales deberán estar unitarizados e identificados en conocimientos de transporte.

## **Capítulo II. Documento de Transporte Multimodal**

**Artículo 4.** El operador de transporte multimodal, o bien aquéllas personas que actúen en su nombre, deberá, al tomar las mercancías bajo su custodia, expedir al usuario del servicio el documento de transporte multimodal, mismo que, a criterio del expedidor, podrá ser negociable o no negociable.

Si es negociable podrá ser a la orden o al portador, en el primer supuesto se transferirá por endoso, en tanto que en el segundo lo será sin endoso.

En caso de no ser negociable se entregará al consignatario, es decir, a la persona determinada en el documento de transporte multimodal, previa comprobación de su identidad.

**Artículo 5.** Si se emite un juego de documento de transporte multimodal con varios originales, se indicará en el cuerpo de dicho documento el número de originales que lo componen, así como la inserción de la leyenda “original”, asimismo si se emiten varias copias, cada una de ellas deberá llevar la leyenda “copia no negociable”.

**Artículo 6.** La entrega de la mercancía la efectuará el operador únicamente contra devolución del documento de transporte multimodal, debidamente endosado si fuese el caso.

Si se emitieron varios documentos originales, el operador quedará libre de la obligación si de buena fe entrega la mercancía contra el otorgamiento de uno de los originales.

En caso de extravío del documento de transporte multimodal se estará a lo dispuesto por el Código de Comercio, en la parte referente al contrato de transporte.

**Artículo 7.** El documento de transporte multimodal de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

- a) Nombre y domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal, expedidor y consignatario;
- b) Nombre del destinatario si ha sido comunicado por el expedidor;
- c) Lugar y fecha en que el operador de transporte multimodal tome las mercancías bajo su custodia;
- d) Lugar y fecha o plazo de entrega de la carga;
- e) Indicar si es negociable o no;
- f) Lugar y fecha de emisión del documento;
- g) Naturaleza general de las mercancías;
- h) Marcas principales necesarias para su identificación y, si fuese el caso, una declaración expresa sobre su carácter de peligroso;
- i) Número de bultos o piezas y el peso bruto de las mercancías o cantidad expresada de otro modo (los incisos g) a i) serán inscritos tal como los haya proporcionado el expedidor);
- j) Firma del operador de transporte multimodal o de persona autorizada para ello;
- k) El flete convenido por las partes;
- l) Lugar y moneda de pago;
- m) Itinerario, modos de transporte y puntos de transbordo previstos;
- n) Estipular que dicho documento estará sujeto a las disposiciones de esta legislación;
- o) Señalar, si fuese el caso, el aumento de la responsabilidad y obligaciones de las partes indicadas en esta legislación; y
- p) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

**Artículo 8.** La omisión de uno o varios datos mencionados en el numeral anterior no afectan la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal, siempre y cuando éste se ajuste a lo establecido en el precepto 2, inciso c).

**Artículo 9.** El operador podrá expresar reservas en el documento de transporte multimodal, si sabe o tiene motivos suficientes para sospechar, en virtud de que en ese momento no cuente con los medios razonables para verificar los datos proporcionados por el usuario, que es inexacta la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, pesos, etc. de las mercancías), o su embalaje no presenta perfectas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades peculiares y exigencias legales que cada medio de transporte requiere.

**Artículo 10.** Si el operador no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se entenderá que éstas fueron recibidas en buen estado, es decir, tal y como aparecen descritas en el documento.

**Artículo 11.** Cuando el operador de transporte multimodal dolosamente estipule una información inexacta u omite cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el consignatario, siempre que aquéllos deriven de dichas inexactitudes u omisiones.

**Artículo 12.** El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercadería, así como insertar dicho dato en el documento de transporte multimodal, lo que constituirá una presunción respecto al valor de la carga; salvo prueba en contrario que pueda producir el operador, transportador o titular de la estación de transferencia o de carga.

**Artículo 13.** La expedición del documento de transporte multimodal es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores unimodales conforme a la legislación aplicable.

### **Capítulo III. Responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal**

**Artículo 14.** La responsabilidad del operador de transporte multimodal cubre el período comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al consignatario.

**Artículo 15.** El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

**Artículo 16.** El operador quedará liberado de la obligación de entregar las mercancías si las pone a disposición del consignatario cuyo nombre figure en el documento de transporte multimodal, en caso de no ser negociable, o a cualquier otra persona en caso de ser negociable, siempre y cuando cumpla con las especificaciones indicadas en el artículo 4 de esta ley; o bien en caso de que el consignatario no las reciba las podrá poner a disposición de la autoridad u otro tercero autorizado para ello según las leyes o reglamentos correspondientes al medio de transporte en que se haya efectuado el último traslado.

**Artículo 17.** El operador de transporte multimodal será responsable por las pérdidas, total o parcial, daños o averías de las mercancías y demora en su entrega, si el motivo que los originó se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, siendo presumida su culpa, de la cual sólo podrá eximirse de responsabilidad por los hechos previstos en el siguiente artículo.

En el caso de atraso en la entrega, únicamente será responsable el operador si con antelación el expedidor hace una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado, misma que deberá aceptar el operador.



**Artículo 18.** El operador de transporte multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobrevinieron durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:

- a) Acto o hecho imputable al expedidor o al destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados;
- b) Vicio propio u oculto de la mercadería;
- c) Defectos o deficiencias de embalaje
- d) Fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados;
- e) Huelgas o motines;
- f) Orden de una autoridad pública, nacional o extranjera, que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador; y
- g) Otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.

**Artículo 19.** Se considera demora o atraso en la entrega de la mercancía, si ésta no fue puesta a disposición del consignatario o destinatario en el lugar de destino previsto, dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de este último, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible al operador.

Si las mercancías no fueran puestas a disposición del consignatario, destinatario u otra persona con derecho a reclamar las mercancías, como se mencionó en el párrafo anterior, dentro de los 90 días corridos después de la fecha de entrega, podrá considerarlas perdidas.

**Artículo 20.** El operador de transporte multimodal tendrá derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro, en los términos de la legislación aplicable.

## **Capítulo IV. Límites de Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal**

**Artículo 21.** La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará conforme a lo establecido en el documento de transporte multimodal; en caso de que no se hubiese estipulado, dependerá del valor de la mercancía en el lugar y en el momento de la entrega al consignatario o en el lugar y momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, deberían haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará teniendo en cuenta la cotización que tengan en el mercado o, si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

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.

**Artículo 22.** En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el operador 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, además de lo señalado en el artículo anterior, cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario.

**Artículo 23.** 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 imperativa en ese país establecieren otro límite de responsabilidad, el límite de responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley imperativa.

**Artículo 24.** En caso de demora en la entrega, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete únicamente respecto de la mercancía que sufrió la demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

**Artículo 25.** La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por demora no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

**Artículo 26.** Si la acción se promueve contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el operador de transporte multimodal.

**Artículo 27.** El operador de transporte multimodal 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 por el operador de transporte multimodal, con dolo o culpa grave.

**Artículo 28.** Cuando la pérdida total o parcial, la avería o el retraso en la entrega de las mercancías se haya localizado en un tramo del transporte claramente identificado, quien opere en dicho tramo será solidariamente responsable con el operador de transporte multimodal, sin perjuicio del derecho de repetición de este último por el importe pagado en razón de la responsabilidad solidaria.

**Artículo 29.** Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, así como aquella por la cual se ceda a éste el beneficio del seguro de la mercadería directa o indirectamente.

**Artículo 30.** 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.

## **Capítulo V. Responsabilidad del Expedidor**

**Artículo 31.** Se considerará que el expedidor, por sí o por medio de otro que actúe en su nombre, garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías como son: marcas, número, peso, volumen y cantidad, así como su carácter peligroso si fuese el caso.

**Artículo 32.** El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados y seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

**Artículo 33.** El expedidor podrá ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que benefician al operador, a menos de que se compruebe que actuó con dolo o culpa grave.

## **Capítulo VI. Reclamaciones, Acciones y Prescripciones**

**Artículo 34.** A menos que el consignatario o destinatario avise, por escrito, al operador de transporte multimodal de la pérdida, daño o demora especificando la naturaleza de los mismos, en el momento en que las mercancías le fueran puestas a su disposición, en los dos primeros supuestos y, en el tercero hasta el día siguiente, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador las entregó tal y como se describió en el documento de transporte multimodal.

En caso de que la pérdida o daño no sean aparentes, tendrá cinco días hábiles a partir de que la carga fue puesta a su disposición para dar aviso al operador,

igualmente por escrito, pues de lo contrario se aplicará el contenido del párrafo anterior.

Para 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 de las mercancías transportadas, ha sido proporcionado al citado operador.

**Artículo 35.** El operador de transporte multimodal y consignatario están obligados, ante el pedimento de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de la mercancía para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede solicitar la presencia de un perito judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y monto.

**Artículo 36.** Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de éstas, dentro de los 60 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador no ha sufrido dichos percances causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

Al igual que para el operador, se considerará aviso el efectuado a cualquier persona que actúe por cuenta del expedidor.

**Artículo 37.** Salvo acuerdo expreso en contrario, prescribe en doce meses cualquier acción o reclamación sobre responsabilidad por transporte multimodal, contando este plazo desde el día en que se entrega la carga en el destino o, si ello no ocurrió, a partir de la fecha que se señaló en el documento de transporte multimodal como de entrega.

**Artículo 38.** En los supuestos de este capítulo si el término establecido expira en un día inhábil, se prorrogará el plazo hasta el día siguiente laborable.

## **Capítulo VII. Solución de Controversias**

**Artículo 39.** Las partes podrán solucionar sus controversias a través de un juicio mercantil o arbitral, de acuerdo a lo expuesto en el Código de Comercio.

La manera de dirimir la controversia se deberá plasmar por escrito, en el documento de transporte multimodal, en caso contrario se podrá pactar luego de ocurrido el hecho.

**Artículo 40.** Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescribirán por el transcurso de un año, sin que pueda prorrogarse, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada a las personas indicadas en el artículo 16 Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

## **Capítulo VIII. De los Operadores de Transporte Multimodal**

**Artículo 41.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes será quien otorgue las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal para que presten dicho servicio, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Estar constituidos conforme a las leyes mexicanas;
- b) Acreditar ante la citada Secretaría la suficiente capacidad técnica comercial y económica, así como mantener el patrimonio mínimo que indique la Secretaría;

- c) Exhibir a plena satisfacción de la mencionada Secretaría 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 dura la autorización respectiva; y
- d) Obtener la aprobación de la Comisión de Transporte Multimodal.

**Artículo 42.** Para los efectos de esta ley 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 así como por el titular del órgano desconcentrado de 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.

**Artículo 43.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos terrestres y terminales ferroviarias donde deban realizarse las maniobras de transporte multimodal.

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.

**Artículo 44.** La inscripción en el registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito de la autoridad competente del área de transportes al operador respecto a la cancelación o suspensión de su inscripción.

La vigencia de la inscripción en registro de operador de transporte multimodal será de 10 años, renovables por períodos iguales.

La autoridad competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 41.

La anterior propuesta es una compilación de diversas leyes y reglamentos, como el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y el Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Partes del Mercado Común del Sur, cuyos artículos sirvieron de lineamiento para lograr dicho fin.



## Conclusiones

El transporte es el medio que ha permitido satisfacer las necesidades de desplazamiento del ser humano de un sitio a otro, sin embargo, a través del tiempo ha mejorado sus técnicas y creado nuevas opciones que optimicen tanto sus recursos económicos como el tiempo de traslado, logrando posicionar los productos a nivel nacional e internacional.

La utilización de dos o más formas de transporte no es algo reciente, pues nace de la necesidad de trasladar la mercancía a través de diferentes circunstancias (seguridad, tiempo y costo), en los distintos medios como buque, avión, ferrocarril o autotransporte; por tal motivo, la doctrina creó una serie de términos que describían específicamente las distintas maneras en que el transporte podía ser utilizado, como es el caso de la forma unimodal que es la más sencilla, pues se refiere al traslado en un sólo medio -ferrocarril, transporte federal, etc.-, hasta la más compleja que es la del transporte multimodal.

Se debe entender al transporte multimodal como la transportación de mercancía a través de diversos medios celebrando un sólo contrato, y que refleja una mayor eficiencia de los servicios de carga, agilidad, confiabilidad de entrega, menores costos y en caso de percance simplicidad en la reclamación, pues el operador se responsabiliza por todo el trayecto, además de seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, empleo y control de la contaminación, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible, lo que da un claro enfoque de que es una herramienta importante para armonizar los aspectos económico, social y ambiental de la sustentabilidad.

A partir de esta nueva modalidad de trasladar la carga nace la figura del operador de transporte multimodal, el cual le ofrece al expedidor una oferta global que comprende el transporte, manipulación, almacenamiento e inclusive la plena responsabilidad de las mercancías desde el punto de origen al de destino mediante un contrato de transporte multimodal.

Es decir, el operador es la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Este sujeto desempeña el principal papel en esta nueva modalidad de contratación, ya que es el actor central en las operaciones de transporte multimodal al ser uno de los signantes, específicamente el que asume la responsabilidad directa de la mercancía y da cumplimiento a dicho contrato, es decir, es aquella persona que por sí o por medio de otra celebra un contrato de transporte multimodal y toma el compromiso de cumplir el mencionado convenio.

En tanto el expedidor será quien retribuirá económicamente al operador por el servicio que éste le brinde y, por consiguiente, signará con aquél el contrato, por sí o por medio de otro que actúe a su nombre o por su cuenta.

Asimismo, existe otra figura, la cual no es esencial, pero sí importante en este contrato, denominada consignatario, que auxiliará a las partes para llevar a cabo el traslado, es decir, será la persona autorizada en el contrato para recibir el producto una vez que llega al destino estipulado en el convenio.

No se debe olvidar que los contratos derivan de los convenios, artículo 1792 del Código Civil Federal, pues estos últimos, “son el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones”, lato sensu, en tanto que los contratos son aquellos convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, strictu sensu.

Por ello, al igual que en el resto de los contratos referentes al servicio de traslado de mercancías, las características del documento de transporte multimodal son específicas, es decir, se clasifican en: contrato típico o nominado, principal, consensual, bilateral o sinalagmático, oneroso, conmutativo y de tracto sucesivo.

Como en todo contrato, al haber derechos y obligaciones por parte de los contrayentes, es indiscutible que existan sanciones para el caso en que éstos incumplan, por ello, es importante conocer los medios por los cuales puedan impugnar y hacer válidos sus derechos.

Es decir, saber la manera en que puedan ejercitar la acción, que es el poder jurídico que tiene todo sujeto de derecho, de acudir a los órganos jurisdiccionales para reclamarles la satisfacción de una pretensión, así como la defensa para el caso del demandado.

El Código de Comercio, dedica dos de sus Títulos del Libro Quinto, denominado de los Juicios Mercantiles, para indicar la forma en que se llevará a cabo el procedimiento para dirimir la controversia que se susciten entre las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, así como todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior, como lo estipula el artículo 1049 de la mencionada legislación: el Primero, Disposiciones Generales, que es dedicado al procedimiento especial mercantil, y el Cuarto, Del Arbitraje Comercial.

En la actualidad la forma más utilizada para dirimir las controversias suscitadas entre el operador de transporte multimodal y el expedidor es el arbitraje, pues otorga grandes ventajas como: neutralidad, rapidez, confidencialidad, la opción de seleccionar el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje así como las leyes en que se basarán para dirimir la controversia, y el idioma.

Sin embargo, es necesario que México acople sus marcos jurídicos y regulatorios, tanto nacionales como internacionales, para impulsar el desarrollo comercial, es decir, impulsar una ley específica para el transporte multimodal, esto a consecuencia de los cambios que han surgido respecto a la forma de traslado de las mercancías.

No se inadvierte los esfuerzos que nuestro país ha mostrado respecto a lo antes expuesto, ya que firmó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el

Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y creó el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, sin embargo, éstos no fueron suficientes en virtud de que la primera no entró en vigor.

Por ello los gobernantes del país deben tomar consciencia de lo importante que es regular el transporte multimodal de mercancías, pues como impulsor de la economía y, al ser una realidad y no un supuesto y es necesario que existan reglas claras que lo normen, ya que de lo contrario seguiremos en el supuesto de no tener certeza de qué ley le será aplicable y por consiguiente los derechos y obligaciones a los que estarán sujetos al celebrar este tipo de contrato.

## Bibliografía

1. Aguirre Ramírez, Fernando y et al., Curso de Derecho del Transporte, vol. II, *Transporte Marítimo*, 1ª ed., Uruguay, Fundación Cultural Universitaria, 2001.
2. Bridges, J.K., *Transportes Terrestres*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones.
3. Bridges, Valery, *Transportes Aéreos*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones.
4. Calvo Marroquín, Octavio et al., *Derecho Mercantil*, 48ª ed., México, Limusa, 2007.
5. Castrillón y Luna, Víctor M., *Derecho Procesal Mercantil*, México, Porrúa, 2006.
6. Cortez Papi, Claude, *La revolución de los ferrocarriles y el transporte intermodal en América del Norte*, 1ª ed., México, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1995.
7. Couture, Eduardo, J., *Fundamentos de Derecho Procesal Civil*, 3ª ed., Argentina, Desalma, 1997.
8. Cruz Miramontes, Rodolfo et al., *El Arbitraje, Los diversos mecanismos de solución de controversias: Análisis y práctica en México*, México, Porrúa, UNAM, 2004.
9. Christiansen, Carlos, *Informe Final. Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)*, Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, Bolivia, 2003.
10. D. Bloch, Roberto, *Transporte Fluvial*, 1ª ed., Buenos Aires, Argentina, Ad-hoc, 1999.
11. De Pina Vara, Rafael, *Elementos de Derecho Mercantil Mexicano*, 26ª ed., México, Porrúa, 1998.
12. Díaz Bravo, Arturo, *Serie Contratos Mercantiles en el Tercer Milenio*, t. 4: *Contratos de servicios y asociativos*, México, UNAM-Iure, 2005.
13. Enríquez de Dios, Juan José, *Transporte Internacional de Mercancías*, Manual Práctico, Madrid, Esic, 1994.
14. Enríquez Rosas, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, 1ª ed., México, Porrúa, 1999.

15. Enríquez Rosas, José David, *Transportes y Seguros para el Comercio Internacional, Transporte Marítimo Internacional de Mercancías*, Porrúa, México 2002.
16. Fraga, Gabino, *Derecho Administrativo*, 32ª ed., México, Porrúa, 1993.
17. Gutiérrez, Athié, *Derecho Mercantil*, México, 2ª ed., Mc. Graw-Hill, 2002.
18. Ponti, Valery, *Transportes marítimos*, México-Italia, Salvat-Instituto Geográfico de Agostini, 1965, colección Historia de las Comunicaciones.
19. Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, *Transportación Internacional*, 1ª ed., México, Trillas, 2001.
20. Ruiz Sacristán, Carlos, (coord.), *El sector comunicaciones y transportes*, México, Secretaría Comunicaciones y Transportes-Porrúa, 2000.
21. Salgado Salgado, Eusebio, *México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales*, México, vol. 1, 1981.
22. Sariñana, Enrique, *Derecho Mercantil*, México, 2ª ed., Trillas, 2005.
23. Silva, Jorge Alberto, *Arbitraje Comercial Internacional en México*, Péreznieta Editores, 1994.
24. Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo*, Primer Curso, 20ª ed., México, Porrúa, 1999.
25. Urbano Salerno, Marcelo, *Contratos Civiles y Comerciales*, 1ª ed., México, Porrúa, 2003.
26. Vásquez del Mercado, Óscar, *Contratos Mercantiles*, 14ª ed., México, Porrúa, 2006.

## **ARTÍCULOS**

Cruz, Lilián, "Frenan derechos de paso al ferrocarril", *Industria del Transporte*, Suplemento especial de negocios del periódico Reforma, México, 24 de octubre de 2005.

Ramírez, Karla, "Prefieren empresas transportar mercancía", *Industria del Transporte*, Suplemento especial de negocios del periódico Reforma, México, 24 de octubre de 2005.

## **DOCUMENTOS PUBLICADOS EN INTERNET**

Carvajal, Camilo. *Incoterms*. <http://www.magnumlogistics.com>. 6 de enero de 2006.

Rochart, Philippe. *El transporte multimodal promueve el comercio internacional y el desarrollo sostenible*. <http://usinfo.state.gov/journals/ites/trans13.htm>. 2 de enero de 2006.

Rodríguez, Carlos López, *Incoterms*, Cestransway Uruguay, 2005, [http://www.cestransway.com/info\\_incoterms.htm](http://www.cestransway.com/info_incoterms.htm)

Acuerdo de Concentración para el Desarrollo de Corredores Multimodales. <http://dgfm.sct.gob.mx/index.php?id=601>.

## **LEGISLACIÓN**

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos  
Código Civil Federal  
Código de Comercio  
Ley de Navegación y Comercio Marítimos  
Ley de Puertos  
Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal  
Ley de Vías Generales de Comunicación  
Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario  
Ley de Aviación Civil  
Ley de Aeropuertos  
Ley Aduanera  
Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional

## **CONVENIOS Y LEYES INTERNACIONALES**

Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya)

Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia)

Reglas UNCTAD /CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal

Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Partes del Mercosur

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías, de Ginebra de 1980.

Ley 24.921 de Argentina

Ley 29/2003 de España

Código de los Estados Unidos de 2004, Título 49, Transportación, Subtítulo III, Programas generales e intermodales, Capítulo 55, Transportación intermodal.