

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**LA NECESIDAD DE UN ACUERDO INTERNA-
CIONAL QUE RIJA LA NORMALIZACION DE LOS
CONTENEDORES**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A

SERGIO ANTONIO RUIZ OLMEDO

México, D. F.

6911

1979

201
18



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

INTRODUCCION	I
--------------------	---

CAPITULO I

LOS CONTENEDORES	1
A. Carga Unificada	1
B. El Contenedor	5
C. Algunos Aspectos Técnicos sobre los Contenedores .	10
D. Principales tipos de Contenedores	15
E. Ventajas y desventajas del transporte en Contenedores	19
F. Los Contenedores en México	24

CAPITULO II

EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL	31
A. Definición de Transporte Multimodal Internacional.	31
B. Características	34
C. Su relación con los Contenedores	38
D. El Transporte Multimodal en México	39

CAPITULO III

PRINCIPALES ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE TRATAN ASPECTOS RELATIVOS A LOS CONTENEDORES Y SU NORMALIZACION	44
A. Concepto de Normalización	44
B. Organización Internacional de Normalización	48
1. Estructura	48
2. Procedimiento para la preparación de las normas	55
3. Actividades en General	57
4. Su labor en materia de normalización de contenedores.....	60
5. El caso de México	69

C. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.....	72
1. Actividades	72
2. Convenio sobre Seguridad de los Contenedores .	74
3. Convenio Aduanero sobre Contenedores	77

CAPITULO IV

LA NORMALIZACION DE LOS CONTENEDORES Y LA CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO.	80
A. Consideraciones Generales	80
B. Necesidades de normalizar los Contenedores	81
C. Evaluación de la labor de la ISO sobre Contenedores	85
D. Marco Institucional dentro del cual se elaboran las Normas de la ISO	89
E. Repercusiones de las normas de la ISO	92
1. Países desarrollados	92
2. Países en desarrollo	94

CAPITULO V

RESOLUCIONES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL ESPECIAL DE LA CONUCOD SOBRE NORMAS APLICABLES A LOS CONTENEDORES	97
A. Aspectos conceptuales del Derecho Internacional.	97
B. Sesiones del Grupo Intergubernamental	108
1. Primer Período de Sesiones	111
2. Segundo Período de Sesiones	118
C. Proyecto de resolución presentado por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en nombre de los Estados Miembros del Grupo B.....	121
D. Proyecto de Resolución presentado por la India - en nombre de los Estados Miembros del Grupo de los 77, y por la República Democrática de Alemania en nombre de los Estados Miembros del Grupo D	131

E. Medidas que podrían o deberían ponerse en práctica en relación con las normas aplicables a los -- Contenedores	137
1. Medidas Nacionales	137
2. Medidas Internacionales	139

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	148
APENDICE	
CONVENCION SOBRE FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTER- NACIONAL	166
BIBLIOGRAFIA	190

INTRODUCCION

El notable incremento del comercio internacional en las tres últimas décadas, ha requerido de sistemas de transporte más económicos y eficientes, para lo cual se han hecho constantes innovaciones tendientes a mejorar las operaciones, permitiendo el traslado de productos de un lugar a otro, en menor tiempo.

En todos los sistemas de transporte, el tiempo de operación necesario para carga y descarga, constituye un factor importante, sin embargo, resulta decisivo en la economía y eficacia del transporte marítimo.

El movimiento de los actuales volúmenes de carga, así como la gran diversidad de mercancías transportadas, han permitido determinar que los procedimientos manuales tradicionales, constituyen factores adversos a la eficiencia de los sistemas de transporte, pues producen pérdida de tiempo, aumento de costos, baja productividad y daños a la carga. Para tratar de superar esos factores, se han desarrollado nuevas tecnologías, que han modificado sustancialmente los conceptos clásicos del transporte.

El primer gran paso se dió al introducirse las primeras modalidades de la carga unificada, lo que consiste en juntar diversos bultos formando una sola unidad de mayor volumen y peso, con envase o forma idéntica, que permite disminuir el número de movimientos con el empleo en todos ellos, de un elemento --

mecánico adecuado para su manejo y estiba. En un principio, fueron bastante rudimentarios los sistemas de carga unificada, sin embargo, pronto se llegó al uso de cajas o envases de características uniformes, denominadas contenedores.

Gracias a esos elementos innovadores, parece haber una clara tendencia a pensar actualmente en el transporte, como una actividad fundamentalmente multimodal a nivel mundial. Esto significa el traslado de carga unificada, utilizando dos o más medios de transporte.

La combinación de esos dos factores, contenedores y -- transporte multimodal, han permitido por primera vez, prestar un servicio integrado de transporte de mercancías desde las propias fábricas, hasta las bodegas de los comerciantes. Sin embargo, para que este servicio puerta-a-puerta se pueda implantar, es necesario disponer de enormes recursos financieros, a fin de hacer las modificaciones y adaptaciones portuarias indispensables para operar el sistema. Asimismo, se requiere de capital para la adquisición de buques especializados, y para las obras de infraestructura carretera y ferroviaria necesarias, para permitir el tránsito de los contenedores hacia y de los centros de producción y consumo.

Para que la inversión de semejantes sumas de dinero sea rentable, se debe pensar en el máximo rendimiento de las instalaciones y los servicios. Eso quiere decir en términos de transporte multimodal, una absoluta adaptabilidad de los diversos elementos que intervienen en toda la cadena del transporte, en este

III

caso, la posibilidad de manipular el contenedor sin necesidad de inversiones adicionales en los tramos marítimo y terrestre.

Para que ese ideal de eficiencia se lleve a cabo, se requiere del concurso de otro elemento no menos importante; la normalización de los contenedores.

En el transporte multimodal, como en cualquier otra actividad, ya sea industrial, comercial o de servicios, la intercambiabilidad de los factores que intervienen en ellas, es vital.

No podemos negar que se han realizado esfuerzos internacionales tendientes a lograr una mayor armonización en las normas aplicables a los contenedores, sin embargo, la mayor parte de tales iniciativas, han tenido su origen en organizaciones de carácter no gubernamental, donde por diversas razones, la escasa participación de muchos países, principalmente de los países en desarrollo, no es representativa de su interés en el problema. Esas normas se refieren principalmente, a las dimensiones exteriores de los contenedores; largo, ancho y alto, así como a su resistencia y capacidad.

La no existencia de un acuerdo internacional a nivel gubernamental, que rija la elaboración y aplicación de las normas para los contenedores, afecta de manera especial a los países en desarrollo, toda vez que los esfuerzos que tienen que hacer para utilizar o introducir el servicio de contenedores, les resulta onerosa. Incluso, los países industrializados que cuentan con la infraestructura apropiada para el sistema multimodal

en contenedores, también pueden llegar a enfrentar problemas relacionados con la normalización.

Lo anterior se debe a que actualmente, el sistema de elaboración y aplicación de las normas, no impide que un fabricante, a sugerencia de algún transportista, pueda introducir cambios en las características del contenedor, sin antes haber consultado a los países interesados, o en el mejor de los casos, sólo se consulta aquellos que de por sí tienen una gran influencia en el transporte internacional, ignorando las necesidades de los demás.

Todo ello repercute en que las inversiones hechas en este campo, puedan resultar inoperantes por la prematura obsolescencia de los equipos para el transporte multimodal en contenedores.

Por todo lo anteriormente expuesto, el presente trabajo tiene como objetivo analizar las diversas opiniones de países y organismos interesados en la normalización de los contenedores, a fin de poder emitir un juicio respecto a la necesidad de llegar a un acuerdo intergubernamental que rija la elaboración y la aplicación de esas normas a nivel mundial.

En los primeros dos capítulos, tocaremos de una manera muy breve, aspectos fundamentales del transporte multimodal, tales como, la contenerización y aspectos propios de ese sistema de transporte. La razón de esto, es dejar claro que la normalización de los contenedores, es un problema diferente, tanto a la contenerización, como al transporte multimodal, y sin embargo,

están íntimamente relacionados entre sí.

Actualmente, el transporte multimodal está siendo objeto de positivas negociaciones en el seno de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, (CONUCOD), y están a punto de cristalizarse en un Convenio Internacional sobre ese sistema de transporte, de ahí que las negociaciones que a nivel internacional se tengan, respecto a la normalización de los contenedores que se utilizan en dicho sistema, adquieren especial importancia, pues como ya lo hemos señalado, se trata de elementos complementarios para lograr la máxima eficiencia en el transporte internacional.

Mencionaremos brevemente los aspectos de contenerización, normalización y transporte multimodal en el caso de México, con la intención de tener un caso concreto de referencia, y no porque sea el punto de partida de nuestro trabajo.

La base informativa de esta investigación, la constituyen, el desarrollo de las negociaciones que se han realizado en el seno de la CONUCOD, pues en ellas se vierten de una manera simplificada las diversas posiciones de los países afectados e interesados en este problema.

Por lo que toca a México, hay que hacer notar, que tanto el manejo de contenedores, como el transporte multimodal propriamente dicho, están en una etapa de introducción. Se tienen proyectos de modernización de la flota mercante mexicana que entre otras cosas, ya cuenta con dos modernos buques portacontenedores; se tiene muy avanzado el plan para poner en funcionamien

to. la terminal marítima de contenedores en el Puerto de Veracruz a fines del año de 1979, donde actualmente se mueve un número relativamente alto de contenedores; en el Puerto de Tuxpan, desde 1974 opera una terminal de ese tipo; por otro lado, está el conocido proyecto del Puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec, que unirá por vía férrea y por carretera, los Puertos de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, los cuales contarán con terminales especializadas para contenedores.

En general, se tiene proyectado introducir a gran escala el uso de los contenedores, beneficiándonos de alguna manera de la vecindad con los Estados Unidos, principal contraparte comercial de México.

En ese sentido, la normalización de los contenedores, y los resultados de las negociaciones internacionales sobre el particular, jugarán un importante papel en los proyectos que a nivel nacional y regional habrán de llevarse a cabo.

Por otro lado, se analizará el actual sistema de normalización de los contenedores, que a nivel internacional está -- fundamentalmente estructurado en base a la Organización Internacional de Normalización.

Los Capítulos IV y V son especialmente importantes, dado que en ellos, haremos un repaso general de las negociaciones y las alternativas de solución que se han dado en el seno de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a través de un Grupo Especial Intergubernamental sobre las Normas Aplicables a los Contenedores.

Tendremos la oportunidad de analizar los proyectos presentados por los diferentes grupos de países que negocian en esas reuniones, a fin de determinar el grado de desarrollo de los trabajos, y en su caso, identificar la tendencia que han seguido tales negociaciones.

Finalmente, presentaremos algunas conclusiones que confiamos nos servirán para hacer recomendaciones concretas, capaces de contribuir, en la medida de los alcances de nuestra investigación, a plantear algunos lineamientos generales para futuras negociaciones sobre la normalización de los contenedores.

CAPITULO I.

LOS CONTENEDORES.

CAPITULO I.

LOS CONTENEDORES.

A. Carga Unificada.

El concepto de Carga Unificada, es el resultado de la evolución económica de los diversos modos de transporte. Está relacionada con la reducción de costos de embalaje, de maniobras de embarque, y desembarque de la mercancía, así como en las operaciones de transbordos. Todo ello repercute en un mayor margen de competencia en la comercialización de los productos que son transportados en esa modalidad.

La carga unificada es la combinación de pequeños - componentes o unidades de carga en una sola unidad mayor. Tal unidad, es generalmente del tamaño y el peso que se adapta al equipo mecánico para su manejo entre un lugar de resguardo y otro, o bien entre dos sistemas de transporte diferentes.

En un estudio de las Naciones Unidas, sobre el sistema de carga unificada,* se asegura que los gastos de manipulación corriente de las expediciones marítimas calculados como porcentaje del costo total del transporte, han aumentado durante los últimos treinta años, con mucha mayor rapidez que los de la explotación de buques. En otro tiempo, los gastos de las operaciones portuarias y de manipulación de cargas, representaban entre la tercera parte y la mitad de los gastos totales efectuados por el usuario de la embarcación. Los gastos

* Naciones Unidas "Examen de algunos aspectos del sistema de carga unificada para el transporte de carga: aplicación a los países en desarrollo", (Doc. ST/ECA/93), Nueva York, pág. 37.

ocasionados exclusivamente por el viaje marítimo, representaban entre la mitad y las dos terceras partes del total de gastos.

Esta proporción se modificó por una parte, debido a las mejoras introducidas en el diseño y propulsión de los buques, a la construcción de barcos más grandes y más veloces, y por otra, a la falta de progreso de las operaciones terrestres. Durante los últimos años, la manipulación de carga general por los métodos tradicionales ha ocasionado hasta las dos terceras partes o más de los gastos efectuados por las empresas naviera.

También es de señalarse, que las grandes inversiones de capital realizadas para mejorar el diseño y la maquinaria - propulsora de los buques, aumentaron su capacidad anual de carga y disminuyeron el tiempo de viaje de puerto a puerto, sin embargo, esas ganancias han sido, en alguna medida neutralizadas por la dificultad de reducir el tiempo requerido para la carga y descarga en el puerto. Estos problemas perjudican la economía de la navegación mundial en particular, y a todos los sistemas de transporte en general.

Las modalidades de carga unificada pueden ser verdaderamente simples, por ejemplo: el empleo de adhesivos, amarras, y sistemas de cierre automático para mantener juntas las unidades. En esos casos, no suele ser esencial un equipo auxiliar mecánico o de otra naturaleza, para su acarreo y manipulación.

La utilización de paletas significó un gran avance técnico dentro de este sistema de carga. La paleta puede defi-

nirse como "una plataforma doble, con separación suficiente para poder introducir un aparato que sirva para levantarla, el cual suele ser la horquilla de un carrillo industrial. Por lo tanto, el uso de paletas implica necesariamente la utilización de equipo auxiliar de manipulación". *

Las paletas vinieron a sustituir a las vagonetas y carretillas de mano o a los trenes de vagonetas movidas por equipo motorizado. Su uso no sólo aceleró el movimiento de las mercancías, sino que, gracias al empleo más eficaz de los carrillos de horquilla elevadora, el apilamiento de carga se convirtió en práctica aceptada.

Se advirtió entonces, que las cargas transportadas en paletas podrían integrarse con los vehículos y estibarse en camiones y vagones del ferrocarril, así como a bordo de aviones, y hasta cierto punto, de buques.

El uso de paletas fué recibido como la solución de muchos problemas que existían en el movimiento de mercancías, y efectivamente lo es, sin embargo, con el transcurso del tiempo se pusieron de manifiesto sus limitaciones, sobre todo para el transporte marítimo. Después, durante los últimos diez años, el empleo de los contenedores pasó a primer plano influyendo - en todo el mundo del transporte.

Cualquiera que sea el sistema de carga unificada, cada vez exige de mayores inversiones, de ahí que no puedan tole

* Idem, pág. 32.

rarse los errores de planificación que conduzcan a una rápida obsolescencia del equipo necesario para su movimiento. La planificación debe ser imaginativa, flexible y a largo plazo, y estar coordinada con los intereses de los usuarios nacionales e internacionales, desde luego, con la infraestructura de los diversos modos de transporte y sus terminales.

De aquí, el origen del interés de los países en desarrollo sobre el tema, pues mientras en los países desarrollados el Estado sólo es un ente coordinador de los diferentes proyectos en materia de transporte, en los países en desarrollo, y de economía centralizada o dirigida, muchas veces es el Estado el que directamente canaliza las inversiones para infraestructura de los servicios, por ello, no se puede permitir la posibilidad de la obsolescencia prematura ocasionada por el beneficio de intereses muy particulares, como bien pudieran ser las líneas navieras de grandes proporciones.

B. El Contenedor.

Una característica importante de la teoría de la unificación de la carga, es la integración y coordinación del movimiento de unidades entre los diversos medios de transporte, por ejemplo: camión-tren, camión-buque, etc. En este sentido, el contenedor es el exponente más evolucionado de las cargas unificadas. Se puede decir que "la contenerización a su manera ha introducido la continuidad dentro de la discontinuidad". *

La unidad de carga, o sea el contenedor, es un gran paralelepípedo de acero, de aleación o de madera de dimensiones no siempre normalizadas. En términos generales los hay de 10, 20, 30 y 40 pies de largo. En su caso, dos contenedores de 10 pies se inscriben dentro de un contenedor de 20, y dos de 20 dentro de uno de 40 pies. Sus partes se adaptan tanto a los espacios de carga del buque, como a las plataformas de los vagones y de los camiones, sin olvidar el equipo de manipuleo.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), ha definido a estos, como:

- "Un elemento de equipo de transporte:
- de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
 - especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte sin manipulación intermedia de la carga;

* Iván du Jonchay, "Les Grandes Transports Mondiaux", Bordas, Collection Etudes, Paris, 1978, pág.-23.

- construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente con cantoneras para ese fin;
- de un tamaño tal, que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores, sea:
 - por lo menos de 14 metros cuadrados, (150 pies cuadrados), o
 - por lo menos de 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras". *

El término "contenedor", no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, incluye los contenedores transportados sobre chasis.

Por su parte el Capitán de Altura, Miguel A. López González en su obra "Los Contenedores", los describe como cajas o recipientes de medidas definidas; de formas, diseños, de construcción especial y con capacidad interior para transportar cualquier tipo de cargamento, siendo impermeable al agua. **

Más adelante, López González señala que es en 1957, cuando prácticamente se inicia la era del contenedor, fecha en que "Pan Atlantic Steamship Company", y la "Sea Land Service Inc.", ambas de Estados Unidos, adaptaron los primeros buques convencionales para este tipo de transporte, removiendo todas

* Naciones Unidas/OCMI Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores, Doc. E/CONF.59/45.

** Cap. de Alt. Miguel A. López González, "Los Contenedores, Carga y Estiba", Ed. del autor 1975, pág. 10-11.

las maniobras de carga tales como los winches,* plumas,* etc., y remodelando las cubiertas. Se reforzaron las estructuras del casco y se instalaron en cubierta sistemas especiales.

En las bodegas se instalaron sistemas de guías "cellular hold of lift-on/lift-off container ships". Este sistema es perfecto cuando el buque se destina exclusivamente al transporte de contenedores, sobre todo en el servicio de línea regular, por la rapidez de las operaciones de carga y descarga ya que no es necesario asegurar, trincar, los contenedores dentro de las bodegas.

Los primeros contenedores de estas compañías, fueron de 8 pies de ancho por 8 pies de alto y 35 de largo con capacidad de carga de 25 toneladas.

A través de la experiencia en su manejo y la dificultad de estiba dentro de estas guías, se originó el diseño de la Unidad de Esquina, "container corner units". En un principio - esta pieza tan importante existía en forma muy rudimentaria y se usaba únicamente en las esquinas de la base del contenedor. La parte superior del mismo, estaba provisto de cáncamos**, en donde se colocaban "spreaders"*** o las eslingas,** para las operaciones de carga y descarga. Viendo la necesidad de formar bloques en cubierta y para poder colocar las piezas suplementarias, las mismas unidades de esquina usadas en la base, se instalaron en las cuatro esquinas superiores.

* Nota: véase el siguiente apartado para las definiciones.

** Véase el siguiente apartado.

Las dimensiones y diseño variaban en cada compañía que desarrollaba sus propios contenedores, lo que desde entonces - causaba serios trastornos al comercio, pues la falta de compatibilidad con los otros servicios marítimos o terrestres limitaban sus beneficios.

Años mas tarde, en 1968, aparecieron los primeros buques para transportar contenedores, llamados de la primera generación, podían transportar 500 contenedores de 20 pies. La velocidad de estos buques era de 18 nudos y contaban con grúas propias para movilizarlos.

Los de la segunda generación, 1970, pueden transportar de 1,000 a 1,800 contenedores del mismo tipo. La velocidad es de 20 a 25 nudos y su costo era en esas fechas de aproximadamente 50 millones de dólares. Generalmente no están dotados de grúas a bordo y dependen de las instalaciones de tierra.

Sin lugar a duda, nuevos tipos de contenedores aparecerán en el transporte internacional de mercancías, sobre todo a partir del desarrollo de la tercera generación de portacontenedores, capaces de transportar hasta el equivalente de 3,000 contenedores de 20 pies. Su velocidad es de 28 a 33 nudos y la carga y descarga, se realizan con las instalaciones de las terminales especializadas.

Como ya lo hemos señalado, el vasto empleo de la unificación de carga, con el uso de buques totalmente celulares, requiere de fuertes inversiones de capital e infraestructura y una adaptación adecuada de la organización.

Teniendo en consideración la capacidad económica de los países altamente industrializados, esto no ha sido un problema y el sistema de emplear tecnología que requiere alta inversión de capital, ha sido aplicada en reemplazo de la obra de mano laboral. Actualmente tomando en consideración sólo las rutas del Atlántico Norte de Estados Unidos a Europa y el Japón, casi el 80% de la carga general de transporte es contenerizada:*

Otros tráficos muy importantes, también servidos por líneas navieras o consorcios que emplean buques totalmente contenerizados son los siguientes:

- Lejano Oriente - Norteamérica, Costa Occidental.
- Norte Europa - Norteamérica, Costa Este.
- Norte Europa - Lejano Oriente.
- Lejano Oriente - Norteamérica, Costa Este.
- Norte de Europa - Australia - Nueva Zelandia.
- Australia - Nueva Zelandia - Costa Este de Norteamérica.
- Transiberiano - Europa - Lejano Oriente.
- Costa Este - Costa Oeste de Estados Unidos.

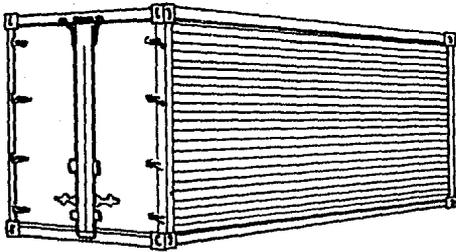
* Nota: Datos manejados por el Cap. de Frag. Miguel Flores Nohesell, en "El Desarrollo y problemas de contenerización en Sudamérica", publicado en la Revista "Mar y Tierra de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos". Septiembre-Octubre de 1978, págs.- 8 y 9.

C. Algunos aspectos técnicos sobre los contenedores.*

En virtud de que la normalización de los contenedores se refiere justamente, a algunos aspectos técnicos de este elemento del transporte, presentamos en este apartado, los conceptos y definiciones que puedan resultar útiles para la mejor -- comprensión del tema que nos ocupa.

- Contenedor de uso general.- Es un contenedor estanco, ** de forma rectangular, para el transporte y almacenamiento de cierto número de unidades de carga o bultos, o de carga a granel, que encierra y protege el contenido contra pérdidas o -

Figura 1



Contenedor corriente de uso general

averfas, que puede ser separado del medio de transporte, manipulado como una unidad y transbordado sin necesidad de manipular nuevamente el contenido. (véase figura 1).

Características de los contenedores.

- Contenedor no plegable.- Contenedor de construcción rígida, cuyos elementos constitutivos están montados de modo permanente.

- Contenedor plegable.- Contenedor de construcción rí--

* Nota: Todos los datos sobre contenedores propiamente dichos, han sido tomados de: Naciones Unidas, "Aspectos Técnicos de los sistemas de transporte de grandes contenedores (Doc.ST/ECA/170), Nueva York, EUA.págs.-2-4. Otras definiciones han sido tomadas de diversos diccionarios.

** Nota: Significa que no deja filtrar el agua (es impermeable).

gida, cuyos elementos constitutivos principales pueden ser ple-
gados o desmontados con facilidad y ser montados nuevamente -
después.

Pesos del contenedor.

- Peso bruto máximo.- Peso total máximo autorizado del
contenedor con su carga.

- Tara.- Peso del contenedor vacío.

- Carga útil máxima.- Peso máximo autorizado de la -
carga útil, diferencia entre el peso bruto máximo y la tara.

- Peso bruto real.- Peso total del contenedor con su
carga.

- Carga útil real.- Diferencia entre el peso bruto -
real y la tara del contenedor.

Cargas estáticas y dinámicas soportadas por el conte-
nedor.

- Carga sobre el piso.- Fuerzas estáticas y dinámi-
cas ejercidas sobre el piso por carga útil y por las ruedas -
del equipo de manipulación, cuando se utiliza.

- Carga sobre las paredes extremas.- Fuerzas estáti-
cas y dinámicas ejercidas por la carga útil sobre las paredes
y puertas perpendiculares al eje longitudinal del contenedor.

- Carga sobre el techo.- Fuerzas estáticas y dinámi-
cas externas ejercidas hacia abajo sobre la estructura del -
contenedor.

Las cargas que hemos señalado son de especial impor-
tancia, pues las pruebas estructurales de seguridad contenidas
en el Anexo II del Convenio Internacional sobre Seguridad de

los Contenedores de 1972,* verifican la resistencia del contenedor tomando en consideración las fuerzas estáticas y dinámicas ejercidas por esas cargas.

Dimensiones y volumen del contenedor.

- Dimensiones.- Altura, anchura y longitud de un contenedor, medidas paralelamente a cada uno de sus ejes y expresadas en ese orden.

- Dimensiones exteriores totales.- Dimensiones exteriores totales máximas de un contenedor, incluido cualquier accesorio permanente.

- Volumen desplazado. Volumen de un contenedor, determinado multiplicando sus dimensiones exteriores totales.

- Dimensiones interiores libres.- Dimensiones del mayor paralelepípedo rectangular libre que pueda inscribirse en el contenedor, sin tener en cuenta las cantoneras.

- Capacidad.- Volumen interior total.

Elementos constitutivos del contenedor.

- Montantes de ángulos.- Elementos verticales de la armazón situados en los ángulos del contenedor, que son solidarios con las cantoneras y unen la estructura del techo con la del piso, (véase figura 2).

- Cantoneras.- Piezas situadas en las esquinas del contenedor, que normalmente sirven para su manipulación apilamiento y fijación, (véase figuras 2 y 3).

* Naciones Unidas/OCMI, 1972 CSC. OP.CIT,

Figura 2

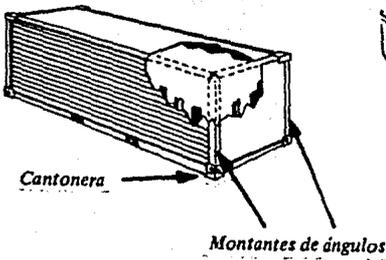
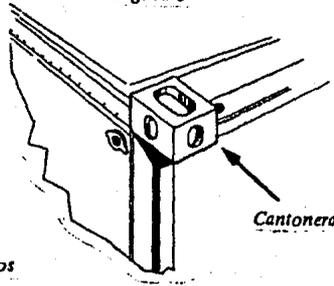


Figura 3



Bastidor del extremo

Pared extrema

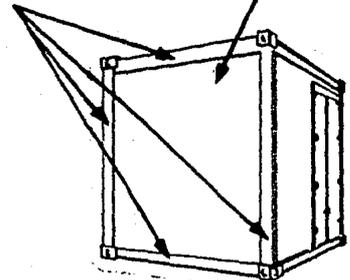


Figura 4

- Bastidor de extremo.- Cada una de las estructuras perpendiculares al eje longitudinal del contenedor, (véase figura 4).

- Pared extrema, Pared delimitada por el bastidor de cada extremo del contenedor, (véase figura 4).

- Cáncamo de izada o fijación.- Dispositivo fijado al contenedor, que consta esencialmente de anillas o argollas que tienen por objeto facilitar su izada o fijación, (véase figura 5).

- Patines.- Vigas sobre las cuales están montados ciertos contenedores con el objeto de facilitar su manipulación, (véase figura 5).

- Huecos de entrada de la horquilla.- Aberturas dispuestas para la inserción de

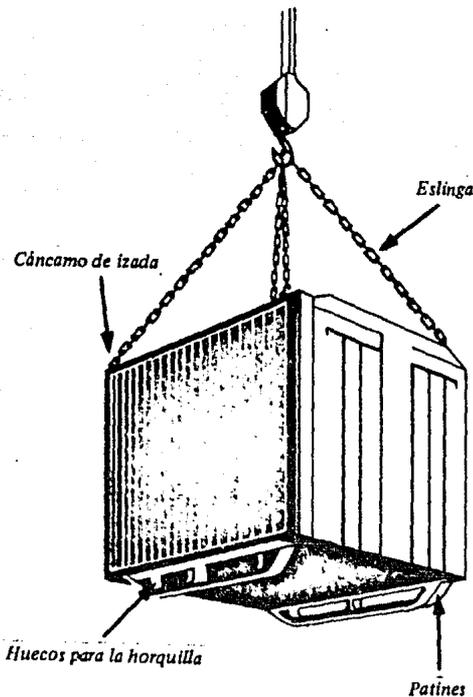
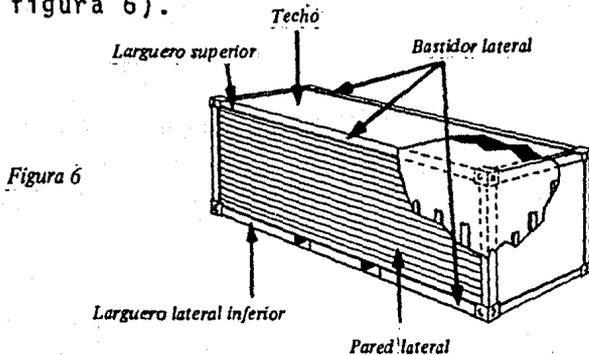


Figura 5

las horquillas de los dispositivos de manipulación, (véase figu

ra 5).

- Bastidor lateral.- Cada una de las estructuras paralelas al eje longitudinal del contenedor, integrada por los montantes de ángulos y los largueros inferiores y superiores, (véase figura 6).



Otras definiciones.

- Winches.- Montacargas o malacate.
- Spreaders.- Viga de separación, travesaño o balancín.
- Eslinga.- Maroma provista de ganchos para levantar pesos, (véase figura 5).
- Transtainer.- Grua especializada para embarque y desembarque de contenedores en buques.

D. Principales tipos de Contenedores.

La aceptación del transporte en contenedores, no sólo se refleja en el volumen de productos movidos por ese medio, sino también, por la gran diversidad de productos y mercancías susceptibles de ser contenerizados.

Gracias a los adelantos técnicos en esta rama del transporte, vemos como proliferan los mas variados modelos de contenedores, cada uno de ellos capaz de transportar con máxima economía y seguridad el producto para el que fueron diseñados.

Incluso, muchos productos que inicialmente se pensaba que no eran económicamente contenerizables, han encontrado su solución técnica.

- El contenedor cubierto para carga seca, es el más popular y el de mayor versatilidad, generalmente tiene una puerta en cada extremo. También se puede encontrar con paredes laterales abiertas, a fin de poder introducir productos de mayor volumen.

- Contenedor de tolva abierta, tiene fondo y cuatro costados, pero no tiene techo, se utiliza para el transporte de materiales pesados de poco valor. Dentro de este mismo tipo, se encuentra el contenedor abierto con paredes movibles, el cual se utiliza generalmente para planchas de acero o cargas similares.

- Ya hemos mencionado a los contenedores plegables,

mismos que tienen una especial significación para los países - en desarrollo, donde en ocasiones, el contenedor tiene que regresar vacío a su lugar de origen, permitiendo reducir su volumen y por lo tanto el costo.

Existe otra serie de contenedores que podemos clasificar como especiales. "Estos han sido proyectados para transportar únicamente ciertos productos, tales como polvos, líquidos o productos alimenticios refrigerados o congelados. Por regla general las dimensiones exteriores, la resistencia estructural, las cantoneras y las marcas de estos contenedores son idénticas a las empleadas en los correspondientes tipos de contenedores para carga seca. Por lo tanto, los contenedores especiales se manipulan, apilan y transportan sin necesidad de alteraciones en el equipo de manipulación ni en los medios de transporte". *

- Contenedores isoterms y refrigerados.

Los contenedores isoterms tienen la misma construcción que los de carga seca, con la diferencia de que el piso, el techo y las paredes de aquéllos, están provistos de aislamiento térmico. En trayectos largos es preciso dotar al contenedor de una fuente de calefacción o refrigeración.

- Contenedores para carga líquida a granel, están constituidos generalmente por un tanque montado sobre un bastidor o sobre un contenedor plataforma de dimensiones similares a -

* Naciones Unidas, "Aspectos Técnicos de los sistemas de transporte de grandes contenedores...", OP.CIT., pág. 12

las del contenedor para carga seca. No obstante, en algunos - casos la altura del contenedor de este tipo, puede ser la mitad de la correspondiente al contenedor normal. Estos contenedores llevan también dispositivos especiales para el vaciado.

- Contenedores furgones para carga a granel. Mediante la instalación de registros en el techo y en un extremo, es posible modificar los contenedores de uso general para poder utilizarlos como contenedores graneleros. Los registros en el techo permiten emplear tolvas para la carga de sustancias granulares o en polvo. La descarga a través de un registro en el extremo se consigue inclinando el contenedor.

Para el transporte de carga seca a granel, se utilizan también bolsas de caucho, con las cuales se llena todo el interior de un contenedor. Una vez vacías, estas bolsas ocupan muy poco espacio, por lo que los contenedores pueden ser devueltos con una carga distinta de la carga a granel.*

La selección del contenedor depende en gran parte de la forma en que vaya a ser utilizado y del tipo de duración de las condiciones ambientales a que se verá expuesto. Un contenedor para el transporte marítimo debe ser fuerte y capaz de resistir manipulaciones violentas y estar protegido contra la oxidación y la corrosión. Para los contenedores empleados exclusivamente en el servicio interior, una tara reducida es en muchos casos más importante que una gran resistencia. Cuando

* Idem., pág. 13

se consideran los aspectos económicos, es preciso reconocer - que el costo inicial no es el único factor. También deben tenerse en cuenta la duración probable y los gastos de conservación y reparación del contenedor.

Hasta el momento, nos hemos referido exclusivamente a los contenedores para los servicios marítimo y terrestre. Sin embargo, el proceso de contenerización resultó más apremiante en el caso de la aeronáutica comercial, ya que un avión representa fuertes pérdidas económicas si permanece demasiado tiempo en tierra, sobre todo si esto es consecuencia de las maniobras de carga y descarga de las mercancías.

Actualmente, en el caso del transporte aéreo, el movimiento de carga unificada se hace a través de dispositivos de unidades de carga (DUC). Este término se aplica tanto a las paletas como a los contenedores. La agrupación de paquetes sueltos permite una reducción de costos de carga, manipulación, -- tramitación y documentación que compensa el costo de estos dispositivos y sobre todo la pérdida de carga útil ocasionada por su tara.

En el Convenio de Aviación Civil Internacional, se encuentran las disposiciones respecto a las normas generales que deben cumplir los DUC para el transporte aéreo, por lo que normalmente a lo largo de este trabajo nos referiremos exclusivamente, a los contenedores para el transporte marítimo, carretero y ferroviario.

E. Ventajas y desventajas del transporte en contenedores.

La contenerización ha aportado innumerables ventajas al comercio internacional, a través de una mayor eficiencia y economía en los diversos sistemas de transporte. Podemos resumir esas ventajas de la siguiente manera:

- Como ya se ha señalado, el contenedor permite un servicio de puerta a puerta, entre la fábrica y el lugar de distribución final, en distancias como las existentes en las rutas Europa Japón, vía Estados Unidos, o Europa Japón, vía Transiberiano.

- Con el contenedor, no hay manejo intermedio de la mercancía en puerto, al momento de transferir la carga a otro medio de transporte, ello significa una mayor rapidez y menor riesgo de daños a la carga.

Del punto de vista del costo del manejo de la carga, también hay un ahorro considerable, pues no se paga el manejo intermedio.

- En términos generales, se requieren menos empaques para la mercancía, y lográndose en algunos casos eliminarlos totalmente, lo que repercute en sustancial reducción de costos.

- Resultado de las ventajas inherentes de la contenerización, es que las tarifas en este sistema resultan más bajas que en los medios convencionales. Una razón para ello, es que la contenerización es por principio un sistema de transporte de capital intensivo, mientras que en los servicios de líneas convencionales, la fuerza laboral tiene un importante papel.

- El tránsito es mucho más rápido comparado con los buques de carga general convencionales. Eso es el resultado de una combinación de buques más rápidos, de la racionalización del uso de los puertos, y de un sustancial ahorro de tiempo durante las maniobras de carga y descarga. Se puede agregar, que la correcta operación de los contenedores contribuye a eliminar la congestión portuaria.

- El tráfico más rápido de los buques, también significa la posibilidad de prestar servicios más frecuentes, y por lo tanto generar ahorros en gastos de almacenaje,

- Del punto de vista aduanero se prevé un solo documento, lo que facilita los trámites de un país a otro.

- Finalmente, para el transporte multimodal, los costos se calculan con el transporte por vía marítima y terrestre desde un principio.*

Como en todo avance tecnológico, no todo es favorable, los contenedores tienen algunos efectos negativos que se agudizan en el caso de los países en desarrollo.

- Falta de balance y volumen adecuado de las cargas en el tráfico.

Para que un sistema de alta contenerización funcione y rinda sus ventajas, es necesario que haya grandes volúmenes de carga susceptible de ser transportada en contenedores, y que exista un balance en el volumen o peso de las cargas transportadas en ambos sentidos de la ruta, a fin de evitar el trans-

* Alan E. Branch., "The Elements of Shipping", Chapman and Hall. London, 1977, pág.-190-2.

porte de contenedores vacíos que hace improductivo el sistema. Debido a razones muy especiales largas de describir, muy pocos puertos en los países en desarrollo tienen balance entre sus cargas de exportación e importación que pueden ser transportadas en contenedores.

Algunos son puertos en los que la importación supera a la exportación y viceversa. Esto crea la situación del desequilibrio de cargas por puerto. Por ejemplo, en el tráfico entre Gran Bretaña y la Costa Occidental de Sudamérica, la mayor parte de la carga contenerizable que se exporta del Reino Unido es para Colombia, Ecuador, y Perú, mientras que la de importación viene de Chile, Bolivia y Perú. Además, el 85% de la carga de importación para Gran Bretaña son minerales o madera. "Esto crea el problema dual de desequilibrio, tanto en la naturaleza de las cargas, como en el tonelaje, pues muy poca carga que sale de esta región es contenerizable y muchas unidades deben volver vacías". *

Otro factor importante de consignar en lo referente a la carga contenerizable, es que en muchos casos va dirigida a múltiples consignatarios y en lotes pequeños que no llegan a ocupar la capacidad total de los contenedores, lo que obliga a abrir el contenedor en el puerto, con las consiguientes operaciones de manipulación, despacho y envío fraccionado de la carga, lo que desvirtúa radicalmente la esencia misma del propósito del sistema.

* Cap. de Fragata Miguel Flores Nohesell, "El Desarrollo y Problemas de contenerización...". OP.CIT., pág.-17

Por otro lado, "ciertas cargas contenerizables de exportación en gran volumen como el café, han requerido el diseño de contenedores especiales con ventilación. La harina de pescado no ha podido ser contenerizada por la posibilidad de impregnación y contaminación. Se está estudiando la utilización del contenedor para el transporte de barras de metal en blocks, procedentes de Chile y Perú, pero aún no se ha llegado a una materialización de las posibilidades por diversos problemas que de solucionarse, darían una mayor factibilidad al sistema." *

- La situación portuaria. La forma como han sido construidos y desarrollados en diversas etapas los puertos en la mayor parte de los países en desarrollo, respondió a la demanda operativa del sistema de buques del tipo convencional para carga general, por lo que no son suficientemente amplios para el manejo de contenedores. Ello aunado a que el equipo mecánico disponible resulta inadecuado para atender con eficiencia - un número elevado de contenedores.**

De cualquier manera, las adaptaciones portuarias exigen una inversión muy elevada, que en ocasiones está por encima de la capacidad financiera, particularmente, de los países en desarrollo.

* Idem., Pág.-18

** Idem., pág.-18

- La posible pérdida del contenedor en su totalidad es otro riesgo que debe considerarse en su manejo.

Por otro lado, dadas las características técnicas y operativas de los contenedores, su uso para contrabando, es algo que se llega a presentar con cierta frecuencia.

La entrada en servicio del sistema de contenedores en un país determinando, es obra conjunta de armadores, usuarios y autoridades, pues de otra manera no se intentaría utilizar el servicio, ya que no existirían facilidades portuarias, y estas no se desarrollarían por la falta de demanda.

Un aspecto que no podemos dejar de mencionar, es justamente, las repercusiones laborales que la introducción de este servicio puede tener. Ya que puede desplazar la mano de obra no calificada y por otro lado, necesitar obreros especializados que posiblemente no estén disponibles.

- Otra restricción importante, se refiere a las que imponen las dimensiones del propio contenedor en lo que se refiere al largo, ancho y alto, pues en algunos países las condiciones para transportarlos hacia los centros de consumo y de producción, no permiten sino hasta un máximo de medidas, que generalmente es menor de 40 pies (12.20 mts.). Esta es entre otras, una razón por la que se ha intentado restringir las dimensiones de los contenedores.

F. Los Contenedores en México.

En nuestro país, el transporte de mercancía en contenedores, se realiza por aire, mar y tierra, presentando grandes variantes.

No tocaremos el transporte de mercancías contenerizadas por vía aérea, por estar fuera del objeto de este estudio, sin embargo, podemos afirmar que es frecuente, sobre todo en artículos de un alto valor agregado, que justifican el uso de ese tipo de transporte.

Los contenedores que son movidos por vía terrestre, y que cruzan principalmente la frontera del norte (Nuevo Laredo), no son lo suficientemente numerosos como para afirmar que su uso sea masivo.

-En el año de 1978 las compañías norteamericanas Sea/Land y Sea/Train, movieron un total de 1008 contenedores hacia territorio nacional, con un promedio de 84 contenedores por mes.

Hasta mayo de 1979, los datos de contenedores movidos por esas dos compañías son los siguientes:

Sea /Land 447 y Sea/Train 256, lo que da un total de 699 para lograr un promedio mensual de 139.8 contenedores.

Sus destinos principales fueron las Ciudades de México, Monterrey, y Guadalajara. *

* Nota: Datos proporcionados por la Dirección de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, de la S.C.T.

Por su parte, los ferrocarriles nacionales no cuentan en general, con el equipo especializado para manejar y transportar contenedores. Esto es de especial importancia, pues por ese medio, los contenedores logran su máximo rendimiento económico. Desafortunadamente, nuestro sistema ferroviario, además de las carencias técnicas, desde el punto de vista de los servicios que presta, es poco confiable, pues existen frecuentes robos y accidentes.

Por las circunstancias arriba expuestas, en muchos casos se prefiere recurrir al autotransporte, lo que significa un costo operativo mucho más elevado que el de los ferrocarriles, todo ello repercute negativamente en las ventajas económicas de la utilización de los contenedores, que va en contra de los incentivos que propician su uso.

Dentro del transporte marítimo de contenedores, citaremos a continuación algunas compañías marítimas que prestan ese servicio en México: *

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

Es una empresa privada con participación estatal (30%), la cual presta servicios entre los puertos principales de México y los Estados Unidos de América, Europa, Sudamérica y casi con cualquier parte del mundo, por medio de transbordos.

TECOMAR.

Empresa privada mexicana, concesionaria de un permiso exclusivo de transporte para una empresa automotriz, centrándose

* Nota: Información proporcionada por la Unidad de Asuntos Internacionales de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante de la S.C.T.

su tráfico, entre el puerto de Tuxpan en el Golfo de México, y Houston en los Estados Unidos y Bremen en la República Federal de Alemania.

PAXICON.

Empresa privada extranjera (inglesa), que efectúa servicios entre los principales puertos norteamericanos del Océano Pacífico y el Puerto de Manzanillo.

Ahora bien, el movimiento de contenedores en los principales puertos del país, se presenta de la siguiente manera:

Puerto MAZATLAN, SIN.

<u>Contenedores embarcados</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>I sem. 78</u>
	n° ton	n° ton	n° ton	n° ton
Cargados	—	—	9-0.1	32-0.3
Vacíos	—	—	—	6 -
Total	—	—	9-0.1	32-0.3

Contenedores desembarcados

Cargados

Vacíos

Total

Tráfico de contenedores al interior del puerto (porcentaje)

Vía caminera	—	—	100	100
Vía férrea	—	—	—	—
Vía fluvial	—	—	—	—

Puerto MANZANILLO, COL.

<u>Contenedores embarcados</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>I sem. 78</u>
	n° ton	n° ton	n° ton	n° ton
Cargados	109-1.1	120-1.3	303-3.4	132-1.0
Vacíos	—	—	—	149-0.3
Total	109-1.1	120-1.3	303-3.4	281-1.3

Contenedores desembarcados

Cargados	24-0.1	27-0.2	32-0.1	—
Vacios	71-0.1	83-0.1	96-0.2	51-0.1
Total	95-0.2	110-0.3	128-0.3	51-0.1

Tráfico de contenedores al interior del puerto (porcentaje)

Vía caminera	20	20	20	20
Vía férrea	80	80	80	80
Vía fluvial	—	—	—	—

Puerto TAMPICO, TAM.

<u>Contenedores embarcados</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>I sem.78</u>
	n° ton	n° ton	n° ton	n° ton

Cargados	18-0.2	531-5.0	1146-10.0	471-5.0
Vacios	—	—	166-0.4	188-0.4
Total	18-0.2	531-5.0	1312-10.4	659-5.4

Contenedores desembarcados

Cargados	305-4.5	395-4.4	233-3.0	358-4.0
Vacios	—	—	427-0.8	217-0.4
Total	305-4.5	395-4.4	660-3.8	575-4.4

Tráfico de contenedores al interior del puerto (porcentaje)

Vía caminera	20	20	20	20
Vía férrea	80	80	80	80
Vía fluvial	—	—	—	—

Puerto TUXPAN, VER.

<u>Contenedores embarcados</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>I sem.78</u>
	n° ton	n° ton	n° ton	n° ton

Cargados	2287-22,1	2454-25,7	1712-22,5	934-12,1
Vacios	—	—	—	—
Total	2287-22,1	2454-25,7	1712-22,5	934-12,1

Contenedores desembarcados

Cargados	3577-30,1	3838-34,1	2721-30,0	2811-30,9
Vacios	—	—	—	—
Total	3577-30,1	3838-34,1	2721-30,0	2811-30,9

Tráfico de contenedores al interior del puerto (porcentaje)

Vía caminera	100	100	100	100
Vía férrea	-	-	-	-
Vía fluvial	-	-	-	-

Puerto VERACRUZ, VER.

<u>Contenedores embarcados</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>I sem.78</u>
	nº ton	nº ton	nº ton	nº ton
Cargados	1408-16.8	2219-26.6	615-6.1	829-11.3
Vacos	-	-	-	-
Total	1408-16.8	2219-26.6	615-6.1	829-11.3

Contenedores desembarcados

Cargados	4712-56.5	2931-35.1	1883-17.7	1193-21.1
Vacos	-	-	-	-
Total	4712-56.5	2931-35.1	1833-17.7	1193-21.1

Tráfico de contenedores al interior del puerto (porcentaje)

Vía caminera	20	20	20	20
Vía férrea	80	80	80	80
Vía fluvial	-	-	-	-

Las cifras antes mencionadas no corresponden, desde luego, a las tres compañías que antes hemos citado, se refieren a todos los contenedores que entraron o salieron de esos puertos, sea en buques especializados o de carga general.

Por otro lado, hay que hacer notar que las cifras no guardan una tendencia definida, por lo que es difícil determinar su incremento anual a mediano y largo plazo. El movimiento de contenedores en México, es mas bien de carácter cíclico y sólo gracias a una infraestructura portuaria nacional adecuada, podrá aumentarse sustancialmente su tráfico hasta que podamos hablar del uso masivo de los contenedores en el transporte inter-

nacional, hacia y desde México.

En relación a esa necesidad infraestructural en la operación portuaria, se tiene muy avanzado el proyecto de la terminal de contenedores en el Puerto de Veracruz. A pesar de que se trata de una obra de dimensiones moderadas, su costo es bastante elevado, las especificaciones técnicas y presupuestales, son las siguientes: *

- MUELLE.- Longitud del puerto de atraque 200 m.
profundidad a pie de muelle 12 m.
Ubicación.- Se encuentra en la prolongación del muelle de granos, donde actualmente opera CONASUPO.
- AREA DE ALMACENAMIENTO.- Será la comprendida por las instalaciones de las bandas transportadoras, bodegas de granos y las instalaciones de Latex; proporcionando así un área de aproximadamente 4.0 Has.
- CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO.- La capacidad máxima será de 1,500 cajas contenedoras de 8 X 8 X 20 -- pies, apiladas a una altura de tres cajas.
- COSTO ESTIMADO DEL EQUIPO.- \$140'000,000.00 de pesos.
 - 1 grúa pórtico;
 - 2 trastainer;
 - 3 tractores de patio.
- TRAFICO ESTIMADO PARA LA 1a. FASE: 30,000 unidades anuales.

* Nota: Datos proporcionados por la Dirección General de Operación Portuaria de la S.C.T.

INVERSIONES EN PATIOS Y MUELLES.-

1978	\$ 20'000,000.	muelle
1979	\$ 5'000,000.	patio
1979	\$ 32'000,000.	muelle.

Se estima el costo total en este rubro en:

\$ 80'000,000.

El panorama que hemos presentado en este inciso, respecto a los contenedores en México, no pretende ser una visión completa, simplemente se ha tratado de señalar los aspectos más sobresalientes en la materia, en un caso concreto que es nuestro país.

El desarrollo de contenedores y transporte multimodal en el mundo, presenta grandes diferencias no sólo entre países desarrollados y países subdesarrollados, sino que entre estos - últimos también hay muy diversos grados de evolución en relación a ese elemento del transporte. Por esa misma razón, la comunidad internacional, podría beneficiarse de un instrumento jurídico - internacional, que a cada nación en su particular nivel de desarrollo, le ayude a crear, incrementar o bien proteger su sistema de contenedores, los elementos técnicos para su manipulación y su infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

A. Definición de Transporte Multimodal Internacional.

El servicio de transporte multimodal internacional en el comercio mundial, es aquel por medio del cual un operador ofrece un servicio cubriendo mas de un modo de transporte.

En el Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, que es producto de los trabajos del Grupo Preparatorio Intergubernamental para elaborar un convenio internacional sobre ese sistema de transporte, se encuentra la siguiente definición preliminar:

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

Sus dos principales características son, que el servicio se hace utilizando dos o más medios de transporte, y que el operador de transporte multimodal (OTM), ofrece un solo documento para el servicio completo. De tal manera que, por operador de transporte multimodal, se entiende toda persona que celebra un contrato de transporte multimodal y que actúa como

* Naciones Unidas, "Informe del Grupo de Trabajo del Grupo Preparatorio Intergubernamental, para el Transporte Multimodal Internacional", Doc. TD/B/AC.15 (VI)/W.G/L.1/Add.1. Ginebra, 1979. pág. 2

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.* Consecuentemente, se puede decir que este sistema está orientado a satisfacer las necesidades del usuario,

Existen otros dos elementos muy importantes en el transporte multimodal internacional, que són:

- El contrato de transporte multimodal, por medio del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

- El documento de transporte multimodal, que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador del mismo, ha tomado las mercancías bajo su custodia, y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato.

En las definiciones que hemos citado, "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, es decir, carga unificada,**

A pesar de que existen otras definiciones de transporte multimodal, hemos citado exclusivamente la que aparece en el proyecto de convenio sobre este sistema de transporte, debido a que es resultado del estudio de un grupo intergubernamental, que trabaja dentro del sistema de Naciones Unidas, concretamente

* Idem., pág. 2

** Véase el Capítulo I sobre carga unificada.

te en la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo. Sin embargo, habrá que esperar hasta fines de 1979 para saber si dichos trabajos se cristalizarán en un convenio definitivo.

B. Características.

El transporte multimodal no sólo se caracteriza por ser un servicio que utiliza dos o más medios de transporte diferentes, y que es ofrecido por un operador comercial, en realidad, existe una serie de características inherentes a un sistema tan elaborado, que se refieren a la documentación, a las responsabilidades del operador del transporte, y del expedidor, así como a cuestiones sobre reclamaciones y seguros, las cuales están expresadas de una manera preliminar en el Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, al cual nos referimos a lo largo de este capítulo.

El documento de transporte multimodal será a elección del expedidor negociable o no negociable, y deberá ser firmado por el operador.* Cuando el documento es negociable, deberá ser extendido a la orden o al portador, en este caso, "el operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose expedido el documento de transporte multimodal, en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe en su nombre, ha entregado de buena fe la mercancías contra devolución de uno de esos originales. Cuando el documento de transporte multimodal se expida en forma no negociable, se mencionará el nombre del consignatario". **

+ Naciones Unidas, "Informe del Grupo de Trabajo del Grupo Preparatorio Intergubernamental, para el Transporte Multimodal. OP. CIT. Pág. 5

** Idem., pág. 6

Por otro lado, la responsabilidad del operador del transporte multimodal por las mercancías, en virtud de este proyecto de convenio, abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega. En ese mismo sentido, el operador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega, se produce cuando las mercancías están bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.*

Tal y como se encuentran actualmente las negociaciones sobre el convenio de transporte multimodal, no se puede decir que se ha logrado un acuerdo definitivo respecto al límite de responsabilidad del operador. Por lo que toca al expedidor, el artículo 22 del proyecto señala que, éste no será responsable de la pérdida sufrida por el operador del transporte multimodal, a no ser que tal pérdida haya sido causada por culpa o negligencia del expedidor o sus empleados o agentes cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.**

El expedidor tiene obligación de señalar de manera adecuada, las mercancías peligrosas como tales, mediante marcas o etiquetas, y de ser necesario, indicar las precauciones que deben adoptarse sobre el particular.

* Idem., pág. 11

** Idem., pág. 16

Respecto a la jurisdicción, y con arreglo al Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado, en que el tribunal está situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre en uno de los lugares siguientes:

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

Como puede apreciarse, las implicaciones económicas y jurídicas, resultantes de la operación del transporte multimodal, desde el punto de vista de sus regulaciones, es tanto o más compleja que los requerimientos técnicos necesarios para su funcionamiento. Esto nos lleva a pensar, que así como en el área de la infraestructura, se requieren equipos especiales y obreros altamente calificados, en su aspecto jurídico, el transporte multimodal necesitará de expertos capaces, no sólo de operar el servicio en base al futuro convenio internacional sobre la

* Idem., pág. 19

materia, sino también especialistas que puedan en su caso, defender y hacer valer los derechos de los usuarios. Todo lo cual, implica, en muchos casos, especialmente en los países en desarrollo, una labor internacional de asesoría y ayuda técnica.

C. Su relación con los contenedores.

El transporte multimodal puede hacerse con ayuda de cualquier tipo de carga unificada, pues como ya se ha visto en el primer capítulo, la carga unificada facilita su manipulación entre un modo de transporte y otro, por ello, la relación entre los contenedores, exponente más evolucionado de las cargas -- unificadas, y el transporte multimodal nos parece del todo evidente, significa la máxima eficiencia de este sistema de transporte internacional.

Podemos afirmar que las alternativas que representa el transporte multimodal internacional en contenedores para el comercio mundial y la integración económica de los pueblos, es el resultado de siglos de progreso en esta actividad. Hemos tenido que esperar una sociedad de impresionantes volúmenes de producción y de infraestructuras portuarias, carreteras y ferroviarias, capaces de permitir este servicio. Sin embargo, debemos reconocer que todavía falta por recorrer un camino muy largo para poder hablar de servicios de transporte integrados a nivel verdaderamente universal.

Como lo hemos indicado, igualmente en el Capítulo I, se requiere el acoplamiento de todos los servicios y del equipo mecanizado que se utiliza en los transbordos, y de manera especial del medio físico, el contenedor, que realiza el viaje por los diversos medios de transporte, para lograr los máximos beneficios del transporte multimodal internacional en contenedores.

D. El transporte multimodal en México.

Debido a las características del transporte multimodal, que implican, por un lado una infraestructura portuaria carretera y ferroviaria adecuada, y por otro, un sistema jurídico que ampare el servicio en su totalidad, podemos afirmar - que en nuestro país, este servicio está en vías de introducción.

El transporte multimodal no sólo comprende aquel que se realiza en contenedores, sin embargo, este es el medio más idóneo, razón por la cual los principales proyectos de multimodal, están centrados en el uso de contenedores.

Un ejemplo de lo anterior, es el proyecto del Puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec, el cual es fundamentalmente multimodal, pues en las ventajas que se derivan del uso de contenedores, se sustenta económicamente el proyecto.

"El beneficio que inicialmente plantea el puente terrestre, para ciertas rutas marítimas, es la reducción de costos totales de navegación, pago de cuotas en el Canal de Panamá, más dos días, que en promedio se consume entre espera y cruce de dicha vía. Tomando como ejemplo un buque en la ruta de Oriente a Costa de los Estados Unidos en el Golfo de México, se alcanza un ahorro total por barco de 75,566 dólares. Suponiendo, en el caso de que el barco llegue cargado a su máxima capacidad de 360 contenedores de 40 pies, el ahorro por contenedor será de 210 dólares, que al cambio de 23 pesos por dólar equivale a 4,830 pesos." *

* Todos los datos respecto al puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec, han sido tomados del Resumen del Proyecto elaborado por la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante de la S.C.T. México, 1978.

"Con base en el estudio de las rutas actuales, es razonable suponer que el corredor istmico podrá captar, cuando menos, un 7% de la carga contenerizada que cruza el Canal de Panamá." *

A pesar de que el proyecto se sustenta en el principio de menor inversión y la máxima utilización de los elementos físicos disponibles actualmente, el servicio de contenedores requiere de un mínimo de elementos mecanizados especiales, y de infraestructura.

El equipo necesario para el proyecto en su primera etapa, que implica el manejo de 720 contenedores en 36 horas, es:

- Una grúa de pluma revolvente
- Transtainer **
- Cuatro tractores Coatzacoalcos, Ver.
- Ocho plataformas

- Grúa de pórtico
- Dos transtainers Salinas Cruz, Oax.
- Cuatro tractores
- Ocho plataformas

Por otro lado, el análisis de la infraestructura actual, muestra que los niveles de servicio a los que funciona la carretera transístmica, permiten disponer de una capacidad suficientemente amplia, para soportar el tránsito vehicular presente. Aquí también se contempla la modernización del tramo Coatzacoal

* S.C.T, Resumen del Proyecto OP, CIT., pág. 15

** Véase el inciso C del Capítulo I.

cos-Minatitlán y la construcción del libramiento a la ciudad de Acayucan.

El ferrocarril transístmico de Tehuantepec, dispone de capacidad suficiente para la demanda interna que se genera, tanto en el movimiento de pasajeros, como de carga.

A pesar de contarse con excedentes de capacidad, esto no es suficiente para el servicio adicional provisto para la operación de transporte de contenedores. Sin embargo, tomando en cuenta las obras en proceso de realización, e incluyendo las ampliaciones requeridas en los laderos, será factible tener capacidad disponible hasta de 17 trenes por día, destinados al puente terrestre.

"La restricción más significativa del sistema ferroviario, es la carencia de instalaciones adecuadas en las terminales marítimas. No obstante ser el medio idóneo para el traslado masivo de contenedores, dada su posición actual, se ha determinado asignarle únicamente el 30% de las unidades que permitirá la capacidad operativa de los puertos, hasta en tanto no se realicen las obras, que en el área proyectan las autoridades competentes." *

En la operación conjunta del transporte carretero y ferroviario, de acuerdo con las actuales condiciones, el ferrocarril moverá 108 contenedores de las 360 unidades estimadas, el resto 252, 70%, serán manejadas por el autotransporte. **

* Idem. pág. 11

** Idem. pág.

La cantidad de equipo requerido para el autotransporte para movilizar 252 contenedores de 40 pies, en su maniobra indirecta, en un lapso de 30 horas, es de 126 unidades; de efectuarse la maniobra directa, estarán en el puerto contrario 36 horas después de iniciada la fase de traslado. Bajo esta condición, los contenedores operados por ferrocarril estarán en el puerto de destino 23 horas después del inicio de las actividades. *

Por el lado de las instalaciones portuarias, corresponde a Salina Cruz, la mayor inversión debido fundamentalmente a la obra del muelle especializado.

A pesar de que este proyecto, como se indicó en un principio, se sustenta en gran medida, en la infraestructura existente, lo que falta en inversiones es todavía considerable y más si se toma en cuenta que en esta etapa, estamos frente a un proyecto de alcances muy limitados, quiere decir esto, que si imaginamos un proyecto de mayores dimensiones, las inversiones serán, no del orden de los 300 millones, sino de miles de millones. Esta última observación debe hacernos reflexionar acerca de las medidas que a nivel internacional se pueden tomar para proteger hasta donde sea posible tales inversiones.

Es menester aclarar, que de hecho existe un sistema multimodal en operación, baste citar el tránsito de contenedores que vienen por vía férrea hasta la frontera norte de nuestro país, donde regularmente transbordan a plataformas de auto

* Idem, pág.

transporte, sin embargo, como ya se ha señalado, el transporte multimodal en México, está de hecho en su fase de introducción para su uso masivo.

CAPITULO III.

PRINCIPALES ORGANISMOS INTERNACIONALES
QUE TRATAN ASPECTOS RELATIVOS A LOS CONTENEDORES
Y SU NORMALIZACION.

CAPITULO III

PRINCIPALES ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE TRATAN ASPECTOS RELATIVOS A LOS CONTENEDORES Y SU NORMALIZACION.

A. Concepto de Normalización.

El desarrollo científico y técnico alcanzado en todos los campos de la actividad humana, se ha dado en los más variados lugares a lo largo de toda la historia. Esencialmente, el ingenio del hombre se va complementando a través de los sucesivos avances del conocimiento, sin embargo, para que tales eventos tengan cohesión y continuidad, es menester contar con un mínimo de compatibilidad entre los instrumentos, máquinas y otros elementos, inventados para satisfacer las necesidades de cada etapa del progreso.

Asimismo, es necesario contar con un lenguaje técnico uniforme, que se utilice para referirse a todos ellos.

Por lo anterior, vemos que la creación de normas es de gran importancia, no sólo desde el punto de vista de las investigaciones teóricas, sino también para la vida cotidiana. Actualmente no nos sorprende que la tapa de la lente de una cámara fotográfica japonesa, se ajuste perfectamente a otra producida en la República Democrática de Alemania, o en los Estados Unidos.

El diccionario de la Lengua Española, define "la acción de normalizar, como "la de regularizar, o poner en buen orden, lo que no lo estaba". *

* Diccionario de la Lengua Española, XIX Edición, Espasa Calpe, Madrid, 1970.

En otro diccionario*, encontramos que "normalización" se define como: "la reglamentación de las dimensiones y calidades de los productos industriales con el fin de simplificar y reducir los gastos de fabricación y utilización de los mismos". Esta última definición es bastante práctica, pues hace eco de las necesidades de la sociedad moderna, en la que fácilmente - un país determinado puede intercambiar conocimientos técnicos y científicos con un país industrializado de occidente, a la vez que complementar sus programas científicos con datos y conocimientos provenientes de países socialistas, todo ello, gracias a la normalización.

La necesidad de normas ampliamente aceptadas, fué en realidad producto de las exigencias del explosivo crecimiento industrial, y el consecuente intercambio comercial a nivel mundial que se dió fundamentalmente en el contexto del siglo XX, donde resulta prácticamente imposible vivir en la autarquía -- económica y tecnológica, de tal manera, que era evidente la necesidad de la normalización en casi todos los dominios de la industria y el comercio.

Asimismo, era indispensable la mútua aceptación de la certificación de los niveles de calidad de los productos que se intercambian. Vemos como esta actividad se ha extendido a prácticamente todos los dominios de la creatividad humana; las cuerdas de los tornillos, y las tuercas, el equipo contra el

* Diccionario "Pequeño Larousse Ilustrado", Edit. Larousse, México, 1971, pág.724.

fuego, la relojería, los productos petroleros, procedimientos bancarios, aplicación de métodos estadísticos, instrumentos quirúrgicos, y un sinnúmero de productos están normalizados, o en vías de ser normalizados.

Actualmente, la normalización integrada, es un concepto muy útil, pues implica un método para garantizar los mejores resultados de la normalización en cualquier esfera del comercio, la industria o la cultura. En él se distinguen las siguientes etapas:

- Elaboración de la norma: Es un trabajo fundamentalmente desarrollado por los técnicos especializados en cada materia. Debe guardar una lógica precisa.
- Medición de la norma: No puede haber normas si no podemos referirnos a ellas con unidades correspondientes.
- Prueba de la norma: Es indispensable ponerla a prueba, para determinar su eficacia. Generalmente, las pruebas serán hechas por encima de su capacidad mínima. De nada servirán las etapas anteriores, si no existen instituciones que den fé de los tres pasos descritos. De ahí la importancia de la certificación de las normas, y en todo caso, del reconocimiento mútuo a nivel internacional de las instituciones
- Certificación de la norma:

que emiten tales certificados. *

De todo esto, podemos concluir que toda incompatibilidad entre productos, maquinarias y servicios, repercute negativamente en los costos y eficiencia de los mismos. El máximo rendimiento de los contenedores, como el de cualquier otro elemento del transporte, está sujeto a su mas amplia aceptación técnica, en base a una correcta normalización.

* Nota; Definición obtenida en la Dirección General de Normas de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, México, D.F.

B. Organización Internacional de Normalización.

1. Estructura.

La Organización Internacional de Normalización (ISO)* es una institución especializada, no gubernamental, tendiente a favorecer la normalización en todo el mundo.

Sus actividades contribuyen a mejorar el intercambio de mercancías y servicios, además de que fomenta la cooperación en las esferas más importantes de la actividad humana; la intelectual, la científica, técnica y económica.

Actualmente, son miembros de la ISO, los organismos de normalización representantes de 84 países.** Para este fin, un "comité miembro" de la ISO, es "el comité nacional más representativo de la normalización de su país", *** sin que necesariamente sea de carácter gubernamental.

Para los países que no cuentan todavía con sus propios organismos nacionales de normalización, existe una forma especial de afiliación a la ISO, la de los "miembros correspondientes", estos miembros no participan en las actividades técnicas, pero son informados de los trabajos efectuados en el área que les interesa. Un miembro correspondiente, después de algún tiempo, se convierte normalmente en comité miembro. Casi todos los

* Usaremos las siglas en inglés ISO (International Organization for Standardization), por ser esta la manera como se conoce internacionalmente esa organización.

** ISO "Rapport Annuel", Geneve, 1978, pág. 3

*** Naciones Unidas, "Informe del Grupo de Expertos sobre Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Intermodal Internacional, Doc. TD/B/AC.20/1, Ginebra, 1976, pág. 5

miembros correspondientes son instituciones gubernamentales.

Sobre este mismo aspecto, podemos señalar, que los organismos miembros de la ISO que participan activamente en los trabajos de un comité técnico, se llaman miembros participantes (P). Estos organismos tienen derecho a participar plenamente en los trabajos de los comités técnicos de la ISO y el deber de votar. Los organismos miembros que no participan en las actividades de la ISO, y que solamente desean mantenerse informados de ellas, están registrados para los efectos de los trabajos de los comités técnicos, como miembros observadores (O).

Cuando la ISO fué creada en 1947, la mayor parte de sus comités miembros eran representantes de países industrializados, sin embargo, en los últimos años, un número creciente de países en desarrollo han establecido sus instituciones nacionales de normalización, con lo que han podido incrementar sensiblemente su participación en la ISO, sin embargo, y a pesar de que ellos constituyen la mayoría actualmente, los trabajos están basados en gran parte, en las experiencias de los países industrializados.

Para abril de 1978, la ISO contaba con 65 comités miembros y 19 miembros correspondientes. *

Los órganos principales de la ISO són:

La Asamblea General, el Consejo y el Comité Ejecutivo.

La Asamblea General consiste en una reunión de delegados designados por los organismos miembros, que se celebra

* ISO "Rspport Annuel, OP, CIT., pág. 3.

por lo menos una vez cada tres años. En la Asamblea General, - cada organismo miembro tiene un voto.

El Consejo de la ISO dirige las actividades de la organización, incluida la de aceptar las normas que le presenta - la Secretaría Central para su publicación como normas internacionales. Para 1978 el Consejo está constituido por los siguientes países: *

(ABNT)	Brasil	(ISI)	India
(AFNOR)	Francia	(ISIRI)	Irán
(ANSI)	Estados Unidos	(JISC)	Japón
(BSI)	Reino Unido de la Gran Bretaña.	(JZS)	Yugoslavia
(DIN)	Rep. Federal de Alemania	(MSZH)	Hungría
(EOS)	Egipto	(ON)	Austria
(GOST)	Unión Soviética	(SAA)	Australia
(GSB)	Ghana	(SCC)	Canadá
		(SFS)	Finlandia
		(SII)	Israel

El Presidente de la Organización y el Vicepresidente eran para esa fecha el Prof. y Dr. V.V. Boitsov de la Unión Soviética y el Sr. R.L. Hennessy del Canadá.

El Comité Ejecutivo, es un comité permanente y sobre el cual el Consejo delega funciones y deberes que estima necesarios. Este comité está integrado por el Vicepresidente del Consejo que éste elige entre sus miembros y por tres a siete personas que representan a los organismos miembros.

Ayudan al Consejo en su labor varios comités asesores entre los que se encuentran el Comité de Planificación y el Comité de Desarrollo. El primero de ellos tiene entre otras, las siguientes funciones:

* Las siglas que aparecen entre paréntesis, son de los órganos nacionales de normalización.

- Asesorar al Consejo en todas las cuestiones relacionadas con la organización, coordinación y planificación de la labor técnica de la ISO.

- Revisar los títulos y la esfera de competencia de los distintos comités técnicos para que haya la mayor coordinación posible entre ellos y evitar así toda duplicidad de actividades.

- Examinar propuestas para el estudio de nuevas cuestiones y hacer al Consejo las recomendaciones adecuadas.

- Hacer recomendaciones al Consejo respecto de todas las cuestiones relacionadas con el establecimiento o la disolución de comités técnicos y de las divisiones técnicas.

Por su parte, el Comité de Desarrollo está integrado por un Presidente y por los organismos miembros a los que les interesa formar parte de él, en calidad de miembros participantes o de observadores. El Presidente del Comité es de un país en desarrollo, y las atribuciones del Comité, són las siguientes:

- Determinar las necesidades de los países en desarrollo en lo tocante a la normalización y cuestiones conexas, por ejemplo: control de calidad, metrología, certificación y otros temas sobre la materia, así como ayudar, cuando haga falta, a los países en desarrollo a definir esas necesidades.

- Una vez determinadas esas necesidades, recomendar medidas para ayudar a los países en desarrollo a satisfacerlas.

- Servir de foro para la discusión de todos los aspectos de la normalización y de las actividades conexas que se -
llevan a cabo en los países en desarrollo, así como para el in
tercambio de experiencias entre los países desarrollados y los
países en desarrollo, lo cual debe hacerse en estrecho contac-
to con los organismos especializados del sistema de Naciones -
Unidas, la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI), y los
comités del Consejo de la ISO.

- Asesorar al Consejo sobre las cuestiones anteriores.

La ISO tiene además cuatro divisiones técnicas que

són:

- División Técnica 1 de Tecnología Mecánica.

- División Técnica 2 de Agricultura.

- División Técnica 3 de Construcción.

- División Técnica 4 de Distribución de Mercancías.

Cualquier miembro de órganos de la ISO puede formar -
parte de esas divisiones técnicas.

Sus principales tareas son:

- Estudiar y evaluar la necesidad de normas interna-
cionales en la esfera de competencia de la respectiva división
técnica, con miras de asegurar una planificación sectorial cohe-
rente.

- Examinar la labor de otras organizaciones internacio-
nales que realizan actividades importantes o están muy intere-
sadas en la esfera de competencia de la respectiva división -
técnica.

- Estudiar aspectos concretos de la planificación, programación o coordinación en la esfera de competencia de la respectiva división técnica, especialmente los que crean alguna dificultad.

- Hacer las consiguientes recomendaciones a los comités técnicos competentes o al Consejo de la ISO, a sus comités asesores, o al Secretario General según proceda. *

La labor técnica de la ISO, corre a cargo de 154 comités técnicos, cada uno de los cuales abarca una esfera de la normalización perfectamente definida. Estos comités establecen a su vez, sus propios subcomités o grupos de trabajo, según lo estimen necesario.

La Secretaría General de la ISO actúa como secretaria de las divisiones técnicas. El Consejo de la ISO designa las secretarías de los comités técnicos. Las secretarías de los subcomités son designadas por los comités técnicos. Es política del Consejo de la ISO que la composición geográfica de las secretarías técnicas sea lo más amplia posible. Los grupos de trabajo están integrados por expertos designados a título personal por el correspondiente comité o subcomité técnico.

Existen dos categorías para las organizaciones internacionales que desean mantener relaciones con la ISO; la "A", que se establece con organizaciones que aportan una contribución efectiva a la labor de la ISO, en cualquiera de sus terrenos en que ésta trabaja, aún cuando no tiene voto oficialmente, se le invita a formular las observaciones que estimen convenientes acerca de los proyectos de normas internacionales, in-

* Naciones Unidas, "Informe Sobre la Reunión del Grupo de expertos...", OP.CIT.; págs.6-7

cluso pueden apoyar a las posiciones adoptadas por los organismos nacionales miembros de un comité o subcomité técnico con derecho a voto, las relaciones de categoría "B", se establecen con organizaciones que solamente desean mantenerse informadas de la labor de la ISO, pueden asistir a reuniones, si así lo solicitan. *

Las propuestas para que se inicie la preparación de una norma internacional puede ser presentada por un organismo miembro, por un comité técnico o una división técnica, por el Secretario General de la ISO, o por una organización internacional. Por lo tanto, la petición de una organización internacional de que se estudie una cuestión técnica en la ISO, es tramitada de la misma manera que la petición de un organismo miembro.

Finalmente, es de señalarse que la aplicación de las normas de la ISO por los países miembros, es facultativa. Sin embargo, se espera de los organismos miembros que votan a favor de determinada norma, el que la apliquen.

* Idem, pág. 7

2. Procedimientos para la preparación de las normas.

El procedimiento de la elaboración de las normas dentro de la ISO, es particularmente importante, pues de él depende en gran medida la conformidad de la mayoría de los países para adoptar posteriormente tales normas. *

Cuando un organismo miembro, u otras organizaciones - presentan una propuesta de elaboración de una nueva norma, por lo general un grupo de trabajo de expertos del comité o el subcomité competente, prepara un "proyecto de propuesta" que se registra en la Secretaría Central y al que se asigna un número que no variará durante toda la elaboración de la norma y que será también el número con el cual se publicará la norma.

El "proyecto de propuesta" se somete a la consideración y aprobación de los miembros del comité técnico. Si no se llega a un acuerdo, la secretaria del respectivo comité o subcomité técnica prepara y distribuye un nuevo proyecto, hasta que se obtiene el apoyo mayoritario de los miembros participantes en el comité técnico. Acto seguido, la secretaria del comité técnico somete el proyecto de propuesta a la Secretaría Central de la ISO con objeto de que se le dé la forma de un proyecto de norma internacional, (DIS) y se distribuya a los organismos miembros para que lo aprueben por votación en el término de seis meses. También se envían copias del proyecto de propuesta y del proyecto de norma internacional a otros comités -

* El procedimiento ha sido tomado de; Naciones Unidas "Informe del Grupo de Expertos sobre Normas...", OP.CIT, págs.8-9

técnicos de la ISO y a las organizaciones internacionales con las que mantiene relaciones, para que formulen las observaciones que estimen pertinentes.

Para que se apruebe un proyecto de norma internacional se requiere una mayoría del 75% de los miembros votantes de la ISO. Efectuada la votación se envía el proyecto, con todas las observaciones formuladas al respecto, a la secretaría del comité técnico competente, que introduce modificaciones de poca importancia, si el proyecto ha obtenido la mayoría de votos necesaria, teniendo en cuenta las observaciones recibidas, si no ha sido así, la secretaría preparará un nuevo proyecto para volver a someterlo a los organismos miembros de la ISO.

El texto revisado del proyecto de norma internacional es presentado por la Secretaría Central al Consejo de la ISO, el cual acepta su publicación como norma internacional en los tres idiomas oficiales de la ISO: francés, inglés y ruso.

Las normas de la ISO según sus estatutos, deberían revisarse cada cinco años, o antes si lo solicita un organismo miembro.

El procedimiento, tal y como ha sido descrito, no parece presentar serios inconvenientes técnicos, sin embargo, existen otros elementos, sobre todo lo referente a la participación del mayor número posible de países, que pueden, en un momento dado, desvirtuar la eficacia de ese procedimiento. Esto se verá con más detalle en el Capítulo IV.

3. Actividades en General.

Hasta hace pocos años, la normalización internacional, era esencialmente la preocupación de la industria, en la que - intervenían productores usuarios de bienes y servicios. El trabajo técnico de la ISO estaba principalmente concentrado en el dominio industrial, ocupándose de cuestiones tales, como la resistencia en la tensión de alguna clase de acero; un método de prueba para los hules, o bien las dimensiones de tubos.

Es significativo que el primer comité técnico de la ISO, ISO/TC 1, se ocupa de la cuerda de los tornillos, el segundo de las tuercas y los tornillos, y así sucesivamente. Cuando la ISO fué creada hace treinta años, esas áreas formaban el centro de su trabajo.

En años recientes, sin embargo el dominio de la ISO, se ha extendido considerablemente. ISO se ocupa todavía de las cuerdas de los tornillos, del acero y de los rodamientos, pero su programa de trabajo hoy, incluye también equipo médico, mueblería, la calidad del aire y del agua, ergonomía, sólo para dar unos ejemplos.

Actualmente los trabajos de la ISO se extienden virtualmente a todos los dominios de la actividad humana excepto la electromecánica, que es tratada por la Comisión Electrotécnica Internacional, y los productos farmacéuticos que lo son - por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

El más amplio dominio de actividades se refleja igualmente en el número de sus comités técnicos. A finales de 1977

la ISO contaba como ya se señaló, con 154 comités principales y 1,879 órganos de trabajo en total, de los cuales más de la mitad han sido creados en el transcurso de los últimos diez años.

El aumento de las áreas de trabajo de la ISO, vá aparejado de una participación más amplia en los trabajos técnicos. Ello se debe a que las instituciones gubernamentales, las comunidades científicas, los organismos internacionales y ciertas organizaciones de consumidores, están cada vez más interesadas en esta actividad internacional.

Actualmente 100,000 expertos del mundo entero, están directamente envueltos en los trabajos técnicos de la ISO. Todos ellos aportan sus conocimientos y su experiencia, sobre las que se fundan las normas internacionales.

La mayor parte de las actividades de la ISO se hacen por correspondencia. Por otro lado, las reuniones de trabajo se llevaron a cabo en mas de 40 países distintos durante el año de 1977.

El resultado de la actividad de la ISO es publicado bajo la forma de Normas Internacionales. En abril de 1978 se contaban 3,500 normas internacionales en total, de las cuales más de la mitad habían sido publicadas o revisadas en el transcurso de los últimos tres años. Esas normas de la ISO son informes técnicos altamente concentrados.

A esas normas, se suman aproximadamente 3,000 proyectos de normas internacionales, de las cuales, la mayor parte

serán publicadas en el transcurso de los dos siguientes años, de tal manera, que el número de normas aplicadas por la ISO - sobrepasará las 5,000 a finales de la presente década.*

* ISO, "Rapport Annuel", OP.CIT., pág.-4

4. Su labor en materia de normalización de contenedores.

La elaboración de normas internacionales aplicables a los contenedores y a las actividades de transporte conexas, se lleva a cabo en el Comité Técnico 104 de la ISO. La esfera de trabajo de este Comité es la normalización de los contenedores.

En la labor del Comité Técnico 104 de la ISO, participaron durante 1977, las instituciones nacionales de normalización de 32 países. *

De estos miembros participantes cinco pertenecen a países en desarrollo: Brasil, Cuba, India, Irán y Malasia. En este Comité Técnico hay diez miembros observadores, seis de ellos pertenecen a países en desarrollo, que son: Colombia, Chile, Iraq, México, Paquistán y Yugoslavia. La secretaria del Comité Técnico 104 de la ISO, se encuentra en los Estados Unidos de América. El Comité tiene tres grupos de trabajo:

- El Grupo de Trabajo No. 1 sobre Terminología.
- El Grupo de Trabajo No. 2 sobre Manipulación.
- El Grupo de Trabajo No. 3 sobre Codificación y Mercado.

Las secretarías se hallan en Bélgica, Suecia y los Estados Unidos, respectivamente. Tienen asimismo tres subcomités.

El Subcomité I, el Subcomité II y el Subcomité III, cuyas secretarías están en Francia, Reino Unido y la URSS, respectivamente. Hay dos organismos miembros participantes en los

* ISO, "Annual Report" for 1977, pág.- 3

subcomités que pertenecen a dos países en desarrollo, que son la India y Marruecos.

Mantienen relaciones con este Comité Técnico varias organizaciones internacionales, entre las que se encuentran, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Oficina Internacional de Containers (OIC), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), y la Cámara Naviera Internacional (CNI).

En principio, el Comité Técnico 104 de la ISO se ha ocupado de idear contenedores que sean intercambiables entre los diferentes modos de transporte internacional y de determinar lo mejor posible las normas de seguridad y las características técnicas, prácticas y económicas de los contenedores.

El Comité basó inicialmente su labor en el concepto de un contenedor de carga general, pero al irse utilizando cada vez con mas frecuencia contenedores para cargas especiales, - cisterna, para carga seca, a granel, y otros, el Comité reorganizó su programa de trabajo creando subcomités para que se ocuparan de la elaboración de normas aplicables a tipos determinados de contenedores destinados a cargas especiales.

Se han normalizado tres series de contenedores, establecidos con arreglo a las siguientes dimensiones y pesos brutos máximos, no por tipos.

Serie 1.

Contenedores con una sección transversal uniforme de 2,438 x 2,438 mm (8 x 8 pies).

De una longitud nominal que varía de 1,500 a 12,000 mm (5 a 40 pies).

También están incluidos en esta serie los contenedores con una altura de 2,438 a 2,591 mm (de 8 pies a 8 pies y 6 pulgadas) y longitudes de 6,000, 9,000 y 12,000 mm (20, 30 y 40 pies).

Los pesos brutos máximos de los contenedores de 1,500 a 12,000 mm (5 a 40 pies), de largo oscilan entre 5 y 30 toneladas. Estos contenedores están destinados al tráfico internacional, incluido el intercontinental. *

Serie 2.

Contenedores de una altura uniforme de 2,100 mm, (6 - pies y 11 pulgadas), una longitud de 1,450 a 2,920 mm (4 pies y 9 pulgadas a 9 pies y 7 pulgadas) y una anchura de 2,100 a 2,300 mm (6 pies y 11 pulgadas a 7 pies y 7 pulgadas).

El peso bruto máximo es de 7 toneladas. *

Esta serie había sido aceptada para utilizarla limitadamente en viajes de transporte por carretera y ferrocarril dentro de la Europa Occidental, principalmente en la red de la UIC, no llegó a utilizarse en todo el mundo y más tarde fué eliminada del programa del Comité Técnico 104 y también de las normas existentes.

Los contenedores de la serie 1, surgieron como los de las mayores dimensiones compatibles con el transporte intercam

* Naciones Unidas; Informe sobre la Reunión del Grupo de Expertos sobre normas aplicables a los Contenedores... OP.CIT. - pág. 11

** Idem., pág. 11

biable por mar, ferrocarril y carretera, mientras que la normalización de los contenedores de la serie 2, se recomendó alegándose que ya había grandes cantidades de esos contenedores, -- principalmente dentro de la UIC. Así pues, mientras que las consideraciones que condujeron a normalizar los contenedores de la serie 1, se basaban en el deseo de facilitar y armonizar el mayor desarrollo de la contenerización, esto es, miraban al futuro, en cambio las que llevaron a normalizar los de la serie 2, tuvieron un carácter diferente, pues respondían a situaciones de hecho. Cabe sin embargo agregar, que la normalización de los contenedores de la serie 2, no significaba en sí que fuera una recomendación para que se continuásen fabricando contenedores de esos tamaños.

En realidad, algunos de los que propusieron esta serie preveían en aquellos momentos su posible desaparición, pese a que algunas empresas de transportes, incluidas empresas nacionales, ofrecían tarifas preferenciales para la utilización de contenedores de esa serie, con lo cual prolongaban su vida.

Serie 3.

Contenedores de una altura uniforme de 2,400 mm (7 - pies y 11 pulgadas).

Una longitud uniforme de 2,100 mm (6 pies y 11 pulgadas).

Una anchura de 1,325 a 2,650 mm (4 pies y 4 pulgadas a 8 pies y 8 pulgadas).

El peso bruto varía de 2.5 a 5 toneladas.

Estos contenedores están esencialmente destinados a los sistemas continentales internos. *

Los principales campos de la normalización de los contenedores, se refieren a sus dimensiones y pesos brutos máximos; especificaciones y pruebas de resistencia, sus características de manipulación, así como la identificación y marcado del contenedor; terminología y su manipulación y sujeción.

En lo que respecta a dimensiones y pesos brutos máximos, la ISO ha publicado dimensiones y pesos brutos máximos normalizados. La norma ISO 668 se refiere a las dimensiones. Posteriormente se ha hecho una revisión de la norma ISO 668, que ha sido distribuida como proyecto de norma internacional DIS - 668, a los organismos miembros de la ISO para su votación formal dentro de la serie 1. El proyecto de norma DIS 668 incluye contenedores de 6,000, 9,000 y 12,000 mm (20, 30 y 40 pies) de largo y 2,591 (8 pies y 6 pulgadas) de alto, además de los contenedores de sección transversal de 2,438 x 2,438 mm (8 x 8 - pies), de ese mismo largo y de las otras longitudes. **

La ISO ha hecho estudios de las dimensiones internas mínimas de algunos contenedores para cargas especiales, habiéndose fijado la anchura de los contenedores isoterms en 2,200 mm (86,625 pulgadas), pero no la longitud ni la altura a fin de no imponer limitaciones excesivas a los fabricantes. En cambio, con respecto a algunos otros contenedores destinados a

* Idem, pág. 11

** Idem, pág. 11

usos especiales aún no se ha estimado necesario fijar dimensiones internas mínimas. Se han hecho propuestas de dimensiones internas mínimas de los contenedores de la serie 3, que el Comité Técnico 104 de la ISO, está estudiando.

En un principio, la labor del Comité Técnico 104, sobre especificaciones y pruebas, estuvo exclusivamente relacionada con los requisitos de los contenedores de carga general. Actualmente existe una serie de normas aplicables a estos contenedores y a los contenedores especiales. Para elaborarlas se tuvieron en cuenta los problemas de aceleración de fuerzas -- aplicadas que podrían surgir durante el transporte y las operaciones de izada, manipulación, sujeción y apilamiento y carga de mercancías.

El principal procedimiento para manipular y sujetar contenedores de la serie 1, consiste en la utilización de cantoneras.

Características tales; como huecos de entrada de la horquilla y cavidades para los brazos, prensos se consideran especificaciones suplementarias de uso facultativo y figuran en los diseños que acompañan a las correspondientes normas sobre especificaciones y pruebas de contenedores.

La labor de normalización de las especificaciones de un contenedor multimodal aire/superficie, ha corrido a cargo del propio Comité Técnico 104, y del Comité Técnico 20 sobre Aeronaves y ha culminado en la adopción de una norma internacional al respecto.

La Junta de la IATA, que se ocupa del equipo para el transporte de unidades de carga, ha ideado además 11 contenedores normalizados. Asimismo, se han normalizado dos paletas de almacén llamadas unidades de base de la ISO.

La IATA también tiene el propósito de elaborar normas para submódulos, y para esto espera los resultados de los debates del Comité Técnico 122 de la ISO, sobre la normalización de los tamaños de los embalajes y de las dimensiones de la unidad de carga. Según la IATA, aún no se ha logrado la total compatibilidad de los contenedores, mediante su normalización, en el transporte marítimo, terrestre y aéreo.

La IATA opina, "que se necesitan normas o especificaciones internacionales de la altura que debe tener la plataforma de carga de los vehículos de transporte por carretera, pero el resto de las especificaciones interfaciales de los vehículos de superficie, estarían determinadas por las de los propios contenedores fijadas en las normas ISO". *

Por lo que se refiere al equipo de izada y traslación en las terminales, el Comité Técnico 104 de la ISO, ha establecido las normas básicas de superficie interfacial para facilitar la intercambiabilidad operacional entre los contenedores de la serie 1 de la ISO.

Las normas de la ISO regulan detalles de construcción, tales como el método de izada por las cantoneras, superiores o inferiores, las superficies de apoyo de las cantoneras, los hue

* Idem., pág. 13

cos de entrada para la izada mediante horquillas elevadoras, o las superficies de apoyo a lo largo de la parte inferior de los contenedores para la izada mediante carretillas-pórtico. Las normas de la ISO sobre superficie interfacial, también contienen especificaciones fundamentales de la estructura básica de los contenedores de la serie 1 de la ISO y del equipo de traslación utilizado en los terminales, como transportadores, remolques esclavos (carretillas de terminales), equipo de traslación lateral y accesorios de inserción para ruedas orientables.

El diseño del equipo de izada y traslación utilizado en los terminales se ha dejado a la entera libertad de la industria, en vista de la diferencia de condiciones según los países y de la falta de un incentivo económico para establecer normas.

El Comité Técnico 104 de la ISO, se ha ocupado del transporte en contenedores, en la medida en que las condiciones operacionales identificadas y cuantificadas de los buques, vagones de ferrocarril, vehículos de motor y aviones influyen en el diseño del contenedor.

Esa labor se ha llevado a cabo en estrecha cooperación con los siguientes comités técnicos de la ISO: Comité Técnico 8 de Construcción Naval, Comité Técnico 20 de Construcción Aeronáutica y Comité Técnico 22 de Construcción de Vehículos de Transporte por carretera.

En este inciso, sólo hemos descrito la labor de la

ISO respecto a la normalización de los contenedores. La evaluación y las repercusiones de esos trabajos en los países desarrollados y los países en vías de desarrollo, se analizarán en el siguiente capítulo.

5. El caso de México.

La ISO se constituyó en 1947, siendo México uno de sus miembros fundadores. Actualmente, las contribuciones de nuestro país, son del orden de los 50 mil francos suizos al año.

El órgano por medio del cual México participa en la ISO, es la Dirección General de Normas (D.G.N.). En 1943 el Gobierno reorganiza la Secretaría de Economía Nacional, la que convierte en Secretaría de Economía, de la cual la D.G.N., formaría parte como uno de sus Departamentos.

La primer ley sobre Normas Industriales, fué publicada en el Diario Oficial del 22 de febrero de 1946, ella autorizaba a la Secretaría de Economía a elaborar y a establecer normas relativas a la calidad, al funcionamiento y a la terminología de productos industriales, tales normas estarían reconocidas como normas oficiales.

En diciembre de 1958 la Secretaría de Economía fué transformada por Decreto Presidencial en la Secretaría de Industria y Comercio, dependiendo de ella la Dirección General de Normas. Posteriormente, en 1976 y por la Reforma Administrativa, se expidió la Ley Orgánica de la Administración Pública, que creó la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, de la que actualmente depende la Dirección General de Normas.

La D.G.N., cuenta con un personal de aproximadamente 450 empleados de los cuales se puede decir, que 80 trabajan directamente para el comité miembro de la ISO.

Las fuentes de sus ingresos, son 100% gubernamentales, lo que quiere decir que ninguno de sus servicios es lucrativo, tales como publicaciones, pruebas, certificados y otros.

Las responsabilidades que tiene la D.G.N., son principalmente las siguientes:

- Formular, aprobar, expedir, revisar y difundir las normas que regulen el sistema general de medidas y la de los productos industriales, así como las correspondientes a las clasificaciones derivadas;
- Promover y difundir la normalización en el país y organizar y coordinar los comités consultivos de normalización, conforme a lo establecido en la Ley General de Normas y de Pesas y Medidas;
- Representar al país y participar en las actividades internacionales de normalización, así como de control y certificación de la calidad de productos industriales;
- Formular, establecer, aplicar y coordinar los programas básicos, generales y específicos de control y certificación de la calidad de productos industriales;
- Atender las propuestas de formulación y expedición de normas que planteen otras dependencias del ejecutivo federal y organismos empresariales;
- Fomentar las medidas de la aplicación de la normalización que fundamenten el cumplimiento de los requisitos de calidad, cantidad y seguridad;
- Fomentar y aplicar sistemas industriales de envase y embalaje normalizados, que complementen los procesos de normalización industrial. *

Para 1975 había publicado un total de 2,311 normas, de las cuales:

* Diario Oficial, Miércoles 27 de abril de 1977.

- 23 eran sobre minerales y su explotación *
- 254 metalúrgicas
- 225 sobre mecánica
- 178 electrónica
- 405 química
- 109 agricultura
- 170 construcción
- 10 transporte
- 15 sobre higiene, seguridad y medicina
- 10 normas de base.

El carácter de estas normas se divide de la siguiente manera:

Facultativas 96,4%

Obligatorias 3,6%

En lo que respecta a la normalización de los contenedores, todavía no se ha estructurado el mecanismo interno de consulta, capaz de permitir el definir claramente la posición nacional sobre ese instrumento de apoyo al transporte internacional.

* ISO, "Comités Members", Gineve, 1976, pág.-38

C. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

1 Actividades.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), es la entidad especializada de las Naciones Unidas que entiende de los asuntos marítimos internacionales. Actualmente son 108 los Estados Miembros de la OCMI, incluyendo naciones propietarias de barcos y países que proporcionan y utilizan servicios navieros, así como países que están en proceso de desarrollo. México es Miembro de la Organización, desde el 21 de octubre de 1954.

La organización tiene entre otras finalidades, la de establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a la navegación comercial internacional, así como fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a la seguridad y eficiencia de la navegación; facilitar el intercambio de informaciones entre los gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización, y adoptar en la práctica de una navegación segura, los últimos avances científicos y tecnológicos.

Por otro lado, sus funciones son de carácter consultivo, de asesoramiento y de depositaria de diversos convenios que regulan el ámbito de su competencia a nivel internacional.

En este caso, no pretendemos hacer un análisis exhaustivo de la estructura y funciones de este organismo, pues en

escencia sus funciones no son propiamente las de normalización, sin embargo, en colaboración con la Conferencia de Naciones -- Unidas para el Comercio y Desarrollo, se analizó por primera vez en 1972 la cuestión de las normas aplicables a los contenedores, durante la Conferencia Internacional que para el efecto convocaron conjuntamente ambos organismos.

En esa ocasión, se trataron los siguientes temas: el transporte combinado de mercancías; el Convenio Aduanero sobre Contenedores, y la Convención Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, con relación a la Vida Humana, Manipulación y apilamiento. De estos tres temas, los dos últimos culminaron en sendos proyectos de Convenio.

El Convenio Aduanero sobre Contenedores, entró en vigor para la organización el 21 de julio de 1975, mientras que el de Seguridad de los Contenedores está en vigor a partir del 6 de septiembre de 1977. Ambos convenios convendría estudiarlos a la luz del Proyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal de la UNCTAD, lo que es tema de otra investigación.

Nuestra intención aquí, es señalar someramente esos tres aspectos de los contenedores y ubicar con mayor precisión, el esfuerzo que se hace en materia de normalización de los contenedores a nivel internacional.

2. El Convenio sobre Seguridad de los Contenedores, 1972.

Este convenio reconoce la necesidad de mantener un - alto nivel de seguridad de la vida humana en la manipulación, el apilamiento y el transporte de contenedores, así como la de facilitar el transporte internacional que utiliza ese sistema. Por lo cual, los países que ratifiquen el Convenio, se comprometen a:

Aplicarlo a los contenedores nuevos y existentes utilizados en el transporte internacional, con exclusión de los - contenedores contruidos especialmente para el transporte aéreo.

El Convenio consta de 16 artículos en los que se estipulan las obligaciones, su ámbito de aplicación, lo referente a pruebas, inspección, aprobación y conservación de los contenedores, así como los procedimientos de enmienda y otros asuntos operativos del convenio.

En lo relativo a la prueba, inspección, aprobación y conservación, cada Administración, es decir el Gobierno de la Parte Contratante, bajo cuya responsabilidad son aprobados los contenedores, establecerá un procedimiento eficaz para tales efectos, y de conformidad con los criterios establecidos en el Convenio, no obstante, toda Administración podrá delegar la - prueba, inspección y aprobación de los contenedores, en organizaciones debidamente autorizadas por élla,

En el caso que una Administración delegue la prueba, inspección y aprobación en una organización, informará al Secretario General de la OCMI, para que lo comunique a las otras Partes Contratantes.

La aprobación concedida bajo la responsabilidad de una Parte Contratante, con arreglo a este Convenio, será reconocida por las otras Partes Contratantes a todos los efectos previstos en el Convenio. Es decir, que las otras Partes Contratantes le reconocerán la misma validez a ella, si se tratara de una aprobación concedida por ellas.

Por lo que se refiere al control, este lo realizarán funcionarios debidamente autorizados por cada Parte Contratante. Este control se limitará a comprobar que el contenedor posea una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, con arreglo a lo dispuesto en este Convenio.

Cuando se compruebe que el contenedor no ofrece garantías de seguridad, a causa de un defecto que pudiera haber existido en el momento de su aprobación, la Parte Contratante que descubrió el defecto, informará a la Administración responsable de dicha aprobación.

Este convenio cuenta además, con dos anexos; el Anexo I, se refiere a las reglas para la prueba, inspección, aprobación y conservación de los contenedores, y el Anexo II, a las normas y pruebas estructurales de seguridad.

El primero de ellos está compuesto por tres capítulos que tratan respectivamente; las reglas comunes a todos los

sistemas de aprobación, reglas para la aprobación de contenedores nuevos por modelo y reglas para la aprobación de contenedores nuevos por unidad.

El segundo Anexo, es sumamente técnico y contiene - la descripción detallada de los procedimientos para aplicar - las normas y prueba estructurales de seguridad de los contenedores.

El convenio, actualmente está abierto a su ratificación o adhesión para todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, o miembros de cualquiera de los organismos especializados.

3. Convenio Aduanero sobre Contenedores, 1972.

Este convenio tiene como finalidad fundamental el desarrollar y facilitar los transportes internacionales mediante contenedores, al recomendar la simplificación de los requerimientos aduaneros, y unificarlos.

El convenio consta de 28 artículos distribuidos en seis capítulos. El primero se refiere a las disposiciones generales; el Capítulo II define el concepto de "admisión temporal"; la aprobación de los contenedores para el transporte bajo precinto aduanero, es tratado en el Capítulo III; las notas explicativas; disposiciones diversas y las cláusulas finales, están contenidas en los Capítulos IV, V y VI, respectivamente.

Además, el Convenio Aduanero sobre Contenedores cuenta con siete anexos que se refieren a los siguientes asuntos:

- Anexo I: Disposiciones relativas al mercado de los contenedores.
- Anexo II: Procedimiento de admisión temporal previsto en el artículo 7 del Capítulo II del Convenio.
- Anexo III: Utilización de los contenedores en el tráfico interno.
- Anexo IV: Es el Reglamento sobre las condiciones técnicas aplicables a los contenedores que pueden ser admitidos en el transporte internacional bajo precinto aduanero.
- Anexo V: Procedimientos para la aprobación de los contenedores, que reúnan las condiciones técnicas prescritas en el Anexo IV.
- Anexo VI: Notas explicativas.
- Anexo VII: Composición y Reglamento del Comité Administrativo.

En el convenio, por "admisión temporal" del contenedor se entiende de la importación temporal, con franquicia de dere

chos e impuestos de importación, sin prohibiciones ni restricciones de importación, sujeta a reexportación.

En ese sentido, las Partes Contratantes se reservan el derecho de conceder la admisión temporal a los contenedores que hayan sido objeto de compra, alquiler-venta o de un contrato de naturaleza similar, concertado por una persona domiciliada o establecida en su territorio.

En lo que respecta al tiempo máximo que puede permanecer un contenedor dentro del territorio de otro país, se fijó en tres meses, asimismo, el contenedor puede salir por otra aduana que no sea por la que entró.

Cuando el contenedor resulta seriamente averiado, y por lo tanto no es económicamente posible iniciar su retorno al lugar de origen, entonces puede quedarse en el territorio mediante ciertos ajustes o bien ser destruido.

Los contenedores serán admitidos temporalmente sin exigir la presentación de documentos aduaneros con ocasión de su importación y su reexportación, ni la constitución de garantía.

Un contenedor utilizado para el tráfico interno, deberá ajustarse a lo dispuesto en el Anexo III, donde se dice entre otras cosas, que se utilizará una sola vez antes de su exportación.

Para que los contenedores sean admitidos en el recinto aduanero, deben ajustarse a las condiciones del Anexo IV, donde se prevén las especificaciones técnicas a fin de evitar cualquier contrabando.

Una vez aceptado por una Parte Contratante para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, será aceptado por las demás Partes Contratantes en cualquier sistema de transporte internacional en que se exija ese precinto, salvo en el caso de que no reúnan las especificaciones del Anexo IV.

Las disposiciones del Convenio no prohíben que un país determinado, pueda dar facilidades adicionales a las estipuladas en él.

En el caso de infracciones, estas serán sancionadas conforme a la legislación vigente en el país donde se hayan cometido.

Para el caso concreto de México, estos dos convenios deberían estudiarse a la luz del Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, a fin de determinar la conveniencia de ratificarlos.

Los tres*instrumentos a los que nos hemos referido, junto con el tema que nos ocupa, podrían llegar a constituir un marco jurídico internacional, que abarcara prácticamente todos los aspectos envueltos en el transporte en contenedores para sistema multimodal internacional.

* - Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional.
- Convenio sobre Seguridad de los Contenedores.
- Convenio Aduanero sobre Contenedores Doc.E/CONF.59/46 de la Conferencia de Naciones Unidas/OCMI, sobre el Transporte Internacional en Contenedores, Ginebra, 1972.

CAPITULO IV.

LA NORMALIZACION DE LOS CONTENEDORES Y LA
CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO.

CAPITULO IV.

LA NORMALIZACION DE LOS CONTENEDORES Y LA CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO.

A. Consideraciones Generales.

Dentro de las actividades de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se encuentra la de estudiar la relación entre el Transporte Multimodal y los Contenedores, desde el punto de vista de la normalización. Para ello se estableció, mediante Resolución 118 (XIV) de la Junta de Comercio y Desarrollo, órgano decisorio de la CONUCOD, y decisión -- (LVI) del Consejo Económico y Social, el Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores.

Hasta la fecha se han celebrado dos periodos de sesiones: uno en 1976 y otro en 1978. Sin embargo, ese no ha sido el primer esfuerzo internacional que a nivel gubernamental se hace sobre la materia, pues ya en 1972, y como se ha señalado en capítulos anteriores, la cuestión de las normas aplicables a los contenedores fué examinada en la Conferencia de Naciones/OCMI, sobre el transporte internacional en contenedores celebrada en Ginebra.

Los resultados a que se llegaron en esos dos periodos de sesiones, los veremos mas adelante en el Capitulo V. En los siguientes incisos señalaremos algunos de los aspectos mas importantes sobre el tema, que se han estudiado en el contexto de la CONUCOD. Aunque no necesariamente dentro del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores.

B. Necesidad de normalizar los contenedores.

Al igual que en otros elementos del transporte, la -- normalización de los contenedores significa, en opinión de prácticam--
te todos los países, lograr ventajas económicas importan--
tes en el intercambio comercial internacional. Se puede asegu--
rar que hay un consenso universal respecto a esta necesidad.

En las operaciones de transporte multimodal, especial--
mente en las que exigen la utilización de técnicas de transpor--
te modernas, y en particular de contenedores, la normalización
de los mismos es de importancia primordial, ya que para que la
operación integrada de transporte de mercancías en contenedo--
res, sin manipulación intermedia de la carga, sea posible y --
eficiente, es esencial que el contenedor sea compatible con los
diversos sistemas de transporte y con el equipo de manipulación
utilizado en las operaciones de carga y descarga y trasbordo.

También existen opiniones favorables para que la nor--
malización abarque actividades como el embalaje, la utilización
de los medios de transporte, el empleo del equipo de manipula--
ción de la carga, y el almacenamiento de mercancías, entre ---
otras. Como podemos apreciar, la normalización de los contene--
dores tiene implicaciones en todas y cada una de las etapas del
transporte multimodal internacional.

La normalización debería consecuentemente, aplicarse

a aspectos tales como las dimensiones, los métodos de ensayo, las normas de rendimiento y seguridad, la terminología y el mercado. Y para el transporte aéreo, la forma del contenedor y la selección de materiales para su construcción, con el fin de reducir la tara.

Actualmente la ISO aplica una serie de directrices para elaborar normas para los contenedores, las cuales podemos resumir de la siguiente manera: *

- Las dimensiones de los contenedores que se han de transportar, deberían ser compatibles con la carga que ha de manipularse, y su capacidad debería ser tal que interese al expedidor y al transportista.
- El diseño del contenedor debería ser fácilmente aceptable para los transportistas por ferrocarril, por vía marítima y por carretera y facilitar su capacidad de manejar, sujetar y transportar la unidad de carga, de manera eficiente y económica.
- El contenedor debería estar diseñado de modo que se ajuste a las normas y reglamentos de seguridad de cada uno de los modos de transporte en que se pueda utilizar, y ser al mismo tiempo suficientemente sencillo para que cumpla el fin para el que está destinado, sin que entrañe costos innecesarios ni ocasione desventajas operacionales.
- Los límites de dimensiones de carga del contenedor normalizado, deberían permitir su máxima penetración en el interior del continente dentro del cual circulará, y por lo tanto para fijarlos deberían tomarse en cuenta los límites restrictivos existentes, en cuanto a la capacidad de penetración de un modo de transporte o de una combinación de modos de transporte.
- Las normas aplicables a los contenedores deberían especificar una serie de tamaños y capacidades modularmente relacionados, que permitan toda una serie de operaciones de transporte y distribución de mercancías que entra y sale de los principales países comerciantes, así como en los países con instalaciones y posibilidades de transporte interno limitadas.

* Naciones Unidas, "Informe del Grupo de Expertos...", OP.CIT., pág. 2-3.

- El contenedor normalizado deberfa servir de común de nominador de los sistemas de transporte económicamente independientes de distintos países, para que se trastornen lo menos posible las formas de distribución establecidas.

No parece haber duda respecto a lo acertado de las directrices, que teóricamente regulan la elaboración de las normas sobre contenedores, sin embargo, está por verse su efectiva aplicación y su aceptación.

Dado el carácter voluntario de la aplicación de las normas de la ISO, hay que tomar en consideración la posibilidad de que, aún habiéndose hecho grandes inversiones de capital en material de transporte y en instalaciones de trasbordos para contenedores que se ajustan a las normas de la ISO, podrían llegar contenedores que no se ajusten a ellas, lo que exigiría inversiones adicionales. Es decir, que en ese sentido será siempre mas rentable, utilizar contenedores lo mas ampliamente aceptados.

La flexibilidad de las normas sobre contenedores de la ISO, el grado en que se cambian o modifican a lo largo del tiempo y su idoneidad para satisfacer los objetivos de la normalización, son cuestiones importantes que deberán ser consideradas al determinar la necesidad no sólo de la normalización de los contenedores, sino del instrumento jurídico que la regule.

Una idea fundamental de carácter político, y que ha guiado a los países en desarrollo en esta materia, consiste en que la ISO es un organismo no gubernamental que por su confor

mación, representa mas los intereses del mundo industrializado, sea capitalista o socialista, que de los países en vías de desarrollo.

De tal manera, que sus normas pueden siempre ser dejadas de lado, cuando así conviene al industrial o al gran transportista, sin tomar en cuenta los intereses de los países como el nuestro, donde la infraestructura de los transportes es costeadada por el Estado, y consecuentemente, no es interés de éste, desplazar mano de obra que genera desempleo, ni permitir una -- falsa depreciación de la capacidad instalada o una obsolescencia prematura de los equipos e instalaciones, por decisiones impuestas del exterior, en beneficio de intereses particulares, por ejemplo: de una línea naviera, o de una Conferencia. De ahí, en gran medida la necesidad de normalizar los contenedores a nivel intergubernamental.

C. Evaluación de la labor de la ISO sobre contenedores.

En el capítulo anterior, se presentó una breve reseña de las actividades de la ISO en materia de normalización de los contenedores. En este inciso, resumiremos la opinión del Grupo de Expertos sobre Normas Aplicables a los Contenedores, el cual se reunió en abril de 1976 previamente al Primer Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores,* a fin de, entre otras cosas, evaluar los trabajos de ese organismo no gubernamental.

Actualmente, muchos países ya cuentan con normas legales que limitan la longitud, altura y anchura de los vehículos de carretera y ferrocarril, lo que en sí podría ser una medida para evitar el que se rebasen las dimensiones actuales de los contenedores, sin embargo, esas decisiones unilaterales, no son las más recomendables para enfrentar el problema de la normalización a nivel internacional.

A pesar de que en los contenedores de la Serie I de la ISO, se advierte una cierta flexibilidad por lo que a las

* Nota: La tarea asignada al Grupo de Expertos sobre Normas aplicables a los Contenedores, para el Transporte Intermodal Internacional, puede resumirse en el siguiente comentario de sus miembros presentado en su informe, Doc. TD/B/AC.20/I, pág. iv.

"Concentramos nuestra atención en los aspectos más importantes de las normas aplicables a los contenedores, en el transporte multimodal internacional, teniendo particularmente en cuenta la repercusión de la contenerización sobre los países en desarrollo. No pretendemos

dimensiones externas y al peso bruto máximo se refiere, su -- utilización en los países en desarrollo, implicaría de cual-- quier forma, cuantiosas inversiones para mejorar sus instala-- ciones de infraestructura, por lo que en última instancia, pue-- de pensarse en especificaciones técnicas en los contenedores, mas acordes a las necesidades de estos países.

El grado de observancia de las normas de la ISO, son relativamente altas, sin embargo, se dan muchos casos donde la cadena total del transporte de puerta a puerta, donde se utili-- zan contenedores ISO, no se puede lograr con absoluta compati-- bilidad, sobre todo cuando se trata del comercio entre países desarrollados y países en desarrollo.

Como se puede ver, no sólo se trata de determinar -- aquellas medidas propicias para el intercambio comercial con - países en desarrollo, sino también exige el contar con recur-- sos para mejorar la infraestructura del transporte en esos paí-- ses que en muchos casos no están disponibles.

Respecto a las características de los contenedores y a su idoneidad para las cargas, el Grupo de Expertos consideró

que nuestras recomendaciones abarquen todos los aspectos de la cuestión, ni que hayan sido elaboradas con todo detalle. No obstante, esperamos sean de utilidad para la labor del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas aplicables a los contenedores, que se reunirá en Ginebra, del 1º al 12 de noviembre de 1976".

Mas comentarios sobre este grupo, se encontrarán en el siguiente capítulo.

que dado el uso cada vez mayor del sistema de contenedores en los países en desarrollo, debería prestarse más atención a los productos de exportación de estos países, que podrían transportarse en contenedores, para determinar el tipo de contenedor - que satisfaga las necesidades del comercio de estos países.

El Grupo de Expertos, también tomó nota de que en términos generales, la industria de los contenedores utiliza una amplia gama de materiales que no han sido normalizados por la ISO.

Por otro lado, a pesar de que se ve una gran variedad de diseños de contenedores, las normas de resistencia de los mismos, si ha sido normalizada desde hace algún tiempo, fundamentalmente a través de acuerdos gubernamentales.*

Otro aspecto fundamental para el máximo aprovechamiento de la intercambiabilidad del contenedor, es la normalización de las cantoneras, ya que ellas están en estrecha relación con el equipo de manipulación, sin embargo, eso no se ha logrado - del todo.

El Grupo de Expertos ha considerado que en general, - la labor de la ISO sobre la normalización de los contenedores, ha repercutido favorablemente en el desarrollo de la contenerización y se encuentra complacido de esa actividad internacional.

* Naciones Unidas, Convenio de Seguridad de los Contenedores, OCMI, 1972, Anexo II.

Tal vez nosotros no podamos negar las repercusiones de las normas de la ISO, al desarrollo mundial del transporte en contenedores, sin embargo, el enfoque que pueda darle al multicitado Grupo de Expertos, puede ser diferente al nuestro, sobre todo, porque hay que hacer notar, en primer lugar, que en el Grupo de Expertos actuaron a nivel personal, connotados expertos sobre la materia, que de alguna manera tienen relación con las actividades de la ISO, siendo la mayor parte de ellos, de países desarrollados.

Asimismo, hay que hacer notar que la opinión del Grupo de Expertos, no es del todo representativa, porque la mayor parte de los países en desarrollo, ni siquiera tienen capacidad para determinar los problemas sobre normalización, ni tampoco disponen del conocimiento para actuar internacionalmente en los foros sobre la materia.

D. Marco institucional dentro del cual se elaboran las normas de la ISO.

En el Capítulo III vimos a grandes rasgos el procedimiento que actualmente utiliza la ISO para elaborar las normas. En este inciso veremos su marco institucional.

Este es un tema de particular importancia, pues el grado en que los miembros y las organizaciones internacionales -- participantes, representan a todas las partes interesadas en el proyecto de norma, será fundamental para la aplicación universal de la norma definitiva. Cuanto mas reducida sea la participación, tanto menor será la posibilidad de que la norma satisfaga a todas las partes.

Los miembros no participantes, que se mantienen al -- tanto en el mejor de los casos, de las actividades de la Organización, y que no sólo pueden formular observaciones por correspondencia, no tienen plena conciencia de los factores que se toman en consideración, cuando se elabora un proyecto de -- norma, ni están familiarizados con ello, lo que en otras palabras, significa que tal vez no estén en condiciones de contribuir eficazmente a la elaboración de una norma,

"La composición de los grupos de expertos que prepara-- ran un proyecto de norma, es sumamente importante. Como la elaboración de una norma es una cuestión de transacción entre diferentes intereses, el problema de los grupos, sean geográficos, económicos o técnicos, de donde provienen los expertos -- que participan en los grupos de trabajo, y que son designados

por los comités o subcomités técnicos, cobra gran importancia, ya que los expertos, especialmente los del Comité Técnico 104, pueden ejercer una cierta influencia en la elaboración de un proyecto de norma. Por consiguiente, si las partes que pueden verse directa o indirectamente afectadas por las normas, no tienen la oportunidad o los conocimientos técnicos necesarios para exponer su punto de vista, es posible que no se tengan debidamente en cuenta sus intereses. El grado de representación de todos los países y de todos los intereses en las organizaciones internacionales que mantienen contactos con la ISO, es también un factor que ha de tenerse en cuenta. Actualmente, los expertos de los grupos de trabajo del Comité Técnico 104, que son designados por los comités o subcomités, provienen principalmente de los países desarrollados." *

Por lo anteriormente expuesto, es fácil deducir que la participación de los países en desarrollo, en el marco dentro del cual se desarrollan las normas aplicables a los contenedores, ha sido muy reducida, no se puede decir que todas las partes interesadas por esas normas hayan estado representadas.

Respecto a las posibles causas de esa escasa participación podemos mencionar las siguientes:

- Las dificultades de los países en desarrollo para financiar su representación ante la ISO.
- La escasez de expertos capaces de contribuir a la elaboración de las normas aplicables a los contenedores, de manera que en éstas se tenga en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, incluidas las dificultades de una transmisión eficaz de información sobre esas normas.

* Naciones Unidas, Grupo de Expertos, OP CIT., pág. 23.

- Una publicidad insuficiente de la labor de la ISO.*

A pesar del reconocimiento que internacionalmente se pueda hacer a la labor de la ISO, encontramos que debido a la estructura que guarda el sistema de elaboración de las normas para los contenedores, es muy poco probable que la participación de los países en desarrollo se incremente sensiblemente; no dejamos de reconocer los esfuerzos de esa Organización, por lograr su mayor participación, sin embargo, la dinámica del -- transporte internacional exige soluciones que bien pudieran -- ser acuerdos intergubernamentales.

* Idem., pág. 24

E. Repercusiones de las normas de la ISO.

1. Países desarrollados.

Las normas de la ISO aplicables a los contenedores, - tuvieron su origen en las necesidades de los países desarrollados, que ya contaban con servicio de contenedores y que lo introdujeron en su tráfico intercontinental.

Desde luego que tuvieron que solucionar algunos problemas, que varían de un país a otro, según el grado de utilización del sistema de contenedores, y que estaban relacionados con:

- Las modificaciones que los armadores tuvieron que introducir en los buques existentes para satisfacer las especificaciones de la ISO.
- La necesidad y los costos de modernización o modificación de las operaciones de transporte marítimo y del transporte interior.
- Las inversiones de capital necesarias para infraestructura portuaria y equipo de manipulación.
- Las consecuencias sociales de la sustitución de las - operaciones que requieren un gran cantidad de mano de obra por las que requieren la utilización intensiva - de capital. *

A pesar de las dificultades surgidas para el cumplimiento de las normas de la ISO, podemos decir que en términos generales los países desarrollados contaban con la infraestructura vial, portuaria y ferroviaria necesaria para el transporte de puerta a puerta de contenedores, pero aun así, en muchas ocasiones hubo necesidad de sustituir el material rodante y las correspondientes instalaciones terminales.

* Naciones Unidas, "Informe del Grupo de Expertos...", OP.CIT pág. 26.

Por otro lado, hay que hacer notar que en general, los Estados Unidos, Japón y los países de Europa Occidental desarrollaron desde un principio, sistemas de transporte carretero y ferroviario mas o menos complementarios.

Además, la concentración en esos países de las redes terrestres de comunicación es muy elevada, en comparación del resto del mundo.

Por su parte, el tráfico aéreo y marítimo en el Atlántico Norte, y las rutas entre los Estados Unidos y Europa con el Japón, son las mas importantes y donde desde luego la introducción de innovaciones tecnológicas tienen mas alternativas de éxito.

Existen otros casos, como el del Reino Unido, que hasta antes de su entrada a la Comunidad Económica Europea, sustentaba su intercambio comercial con sus antiguas colonias, entre las cuales destacan las economías de Australia, Nueva Zelanda, Canadá y Sud-Africa, cuyos productos de exportación son de suficiente densidad económica como para utilizar contenedores.

A esa situación hay que agregar que esos países, también contaban con los recursos financieros que contribuyeron a superar las dificultades que creó la introducción de los contenedores, bajo normas ISO.

2. Países en desarrollo.

El panorama para los países en desarrollo, es bastante diferente del que hemos visto con los países industrializados.

Hay que hacer notar, que el problema de muchos países en desarrollo, en relación al transporte multimodal, se centra en la contenerización, es decir, la introducción del servicio de contenedores, mientras que, el problema de la normalización, es en algunos casos desconocido.

En los países en desarrollo que cuentan con un modesto servicio de contenedores, el problema de la normalización debe examinarse ante todo, en función de las inversiones suplementarias que hay que efectuar a causa de los ajustes, que es preciso introducir en la infraestructura, para poder aplicar -- las diferentes normas sobre los contenedores.

Por otro lado, la infraestructura actual de los puertos y del transporte interior de los países en desarrollo, que en algunos casos es incluso insuficiente para el transporte tradicional, no permite utilizar plenamente la mayoría de los contenedores normalizados que existen actualmente, en particular, los grandes contenedores que suponen una creciente carga financiera, técnica y operacional para sus economías, sobre todo para sus industrias de los transportes.

Pocos sistemas de carreteras de los países en desarrollo, son aptos para el transporte de contenedores de 6,000 mm.

(20 pies) o más; las carreteras suelen ser demasiado estrechas, con curvas cerradas, peligrosamente inclinadas con cimentación o firme de mala calidad, con puentes poco resistentes o pasos superiores de escasa altura. Por el lado del sistema ferroviario, las cosas no son mejores, y plantean similares problemas, como deferente anchura de vía, pendientes y otras.

Los contenedores que se utilizan generalmente en los países desarrollados, han rebasado, en lo que respecta a las dimensiones normalizadas, la capacidad de manipulación de contenedores de los puertos y de la infraestructura del transporte interior de los países en desarrollo, de modo que en estos países los contenedores normalizados, cuya manipulación requiere considerables gastos de infraestructura, debe cargarse o descargarse principalmente por el costado del buque, en tanto que el transporte interior de las mercancías, hay que efectuarlo normalmente por métodos tradicionales. *

Otro problema al que deben enfrentarse los países en desarrollo, particularmente con los grandes contenedores, es el exceso de capacidad, pues el comercio de estos países, en ocasiones no es suficiente para proporcionar cargas completas en ambos tramos del viaje.

De ese modo, encontramos que los contenedores ajustados a las normas de la ISO, no necesariamente sirven para transportar las mercancías de estos países, debido, entre otras co-

* Idem., pág. 27.

sas , a la naturaleza especial de los cargamentos, consecuentemente, los gastos de flete de los países en desarrollo, podrían aumentar debido a la utilización parcial del espacio en un tramo del viaje.

Otra repercusión importante sobre los países en desarrollo, está relacionada con los cambios de las dimensiones básicas de los contenedores, sobre todo si se siguen introduciendo esos cambios, sin tomar debidamente en consideración las necesidades de estos países.

Los países en desarrollo pueden encontrarse con una obsolescencia, imprevista de las inversiones que hagan para utilizar un determinado contenedor normalizado, como resultado de la introducción de contenedores diferentes que no son compatibles con sus infraestructuras.

CAPITULO V.

**RESOLUCIONES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL ESPECIAL DE LA
CONUCOD, SOBRE NORMAS APLICABLES A LOS CONTENEDORES.**

tanto por el número de miembros que la forman, como por la -- gran diversidad de áreas en que actúa.

A pesar de la dificultad que existe para que los preceptos y las disposiciones emanadas de organizaciones internacionales sean respetados, han proliferado los instrumentos jurídicos internacionales, que con diversos grados de aceptación, intentan regular los mas variados campos de la actividad mundial.

Tales instrumentos son denominados de diversas maneras; tratados, convenios, convenciones, declaraciones, protocolos, - entre otros; asimismo, existen algunos de menor fuerza jurídica, como podrían ser las resoluciones, recomendaciones y otros.

Con esta gama tan amplia de instrumentos jurídicos, se pretende regular los aspectos más importantes de las relaciones políticas, militares, económicas y culturales a nivel internacional, sin embargo, en muchas ocasiones esto propicia gran -- confusión, pues no se ha logrado una interpretación unívoca de todos esos elementos del Derecho Internacional.

Respecto a las negociaciones sobre las características de un posible acuerdo sobre las normas aplicables a los contenedores, es de señalarse que actualmente están en una etapa inicial, sin embargo, convendría presentar algunos conceptos sobre los tratados y otros instrumentos jurídicos internacionales, que nos ayudarían a emitir una opinión mas precisa sobre el instrumento idóneo para regular ese aspecto particular del - transporte internacional.

Podría ser un tratado, el cual es definido por Charles

Rousseau, como "... un acuerdo entre sujetos del Derecho Internacional, destinado a producir determinados efectos jurídicos". *

En su obra "El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena de 1969", Ernesto de la Guardia y Marcelo Delpech señalan que, "un tratado es un convenio normalmente celebrado entre dos o mas Estados bajo Derecho Internacional General". **

Asimismo, estos autores nos indican que, "un convenio es un acto, agreement, por el que se llega a un acuerdo, accord, o a la situación de encontrarse de acuerdo.- acuerdo de opinión o voluntad". ***

Por otra parte, nos hacen ver que: "tanto en el orden jurídico nacional, como el internacional, atribuyen efectos jurídicos al acuerdo manifestado de voluntad de dos o mas personas. Cuando es orden jurídico nacional el que hace efectivo ese acuerdo, hablamos de un contrato, cuando es internacional, es un trato, de tal modo, el carácter obligatorio de cualquier tratado, se basa en las reglas consuetudinarias que rigen el consentimiento". ****

En relación a la terminología usada para designar los tratados internacionales, no puede haber mas variedad, y presentar menor fijeza los términos generalmente empleados, sin embar

-
- * Rousseau Charles, Derecho Internacional Público, Edit. Ariel, Barcelona, 1966, pág. 23.
** De la-Guardia Ernesto y Delpech, Marcelo, El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena de 1969, La Ley, Bs. As., 1970.
*** Idem., pág. 32.
**** Idem., pág. 33.

go, la definición de tratado internacional en sentido estricto, - dice Charles Rousseau -, "se define por el procedimiento utilizado para formalizarlo o concluirlo, es decir, por su forma y no por su contenido". *

Por otro lado, un mundo tan dinámico como es la sociedad contemporánea, requiere no sólo de regular los más variados campos de las relaciones internacionales, sino dar incluso un giro realista a la propia estructura internacional, en que se realizan las negociaciones, por esta razón, a últimas fechas, - principalmente en esta década, hemos presenciado importantes cambios en la escena internacional.

Por ejemplo, a pesar de que el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, como su nombre lo indica, se entiende de cuestiones de carácter económico que son asuntos de especial importancia para todos los países, de manera particular para los países en desarrollo, ha habido necesidad de crear organismos mas dinámicos, pues el ECOSOC, no obstante que aparece como un órgano principal de Naciones Unidas, en realidad es un cuerpo subordinado a la Asamblea General y sus decisiones son esencialmente deliberantes.

En realidad todos los esfuerzos por cambiar el contexto en que se realizan las negociaciones internacionales, principalmente en el campo económico y comercial, se pueden resumir en el intento por establecer un nuevo orden económico internacional. Y como lo señala atinadamente César Sepúlveda, "cuando

* Rousseau Charles, OP. CIT. pág. 26.

se habla de un nuevo orden, debe haber necesariamente referencia a un orden anterior, el cual se juzga inadecuadamente, inservible o injusto, que debe ser sustituido por un sistema mas equitativo, mas racional, mas útil y con un genuino contenido jurídico". *

El sistema que hemos conocido en los últimos veinticinco años, es el resultado no siempre feliz de la Segunda Guerra Mundial, puede decirse que algunas de sus bases son buenas, pero muchas otras descansan en nociones mal entendidas y confusas de equilibrio de poder, de régimen colonial, de aceptación del uso de la fuerza y de la compulsión, y de una manifiesta desigualdad entre los Estados.

César Sepúlveda continúa diciendo, que: "a la par, el derecho general consuetudinario, también se encontraba estratificado, dado que las únicas normas que podrían considerarse depuradas, eran aquellas producidas por la actuación repetida de las naciones mayores, únicas capaces de producir, con su comportamiento insistente y sistemático, reglas mas o menos firmes, mas o menos certeras que no favorecían a los países débiles, los que no participaron en su creación, o que, con su indiferencia, provocaron la consolidación de tales normas consuetudinarias".**

Sin embargo, podemos afirmar que la humanidad ha entrado en una etapa, en la que el mayor o menor desarrollo de un país o de un grupo de países, repercute positiva o negativamen-

* Sepúlveda César, Fundamentos Reales y formales del Nuevo Orden, Nuevo Orden Internacional, Revista Nueva Política #4, Octubre de 1977, México, pág. 11.

** Idem pág., 12-13.

te en todos los demás, bien se puede tratar de consecuencias -- económicas, sociales, culturales, o incluso llegar a poner en - peligro la seguridad internacional a causa de una guerra.

Sin duda, uno de los acontecimientos políticos y diplo- máticos mas importantes en estos años, dentro de la ONU, ha sido la noción del poder político que han adquirido las naciones pe- queñas en la Asamblea General de dicho Organismo, y que ha lle- vado a algunos diplomáticos, a señalarla como la "tiranía de -- las mayorías". Pero se trata en realidad de una especie de toma de conciencia, para exigir un cambio profundo en la actitud de las grandes potencias hacia ellos. *

Los países subdesarrollados "han sabido utilizar la - diplomacia parlamentaria, o sea ese tipo especial de negocia-- ción que se desenvuelve en los últimos tiempos en las asambleas de las organizaciones internacionales permanentes, o sea, una - combinación entre el método diplomático y el método parlamentario, semejando un cuerpo legislativo pero con algunos matices - diferenciales, pues los representantes que ahí actúan, lo hacen no por el mandato de electores, sino por instrucciones de sus - gobiernos". **

"Los países pequeños pueden, mediante este novedoso - procedimiento, hacerse oír de las grandes potencias y del mundo, con lo que logran un cierto nivel de igualdad en el intercambio, evitando las presiones tradicionales de la diplomacia bilateral clásica". ***

* Idem., pág. 15

** Idem., pág. 16

*** Idem., pág. 16

Sin embargo, las grandes potencias utilizan algunos mecanismos dentro de esas organizaciones para neutralizar la acción conjunta de los países débiles, por ejemplo recurren al veto -- cuando alguna decisión puede serles adversa; por otro lado, --- gran parte del personal del secretariado de esas organizaciones, proviene de países industrializados los que además, pueden ejercer presiones por medio del financiamiento al propio organismo, pues las mayores aportaciones las sufragan estos países.

A pesar de que el panorama de negociaciones para los países subdesarrollados no es todo lo deseado, estamos conscientes del gran significado de esas modificaciones en el contexto internacional.

El siguiente paso, es cristalizar el trabajo de los órganos internacionales sobre problemas concretos, a través de -- convenios y resoluciones específicos susceptibles de ser adoptados y acatados por todos los países. Todo ello con la finalidad de establecer paulatinamente un verdadero nuevo orden internacional.

Podemos avanzar mas en este sentido y señalar algunos esfuerzos que en diversos foros se han hecho, a fin de consolidar nuevas estructuras económicas y de desarrollo, haciendo especial referencia a aquellas partes de los instrumentos jurídicos que tengan significado para el transporte en general, área en la que se circunscribe la problemática de la normalización de los contenedores.

A principios de la década de los setentas, se proclamó

en el seno de las Naciones Unidas, el Segundo Decenio para el Desarrollo. Este constituye una segunda fase del esfuerzo iniciado en 1961 con el Primer Decenio para el Desarrollo, y que si bien no logró plenamente sus objetivos, al menos constituyó un importante intento a nivel mundial.

El éxito de las actividades internacionales de desarrollo, dependerá en gran medida del mejoramiento de la situación internacional general, y especialmente, de la realización de avances concretos, entre los que se encuentra el rubro de inviables, incluido el transporte marítimo.

Así, la parte 4 de la estrategia internacional de desarrollo de este decenio, contempla algunos aspectos de transporte, particularmente el marítimo, por ser éste, dentro de los medios de transporte, el más importante a nivel mundial. En su artículo 53 dispone entre otras cosas que:

- Para la determinación y el reajuste de los fletes de líneas regulares, deberán tenerse presentes, según sea posible o procedente, desde el punto de vista comercial:
- Las necesidades de los países en desarrollo, en particular, sus esfuerzos por fomentar las exportaciones no tradicionales;
 - Los problemas especiales de los países de menor desarrollo relativo, a fin de estimular y fomentar los intereses de importación y exportación de dichos países;
 - Las mejoras portuarias conducentes a una reducción del costo de las operaciones portuarias, relacionadas con el transporte marítimo;
 - Los adelantos tecnológicos en el transporte marítimo;
 - Las mejoras en la organización del tráfico.

-Los gobiernos de los países desarrollados miembros de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo deberán, cuando así lo soliciten los países en desarrollo dentro del marco de las prioridades de su desarrollo global, considerar debidamente la posibilidad de conceder, ya directamente o por conducto de instituciones internacionales, asistencia financiera y técnica, con inclusión de servicios de capacitación, a los países en desarrollo para el establecimiento o expansión de sus marinas mercantes nacionales y multinacionales, inclusive flotas de petroleros y graneleros, y para desarrollar y mejorar sus instalaciones portuarias. Dentro de los programas de asistencia, deberá prestarse atención especial a los proyectos, incluidos los proyectos de capacitación, encaminados a desarrollar el transporte marítimo y los puertos de los países de menor desarrollo, relativo y para reducir sus costos de transporte marítimo. *

Probablemente el esfuerzo más sobresaliente en los últimos años, ha sido el Programa de Acción sobre el Establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional. En su primera parte, sección cuarta, encontramos algunas disposiciones relacionadas con los transportes en las que se dice que debe hacerse todo lo posible para:

- Para promover una participación creciente y equitativa de los países en desarrollo, en el tonelaje mundial de transporte marítimo;
- Detener y disminuir el constante aumento de los fletes para reducir el costo de las importaciones a los países en desarrollo, e incrementar las exportaciones de éstos;
- Minimizar el costo de los seguros y reaseguros para los países en desarrollo y prestar asistencia para facilitar el crecimiento de los mercados de seguros y reaseguros internos de esos países, y crear para este fin, cuando proceda, instituciones nacionales, o a nivel regional;
- Lograr la pronta aplicación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas;

* Naciones Unidas "Estrategia Internacional del Desarrollo para el Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo (Res. 2626 (XXV), Nueva York, 1970, Art. 53.

-Tomar medidas urgentes para aumentar la capacidad de -importación y exportación de los países en desarrollo menos adelantados y para contrarrestar las desventajas que supone la situación geográfica adversa de los sin litoral, en particular en lo que respecta a sus gastos de transporte y tránsito, así como de los países insulares en desarrollo, a fin de aumentar su capacidad --comercial;

-Los países desarrollados deberían abstenerse de imponer medidas o aplicar políticas con el fin de impedir la -importación a precios justos, de los productos básicos provenientes de los países en desarrollo, o de frustrar la aplicación de medidas y políticas legítimas tomadas por los países en desarrollo para mejorar los precios y promover la exportación de esos productos. *

Ya en este Programa de Acción, se contemplaba la elaboración de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados. En el Capítulo VI se señalaba lo siguiente:

"La Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, cuyo proyecto está preparando un grupo de trabajo de las -Naciones Unidas y que la Asamblea General tiene la intención de aprobar en su vigésimo noveno período ordinario de sesiones, --constituirá un instrumento eficaz para crear un nuevo sistema -de relaciones económicas internacionales basado en la equidad, la igualdad soberana y la interdependencia de los intereses de los países desarrollados y los países en desarrollo. Por lo tanto, es de importancia vital que esa Carta sea aprobada por la -Asamblea General en el referido período ordinario de sesiones".**

* Naciones Unidas, "Programa de Acción sobre el Establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional", (Res. 3202 (XXIX), Nueva York, 1974, Secc. 4 Cáp. I, pág. 56.

**Nota El resultado de la votación fué de 120 votos a favor, 6 en contra -Estados Unidos, Gran Bretaña, Rep. Fed. de --Alemania, Bélgica, Luxemburgo, y Dinamarca- y 10 abstenciones- Austria, Canadá, Francia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Países Bajos, Noruega y España.

De hecho, podemos citar innumerables esfuerzos internacionales realizados en diversos foros, tales como los de la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, la Organización de Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, y muy especialmente, podemos referirnos a los Programas, Recomendaciones y Resoluciones del Grupo de los 77.

Sin embargo, el más notable ejemplo de todos estos esfuerzos, es la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, la cual fué aprobada en Naciones Unidas en el año de -- 1975.

Todos estos instrumentos son testimonio de una lucha emprendida fundamentalmente, por los países en desarrollo, quienes pugnan por un trato justo y equitativo, que les permita, en el contexto de un nuevo orden económico internacional, incrementar el nivel de vida de sus pueblos.

De ninguna manera puede pensarse que el progreso alcanzado en esta nueva concepción de la Comunidad Internacional, ha sido tarea fácil, al contrario, los países desarrollados sean de economía de mercado o de economía dirigida, rara vez se encuentran en disposición de cooperar desinteresadamente con países como el nuestro, generalmente se requiere de mucho más que una simple predisposición a discutir en la mesa de negociaciones, de tal suerte, que el camino por recorrer es muy largo todavía. Sin embargo, los avances concretos, por muy limitados -- que sean, son la ruta mas segura para llegar a la meta de una cooperación mas realista, entre países ricos y países pobres.

B. Sesiones del Grupo Intergubernamental.

Como consecuencia de la problemática expuesta en el - Capítulo IV, sobre la normalización de los contenedores, y en base al interés de muchos países por discutir algunas alternativas de solución a nivel internacional, el Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores, para el Transporte Multimodal Internacional de la CONUCOD, se ha reunido en dos períodos de sesiones en Ginebra, Suiza, en noviembre de 1976, y durante ese mismo mes en 1978.

Las atribuciones del Grupo Intergubernamental Especial, tal como las recomendó el Consejo Económico en su decisión 6 -- (LVI), fueron las siguientes:

- Evaluar la labor realizada por la Organización Internacional de Normalización sobre contenedores;
- Evaluar la labor realizada por la Organización Internacional de Normalización sobre paletas, envases y equipo de manipulación y transporte en lo que se refiere a los contenedores, incluidos los aspectos relativos a las dimensiones interrelacionadas de contenedores.
- Evaluar el apoyo y estímulo dados por los gobiernos a la labor de la Organización Internacional de Normalización en materia de contenedores, entre otras, mediante órganos nacionales de normalización;
- Evaluar la repercusión de la normalización en la esfera del transporte en contenedores sobre la economía de los países desarrollados y, en particular, de los países en desarrollo, incluidas su situación y sus necesidades en materia de transportes;
- Recomendar, teniendo plenamente en cuenta, las conclusiones alcanzadas con respecto al apartado anterior, - las medidas futuras que se habrán de adoptar en esa esfera, con miras a considerar entre otras cosas, la viabilidad y la conveniencia de elaborar finalmente un -- acuerdo internacional sobre normas aplicables a los -- contenedores.

- Poner su informe a disposición del Consejo en su 61º Período de Sesiones.*

Para llevar a cabo los objetivos arriba señalados, la CONUCOD convocó primeramente a una reunión de un Grupo de Expertos sobre Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Intermodal Internacional, la cual se celebró en el Palacio de las Naciones, Ginebra del 5 al 15 de abril de 1976. Los miembros del Grupo actuaron a título personal.** También asistieron a las reuniones, observadores del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, de la Comisión Económica para el Asia Occidental de las Naciones Unidas, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental de la Organización Internacional de Normalización y de la Comisión Económica para Europa.

Los trabajos de este Grupo de Expertos, se centraron en los aspectos más importantes de las normas aplicables a los contenedores, en el transporte multimodal internacional, teniendo particularmente en cuenta, la repercusión de la contenerización sobre los países en desarrollo.

El informe del Grupo de Expertos, fué de gran utilidad para la labor del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores, que para celebrar su primer pe--

* Naciones Unidas Consejo Económico y Social, Decisión 6 (LVI), 1974.

**Nota: El Grupo por unanimidad eligió Presidente al Sr. G.K.B. de Graft-Johnson y Vicepresidente al Sr. V.G. Grey y al Sr. J. Szemete. Además lo constituyeron los señores: Boris Borisov, Clemens Egelie, Pedro Fox, Christoph Seidelmann, -- Christophe da Silva, W.D. Soysa, Tsuneo Tominaga, Isaac Zaidman.

- Reuniones de trabajo.- En ellas intervienen a nombre de todos los miembros participantes, los voceros de los diferentes grupos: Grupo B, Grupo D, y Grupo de los 77. Sin embargo, pueden asistir todos los miembros, aún -- cuando generalmente no intervienen a título personal.
- Reuniones de Coordinadores.- Si el tema que se trata - llega a un punto crítico, el Presidente del Grupo de - Trabajo, puede convocar a los respectivos voceros de - los grupos, a negociaciones privadas a fin de agilizar hasta donde sea posible el avance de los trabajos.

En términos generales, el reglamento que se sigue en los trabajos de este Grupo Intergubernamental, es el de la Comisión del Transporte Marítimo, quedando entendido que la aplicación de un artículo determinado en ese reglamento, sería examinado por el Presidente en consulta con la Mesa del Grupo, o con el propio Grupo, siempre que hiciera falta.

1.- Primer Período de Sesiones,

Las deliberaciones del Grupo Intergubernamental durante su primer período de sesiones, fueron de carácter preliminar, donde cada grupo de países expuso sus puntos de vista. Las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, también expresaron su opinión sobre el problema de la normalización de los contenedores.

En su oportunidad, el representante de la ISO describió la labor y la estructura de su organización, considerando -

que sus actividades eran satisfactorias para el desarrollo del comercio y el transporte internacionales, aunque reconocía que uno de los principales problemas a los que se enfrentaba, era la insuficiencia de recursos financieros. También señaló que la participación de los países en desarrollo, aumentaba cada año y que si bien sus puntos de vista, no habían sido siempre tomados en cuenta para la elaboración de las normas para los contenedores, era porque tales opiniones no se dieron a conocer a la ISO.*

El representante del Grupo B, por su parte reconoció ampliamente la labor de la ISO, y dijo que el empleo cada vez mayor y más difundido de los contenedores, no habría sido posible sin la notable actividad de la ISO. **

El portavoz del Grupo de los 77, dijo: "que la contenerización se había ideado y desarrollado, principalmente para resolver los problemas importantes a que habían de hacer frente los países desarrollados, especialmente el alto costo de la manipulación de las cargas.

En los primeros tiempos de la contenerización, cada empresa o consorcio de empresas navieras fijaba sus propias normas aplicables a los contenedores, en función de la naturaleza del tráfico entre los países desarrollados que esas empresas navieras servían.

Los países desarrollados habían comprendido que, para

* Naciones Unidas, Informe del Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal Internacional. Doc. TD/B/AC.20/6, Ginebra, - 1976, pág. 5

** Idem., pág. 5.

beneficiarse plenamente de las economías de la contenerización, era necesario proceder a la normalización de los contenedores, tarea que ulteriormente se había encomendado a la ISO.

En aquel momento no se habían tenido en cuenta los -- problemas que aquella nueva técnica de transporte planteaba a los países en desarrollo. Pronto, sin embargo, los gobiernos, las autoridades portuarias, los usuarios y los planificadores económicos de dichos países, habían empezado a sentir los efectos de la contenerización al verse obligados a efectuar nuevos y enormes cambios e inversiones en su infraestructura de transportes. Las modificaciones frecuentes de los elementos fundamentales de las normas de los contenedores creaban su obsolescencia tecnológica prematura.

El portavoz del Grupo de los 77 insistió en que si se mantenían los sistemas actuales para la normalización de los contenedores, el probable aumento mundial de los costos de transporte que llevaría consigo, perjudicaría no solamente a los países en desarrollo, sino también a los países desarrollados. Aunque apreciaba la labor hasta ahora realizada en la ISO, el Grupo de los 77 no tenía más remedio que señalar lo que, a su juicio, constituían las debilidades de dicha organización, debilidades de -- las que no podía hacerse responsable a la propia ISO.

En primer lugar, por diversas razones la participación de los países en desarrollo en los trabajos de la ISO, y en particular en su Comité Técnico 104, era mínima. Por consiguiente, al elaborar sus normas sobre contenedores, la ISO no había tenido

plenamente en cuenta los problemas con que tropezaban los países en desarrollo.

En segundo lugar, el método de financiamiento de la ISO podía exponerla a la influencia de intereses creados.

En tercer lugar, como las normas de la ISO no eran obligatorias para sus miembros, podría no alcanzarse la finalidad misma de la normalización, tanto para los países en desarrollo, como para los países desarrollados, de un instrumento de comercio internacional.*

"El portavoz del Grupo de los 77 hizo también hincapié en la urgente necesidad de una normalización efectiva y adecuada de los contenedores. Con tal objeto el órgano o los órganos que formularan esas normas debían ser plenamente representativos de todos los intereses, y la preparación y el examen de los proyectos y las normas debía hacerse en forma que facilitase la participación de los países en desarrollo. Lo más importante era, que existiera un mecanismo eficaz que asegurase la adhesión de todos los países a dichas normas". **

El representante de la OCMI señaló que ese organismo reconocía, que: "... la introducción de cambios en las normas fundamentales de la ISO aplicables a los contenedores, tendría repercusiones técnicas y económicas muy importantes, en particular en el transporte marítimo, y por consiguiente debiera evitarse. Sin embargo, existen divergencias de opinión acerca del modo de evitar esos cambios en el futuro.

* Idem., pág. 7

** Idem., pág. 8.

Hay quienes estiman que es necesario un acuerdo intergubernamental sobre las normas aplicables a los contenedores, ya que el transporte por contenedores exige unas inversiones tan grandes, que ocasionan una pesada carga para la economía de algunos países.

En cambio, otros estiman que la importancia de las inversiones en contenedores ISO, constituye por sí sola una garantía suficiente. Por consiguiente, un acuerdo intergubernamental es innecesario y, en la práctica, podría dificultar la elaboración de normas en función de la evolución de las necesidades del comercio internacional.

Habida cuenta de estas divergencias, se sugiere que el Grupo Intergubernamental Especial, estudie otros medios que permitan lograr el mismo objetivo, como una recomendación en el sentido de que los gobiernos interesados se comprometan a consultarse dentro del marco de los organismos competentes de las Naciones Unidas, por ejemplo la OCMI, cuando se proponga la introducción de modificaciones de las normas básicas dentro de la ISO. Este método de consulta sería especialmente útil para los países en desarrollo que parecen tener dificultades para participar plenamente en los trabajos de la ISO". *

Sin embargo, el portavoz del Grupo de los 77 hizo notar que: "... las opiniones de la OCMI no representaban plenamente el parecer de los países en desarrollo, porque esas opiniones,

* Naciones Unidas, comunicación de la OCMI al Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal Internacional, Doc. TD/B/AC.20/2 Add., 1, Ginebra, 1976, págs. 4-5.

preparadas por un subcomité, habfan sido transmitidas a la --- UNCTAD antes de que el informe de que se trataba, hubiera podido ser examinado por el Comité de Seguridad Marítima de la OCMI".*

La Comisión Económica para Europa, expuso su opinión - sugiriendo que, dado que las actividades de la ISO en la esfera del transporte en contenedores han sido muy satisfactorias, no parece necesario introducir cambio alguno en las prácticas actuales. Lo mejor sería dejar que la ISO y sus organizaciones nacionales de normalización, sigan encargándose de las actividades de normalización. Es innecesario e incluso inconveniente, un convenio internacional sobre normas aplicables a los contenedores. Ese convenio tendería a ser rígido en su aplicación. **

Por su parte el representante de México, hablando en nombre del Grupo Latinoamericano y tomando en consideración la - ausencia de representación de la CEPAL, señaló la parte principal de la opinión de ésta en el sentido de que se reconocía la labor de la ISO, aunque ésta no era suficientemente conocida en la región y se apreciaba una necesidad de mayor participación en sus trabajos por parte de los países latinoamericanos y en desarrollo. Todas las respuestas de los gobiernos en la región, coincidían en la viabilidad y conveniencia de que se elaborase un acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores. ***

* Naciones Unidas, Informe del Grupo Intergubernamental de su Primer Período de Sesiones de 1976, OP. CIT. pág. 14.

** Naciones Unidas, resúmenes de las comunicaciones presentadas por Organizaciones Internacionales al Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas aplicables a los Contenedores (Nota de la Secretaría de la CONUCOD). Doc.TD/B/AC.20/2, Ginebra, 1976, pág. 4.

*** Naciones Unidas, Informe del Grupo Intergubernamental de su Primer Período de Sesiones de 1976, OP. CIT. pág. 15.

En relación al uso de contenedores en el transporte -- aéreo, el representante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), señaló que por el momento no les parecía necesario elaborar normas internacionales detalladas respecto de la idoneidad de los contenedores para ese sistema de transporte.

Según parecía, las normas generales de navegabilidad -- para los aviones, consignadas en el anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional *, que es de carácter intergubernamental, abarcan los requisitos generales para todo el equipo de las aeronaves, incluidos los contenedores.

Los códigos nacionales de navegabilidad aérea en vigor en los principales Estados constructores, contienen normalmente especificaciones detalladas sobre diseño, construcción y exigencias mínimas, por lo que, si en el futuro se decidiera elaborar especificaciones internacionales respecto de los contenedores intermodales idóneos para el transporte por vía aérea, sería conveniente, en interés de la seguridad aérea, elaborar normas internacionales específicas para los contenedores destinados al transporte aéreo, ** lo que por ahora no sería contemplado en este -- Grupo Intergubernamental, ya que lo que nos ocupa por el momento es la intermodalidad entre los servicios marítimos, carreteros y ferroviarios.

* Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago, E.U.A. 1944.

** Naciones Unidas, Resumen de las Comunicaciones Presentadas por Organizaciones Internacionales. OP.CIT., pág. 8

2. Segundo Período de Sesiones.

En virtud de los planteamientos que se presentaron durante el Primer Período de Sesiones, el Grupo Intergubernamental recomendó al Consejo Económico y Social, que transmitiese su informe, * a la Junta de Comercio y Desarrollo, en su 17° Período de Sesiones, para que ésta pudiera examinar las medidas que procediera a adoptar con miras a una acción futura. Tal recomendación fué apoyada por el Consejo Económico y Social en su 62° Período de Sesiones.

Después de examinar la recomendación del Grupo Intergubernamental Especial, la Junta de Comercio y Desarrollo, por su decisión 157 (XVII) acordó lo siguiente:

- Convocar un segundo período de sesiones del Grupo Intergubernamental Especial sobre las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional, que se celebrará a más tardar a finales de 1978, (20 de noviembre al 1° de diciembre).
- Pedir al Grupo Intergubernamental Especial que continúe sus trabajos de conformidad con la recomendación que, acerca de sus atribuciones, hizo el Consejo Económico y Social en su decisión 6 (LVI), y que informe a la Junta de Comercio y Desarrollo en la Segunda Parte de su 18° período de sesiones.
- Pedir al Secretario General de la CONUCOD que prepare, en estrecha colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, las comisiones regionales y otras organizaciones competentes de las Naciones Unidas, los documentos analíticos pertinentes para facilitar la labor del Grupo Intergubernamental Especial y para determinar la viabilidad y la conveniencia de un acuerdo internacional sobre las normas aplicables a los contenedores. **

* Nota: Documento, Naciones Unidas, TD/B/AC.20/6.

** Naciones Unidas, Junta de Comercio y Desarrollo, Decisión 157 (XVII), Septiembre de 1977.

Las deliberaciones del Segundo Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental, se centraron sobre la viabilidad y conveniencia de elaborar un convenio para las normas aplicables a los contenedores. *

Muchos de los argumentos esgrimidos en pro y en contra del proyecto, fueron los mismos que se utilizaron durante el primer período de sesiones, por esa razón iremos directamente al análisis de las resoluciones emanadas de este período de sesiones, las que finalmente son imagen clara del ambiente de las negociaciones que tuvieron lugar sobre este particular.

La participación de México en las negociaciones sobre el particular, ha sido constante y activa. Durante el primer período de sesiones del Grupo Intergubernamental, el representante mexicano ocupó una de las Vicepresidencias. **

En el segundo período de sesiones, el punto central de las negociaciones fué remitido a un Grupo de Trabajo, el cual fué presidido por el delegado mexicano. ***

Es indudable, que sólo a través de la participación constante y cada vez más profesional, se podrá aprovechar la co--

* Nota: Participaron en este período, los siguientes miembros de la CONUCOD y del Grupo Intergubernamental: Argentina, Brasil, Canadá, Cuba, Dinamarca, Egipto, El Salvador, Francia, Rep. Democrática de Alemania, Rep. Federal de Alemania, Ghana, India, Indonesia, Italia, Japón, Kenia, Malasia, MEXICO, Holanda, Nigeria, Senegal, Turquía, Unión Soviética, Reino Unido de la Gran Bretaña, Estados Unidos, Venezuela, Madagascar, Omán, Rumania, Suiza, y otras organizaciones incluida la Organización Internacional de Normalización (ISO).

** Delegado Lic. Francisco Castillo Nájera, Sría. de Marina.

*** Delegado Sr. Sergio Antonio Ruiz Olmedo, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. S.C.T.

yuntura internacional, para que los países en vías de desarrollo, puedan hacer valer sus intereses en un ambiente de negociación.

C. Proyecto de resolución presentado por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en nombre de los Estados Miembros del Grupo B.

Este documento fué presentado al finalizar el Segundo Período de Sesiones en diciembre de 1978. En el proyecto, el Grupo B reconoce la ayuda que ha proporcionado al transporte internacional en general, la Organización Internacional de Normalización (ISO), a través de sus trabajos, e insta a ese organismo a que prosiga su labor a fin de aumentar las ventajas derivadas de la normalización de asegurar una mayor conformidad de las normas, así como una armonización regional e internacional de las normas, a fin de asegurar su estabilidad. Reconoce que las autoridades competentes deben participar activamente en la elaboración de las normas aplicables a los contenedores. Además "acepta" la necesidad de celebrar consultas antes de introducir nuevas normas. *

A continuación citaremos textualmente cada párrafo del proyecto a fin de poder comentarlo en detalle:

" Recomendación sin fuerza de obligar sobre las normas aplicables a los contenedores".

Una recomendación sin fuerza obligatoria, deterioraría la ya de por sí falta de vigencia de las decisiones internacionales, lo que sería contrario al objetivo de estas negociaciones, - que es el de contar con normas fijas aplicables a este nuevo elemento del transporte internacional llamado contenedor.

* Naciones Unidas, Proyecto de Resolución presentado por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en nombre de los Estados Miembros del Grupo B, Doc. TD/B/AC.20/L.4, Ginebra 1978.

Por otro lado, consideramos que corresponde a instancias superiores, el determinar la naturaleza jurídica de un posible acuerdo sobre las normas aplicables a los contenedores, que bien podría ser la propia Junta de Comercio y Desarrollo.

"Teniendo presente la valiosa contribución que aportan las actuales normas internacionales voluntarias sobre contenedores, de la Organización Internacional de Normalización (ISO), a la eficacia económica y operacional de la circulación de mercancías".

Efectivamente, también nosotros habremos de reconocer la labor de la ISO, gracias a ella, en gran medida, no se originó un caos en el uso de los contenedores, especialmente en el transporte multimodal a medida que se fué expandiendo. Su labor de ninguna manera puede ser menospreciada, pues se trata de un organismo técnico de gran capacidad, pero aquí debemos nuevamente subrayar su carácter no gubernamental, lo que hace de sus normas internacionales voluntarias, un contexto jurídico poco confiable, como para garantizar plenamente los intereses económicos y comerciales de todos los países, especialmente, de los países en desarrollo.

"Reconociendo la necesidad de que la ISO prosiga su labor sobre las normas aplicables a los contenedores y de que se facilite la participación de los países en desarrollo en la labor técnica de la ISO a fin de:"

Los países en desarrollo reconocen la necesidad de que se facilite su participación en la elaboración de las normas sobre contenedores, sin embargo, ya hemos visto que el actual esquema no permite esa supuesta participación con sólo reconocerla, Capítulo IV, inciso D. Se requiere en todo caso, de una estructura jurídica a nivel internacional que la propicie.

"-Aumentar las ventajas derivadas de la contenerización, mediante la normalización internacional de los contenedores;"

Tal y como se ha expresado en el inciso B del Capítulo IV, existe un consenso universal respecto al significado económico y comercial de la normalización de los contenedores.

"-Asegurar un mayor grado de conformidad a las normas internacionales;"

Si por un "mayor grado de conformidad" debemos entender una mayor aceptación, debido a que las normas se adecuan a las necesidades y requerimientos de el mayor número de países, encontraremos entonces, que los actuales sistemas de elaboración de normas para contenedores, no reflejan uniformemente tales necesidades, por lo que sería difícil asegurar ese "mayor grado de conformidad".

"-Promover la armonización internacional y regional en el desarrollo de las normas relativas a los contenedores;"

Para lograr este fin se requieren órganos nacionales bien estructurados, mismos que no podrán ser instituidos en muchos países en desarrollo, si no se cuenta con una asesoría y ayuda de otros países que ya cuenten con experiencia en ese campo de la normalización, tal ayuda debería canalizarse a través de organismos intergubernamentales, como se hace en otras áreas del transporte.

"-Facilitar la elaboración de las normas en forma compatible con las necesidades de todos los países interesados, en especial de los países en desarrollo; y"

No se puede pensar en este objetivo, sin antes asegurar

la participación real y efectiva de todos los países en la elaboración de las normas, en particular los países en desarrollo. Lamentablemente, en algunos casos, ni siquiera se cuenta con la base técnica para determinar esas necesidades.

"- Asegurar a las normas de la ISO relativas a los contenedores, una estabilidad adecuada de conformidad con los intereses de todos los países, especialmente, de los países en desarrollo".

Cuando encontramos en el primer párrafo la observación del Grupo B, en el sentido de que se trata de normas fundamentalmente voluntarias, nos preguntamos cuáles serían los pasos a seguir para garantizar esa "estabilidad adecuada". Este punto al igual que los cuatro anteriores, expresan objetivos ampliamente reconocidos no sólo por los países industrializados, sino también por los socialistas y los países en desarrollo, y como lo veremos más adelante, muchos de esos objetivos están contenidos en el proyecto de resolución del Grupo de los 77 y del Grupo D. Sin embargo, el aspecto donde no existe un acuerdo, es en cómo lograr tales objetivos. A nosotros, como lo hemos venido señalando, nos parece que la única alternativa real, es la adopción de un acuerdo internacional intergubernamental, pues de no ser así, no vemos como se resolverían todos los cuestionamientos que hacemos a este proyecto de resolución.

"Reconociendo que las autoridades competentes participan activamente en la elaboración de las normas aplicables a los contenedores",

La observación de que las autoridades competentes "participan", presupone que cada país cuenta con órganos internos --

que les permiten colaborar en la elaboración de las normas, pero como hemos visto, en muchos casos no es así. Por otro lado, si esa observación se refiere a los trabajos de la ISO, muchos de los órganos miembros no son autoridades competentes, sino representantes de empresas privadas, por lo que definitivamente, no estamos de acuerdo con esa afirmación.

"Reconociendo también que ha disminuido el uso de contenedores que no se ajustan a las normas de la ISO, pero tomando nota asimismo de que, en algunos casos, el empleo de tales contenedores puede estar económicamente justificado por las circunstancias de la ruta de -- que se trate",

La observación en el sentido de que cuando sea económicamente justificado, se permita introducir contenedores de menor aceptación internacional a un país determinado, nos parece una cláusula leonina, pues en la práctica, sabemos de casos en los que una compañía naviera, generalmente de países desarrollados, que en un momento dado introducen en sus servicios un contenedor de determinadas dimensiones, posteriormente al cambiarlos por -- otros modernos, intentan introducir los ya obsoletos para su infraestructura, en países en desarrollo, argumentando que es económicamente justificado.

Tal fué el caso de la "Sea Land", quien tenía planes de introducir contenedores de 35 pies en el comercio con Brasil a principios de 1978, contenedores de dimensiones que no se ajustaban a la infraestructura portuaria brasileña, por lo que finalmente fué rechazado el plan de esa compañía norteamericana, sin embargo, no todos los países en desarrollo tienen la fuerza para en

frentarse a casos como el que hemos señalado, * de ahí la importancia de contar con un acuerdo intergubernamental que rija entre otros, este aspecto del transporte en contenedores.

"Aceptando la necesidad de celebrar consultas antes de introducir nuevas normas",

En esta afirmación se encierra tal vez la mayor divergencia entre los países que propugnan por un acuerdo intergubernamental, y los que lo rechazan como solución. Esto es claro, si recordamos que en el sistema de consultas, un país en desarrollo tiene muy pocas alternativas de hacer valer sus necesidades frente a un país altamente industrializado. Lo que es más, si aceptar la necesidad de consultas previas a introducir modificaciones en los contenedores, fuera verdaderamente un interés de los países del Grupo B, por qué no se aceptan que tales consultas se hagan a la luz de un acuerdo intergubernamental?

"Reconociendo además el derecho de los países a adoptar disposiciones adecuadas en relación con las normas -- aplicables a los contenedores en el ámbito nacional",

No se necesita este reconocimiento para que los países puedan ejercer su soberanía en materia de transporte.

- " Invita a la ISO a que, con los recursos disponibles, se mantenga constantemente informada de las innovaciones tecnológicas que puedan tener repercusiones en sus normas, relativas a los contenedores y que -- examine la aplicación de tales normas";

Creemos que sería difícil lograr cambios sustanciales con los actuales "recursos disponibles", lo más que se obtendría,

* Nota: Este caso fué presentado por el Gobierno Brasileño durante el 2º Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores, Ginebra, 1978.

sería alguna modificación superficial de los canales de información de las innovaciones tecnológicas. A lo largo de las negociaciones, durante el segundo período de sesiones en Ginebra en noviembre de 1978, nos entrevistamos con funcionarios de la ISO, - quienes manifestaron que un acuerdo intergubernamental que contemplara la asistencia técnica, incluyendo todo el flujo de información hacia y de países desarrollados y subdesarrollados, sería -- muy atractivo para la ISO, pues en esa medida, esa organización a través de canales indirectos, podría contar con mas recursos económicos.

"- Pide a ISO que adopte todas las medidas pertinentes para garantizar a los países en desarrollo, una participación adecuada en la elaboración de las normas internacionales relativas a los contenedores";

No podríamos aceptar como solución al problema que nos ocupa, el simple incremento de la participación de los países en la ISO, pues quienes participan en ese organismo, como ya lo hemos señalado en otro capítulo, lo hacen a nivel particular. Esto desde luego beneficia a los países desarrollados, pues tienen intereses directos en la ISO, lo que les permite introducir en un momento dado, un contenedor que para ellos está económicamente -- justificado, imponiendo su avance tecnológico.

Pero los países en desarrollo deben proteger la capacidad instalada aún por encima del avance tecnológico, es decir, - que una terminal de contenedores no deberá ser sustituida por -- otra más evolucionada tecnológicamente, hasta que no haya reeditado la inversión que fué hecha por el Estado a nombre de la nación. Tampoco se deberá tomar en cuenta como guía, los intereses de un

naviero privado o agente de carga, quienes querrían de inmediato modificar las instalaciones, ya que eso les permitía mover la carga en un tiempo menor, beneficiándose con mayores ganancias, pero sacrificando la inversión de las instalaciones.

Es por esto, entre otras razones, que los países en desarrollo se verían beneficiados con un convenio intergubernamental, que en esta materia señalaría de una manera más rígida el número de años establecidos antes de permitir la introducción de cualquier cambio en los contenedores, así los países en desarrollo - que deciden utilizar un contenedor de determinadas dimensiones, - podrán calcular sus efectos secundarios, tales como la inversión y el desplazamiento de mano de obra, y otros, teniendo al menos - una cierta garantía de la utilización de sus instalaciones, evitando una depreciación y obsolescencia prematuras.

"- Alienta a todos los países a que refuercen y desarrollen sus organismos nacionales de normalización y a que, cuando proceda, cooperen en organismos regionales y subregionales de normalización, para aprovechar plenamente su participación en la ISO;"

Sin la asesoría, y la ayuda de otros países que podrían canalizarse a través de un acuerdo internacional, muchos países - difícilmente lograrán estructurar sus organismos nacionales de normalización. Por otro lado, esos organismos no necesariamente trabajarían exclusivamente en colaboración de la ISO, se desarrollarían en base a las disposiciones emanadas de ese posible acuerdo intergubernamental.

"Recomienda a todas las partes interesadas, que apoyen las recomendaciones formuladas en la resolución 22/78 del Consejo de la ISO."

Esa recomendación fué adoptada por el Consejo de la ISO en septiembre de 1978, y su contenido es el siguiente:

"Council,

recognizing the concern felt in a number of countries, - particularly developing countries, as expressed in the - UNCTAD ad hoc intergovernmental Group on Container Standards, in relation to the possible economic impact of -- substantial changes in the basic ISO container standards,

decides that, whenever proposals are put forward for revisions to ISO 668 (dimensions and ratings) and to ISO 1161 (corner fittings) which affect the compatibility, in terminology and modularity of ISO containers, ISO through the Secretary-General will, in addition to normal circulation to members of TC 104 and international organizations in liaison, draw these proposals to the attention of all ISO members and to competent United Nations bodies in order to permit the widest possible consultation. Furthermore such proposals must be justified by a comprehensive report and evaluation showing that these changes -- are in the common interest.

In addition, Council urges all ISO members with an interest in container transport; in particular developing -- countries, to register as P- or O-members of TC 104, to help keep them informed of the progress of TC 104's activities." *

Es muy significativo el contenido de esta recomendación hecha por la ISO; por un lado reconoce las consecuencias que para los países en general, y los países en desarrollo de manera particular, tiene del punto de vista económico cualquier cambio sustancial a las normas básicas de los contenedores, sin embargo, la al

* United Nations, Contribution by the International Organization for Standardization (ISO) Second Session of the ad-hoc Intergovernmental Group on Containers Standards, Doc. TD/B/AC.20/NGO/1, Geneve, 1978, TRADUCCION:

El Consejo.

Reconociendo el interés de un gran número de países particu

(sigue)

ternativa presentada es la misma que los países desarrollados - vienen defendiendo, es decir, el incremento de actividades de to dos los países en el contexto de la ISO, sin que esto pueda lle- gar a repercutir en una auténtica participación de ciertos paí- ses, en la elaboración de las normas internacionales sobre con- tenedores.

larmente de los países en desarrollo, tal y como fué expre- sado por el Grupo Intergubernamental especial sobre las Nor- mas Aplicables a los Contenedores, en la UNCTAD, en relación al posible impacto económico de los cambios sustanciales en las normas básicas de Contenedores ISO.

Decide que cuando las propuestas de normas sean sometidas pa- ra su revisión en relación a las normas ISO 668 (dimensión y clasificación), e ISO 1161 (ajuste de esquina), las que - afectan a la compatibilidad, intermodularidad y modularidad de Contenedores ISO, a través de TC 104 y Organizaciones In- ternacionales con quien tiene relaciones, tales proposicio- nes serán presentadas a la atención de todos los miembros - de ISO y a los órganos competentes de las Naciones Unidas - para permitir las consultas lo más amplias posibles. Además dichas proposiciones deben estar justificadas por un informe claro y una evaluación que demuestre que los cambios son pa- ra un interés común.

Además, el Consejo insta a los miembros de ISO con interés en el transporte de contenedores, en particular a los países en desarrollo, para que se registren como Miembros P u) - de TC 104, para seguir dándoles información de los progre- sos de las actividades de TC 104.

D. Proyecto de resolución presentado por la India en nombre de los Estados Miembros del Grupo de los 77, y por la República Democrática de Alemania en nombre de los Estados Miembros del Grupo D.

Este documento fué presentado por los representantes - de la India y la República Democrática de Alemania en nombre de los Grupos 77 y D, es el resultado de un mayor espíritu de cooperación, que el mostrado por los miembros del Grupo B.

Es de señalarse que el contenido de la resolución no es el mas favorable que se puede obtener para los países en desarrollo, sin embargo, implica por lo menos un paso adelante en relación a la Primera Sesión del Grupo Intergubernamental, donde el Grupo De no apoyó plenamente la posición del Grupo de los 77.

Al igual que en el proyecto de resolución del Grupo B, procederemos por párrafos:

"Tomando en consideración la decisión 6 (LIV) del Consejo Económico y Social,

Tomando nota de la decisión 118 (XIV) y (157 XVII) de la Junta de Comercio y Desarrollo, y del mandato dado por ella al Grupo Intergubernamental Especial sobre -- Normas aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal Internacional.

Teniendo presente la valiosa contribución que aportan las actuales normas internacionales sobre contenedores de la Organización Internacional de Normalización (ISO), a la eficacia económica y operacional de la circulación de mercancías,"

Este reconocimiento se hizo en virtud de que actualmente no existe otro esfuerzo parecido, respecto a la normalización de los contenedores a nivel internacional.

"Tomando nota con aprecio del informe de la Secretaría, titulado "Practicabilidad y Viabilidad de un Acuerdo Internacional sobre las Normas Aplicables a los Contenedores. (TD/B/AC.20/8).

"Considerando que existe la necesidad de:

"- Aumentar los beneficios derivados de la contenerización en el comercio internacional, en particular el transporte multimodal internacional, a través de la normalización internacional de los contenedores y de las actividades correlativas."

En este último párrafo, queda de manifiesto que para aumentar los beneficios de la contenerización, no sólo debe cuidarse un aspecto de la normalización, sino que, es indispensable en todo caso, la normalización de los elementos que se utilizan para su manipulación y en las actividades correlativas.

"- Darse cuenta de la valiosa contribución de las normas internacionales existentes sobre contenedores a la mayor eficiencia económica y operacional de transporte, particularmente del transporte multimodal internacional"

Es necesario que tomen conciencia de las ventajas que significa utilizar contenedores ampliamente aceptados en el contexto internacional.

"- Reconocer la necesidad de que la ISO continúe con su trabajo sobre las normas aplicables a los contenedores, y facilitar la participación de todos los países, particularmente, los países en desarrollo en el trabajo de la ISO sobre normas aplicables a los contenedores.

Actualmente la ISO es el organismo técnico internacional que ha desarrollado una buena labor sobre la normalización de los contenedores. De ahí el interés de preservar los avances que

élla ha logrado y que desde luego pueden ser utilizados como base técnica para un acuerdo internacional.

"- Incitar a todos los países a establecer y desarrollar sus cuerpos nacionales de normas, y cuando sea deseable, a cooperar en cuerpos regionales o subregionales de manera que se obtenga el máximo beneficio de su participación en ISO".

Como ya se ha señalado, la importancia de los cuerpos nacionales de normalización no está exclusivamente en función de las actividades de la ISO, sino del desarrollo propio de cada país. A nivel regional o subregional tales órganos permitirían defender a esos niveles, los intereses de los países de la zona, que podrían tener necesidades semejantes.

Otra función que cumplirían los cuerpos nacionales, sería la de determinar inicialmente las necesidades de normalización de sus propios países, o de países de la región que no puedan contar con tales órganos.

"- Asegurarse de que el desarrollo y aplicación de las normas para contenedores, sea en la línea de los requerimientos de todos los países, especialmente de los países en desarrollo".

Este problema es central, y seguramente no podrá establecerse ninguna medida efectiva a nivel internacional, a no ser que se trate de una acción intergubernamental.

"- Asegurar un más alto grado de aceptación universal de las normas aplicables a los contenedores y promover la armonización regional e internacional en desarrollar y aplicar las normas aplicables a los contenedores, recomendando, fomentando e implementando el uso universal de las normas sobre contenedores de la ISO, y el uso de la legislación nacional para tal efecto, como se considere necesario".

No obstante esta referencia a ISO, debilita la posición

de los países desarrollados.

La idea de utilizar los contenedores más ampliamente aceptados internacionalmente, tiene beneficios para todo el comercio internacional, sin embargo, después de logrado un acuerdo intergubernamental, las normas más aceptadas deberían de ser aquellas que la comunidad internacional decida en base a la luz de un acuerdo de esas características.

"- Sostener consultas sobre asuntos relacionados con - las normas sobre contenedores en las operaciones del transporte multimodal internacional".

Debe entenderse consultas intergubernamentales, a la - luz de un acuerdo internacional.

"- Asegurar una estabilidad razonable de las normas so bre contenedores de la ISO de conformidad con los - intereses de todos los países, en particular los -- países en desarrollo".

Esta inquietud está ampliamente justificada, y es uno de los objetivos centrales de un acuerdo.

"- Reducir gradualmente el campo de la aplicación de - los contenedores que no están sujetos a la ISO, en el transporte internacional".

El punto esencial de esta observación, es lograr contenedores normalizados y aceptados lo más ampliamente posible a - nivel internacional.

"- Organizar un flujo permanente de información sobre las innovaciones tecnológicas que deban tener un - efecto sobre las normas existentes sobre contenedores de la ISO, así como sobre las experiencias de los países en su impleme tación de las normas sobre contenedores de la ISO".

El flujo de información sobre los avances técnicos debe estar garantizado, a fin de asegurar la participación técni-

ca de los países en desarrollo, en la evolución de las normas de los contenedores, que resulten de las necesidades de todos y cada uno de los países interesados en el comercio internacional.

"Reconociendo que un acuerdo internacional sobre las normas aplicables a los contenedores, contribuirá a la armonización internacional sobre las normas aplicables a los contenedores".

Este reconocimiento, es la parte medular de la propuesta de los Grupos 77 y D, resultado del análisis objetivo de la problemática que a nivel internacional presenta la normalización de los contenedores para el transporte multimodal.

"Recomienda a la Junta de Comercio y Desarrollo a tomar una acción posterior a fin de satisfacer los intereses de estos países, desarrollando sus propios sistemas de contenedores sobre las bases de los contenedores de la ISO, con el resultado de asegurar entre otras cosas una estabilidad razonable de las normas sobre contenedores de la ISO, particularmente, en lo relativo a las dimensiones externas y clasificación de contenedores y a tomar las medidas necesarias para la preparación de un acuerdo internacional".

"Recomienda que un acuerdo internacional, sea tomado en consideración el contenido de los párrafos 77 y 78, del documento de la Secretaría TD/B 20/8".

Si alguna parte del proyecto de resolución de estos dos grupos debe ser criticada, serán justamente estos dos puntos, pues conceden un excesivo apoyo a las actividades de la ISO. Los párrafos a los que se refiere la segunda parte de esas observaciones, señalan las actividades de la ISO, las cuales deberían, según esto, ser tomadas en cuenta.

"Recomienda además que el Comité de Navegación revise regularmente las cuestiones relativas a la aplicación de las normas sobre contenedores y actividades correlativas en el transporte internacional, particularmente, en el transporte multimodal internacional".

Esta recomendación encierra una idea de gran importancia práctica, pues vendría a ser un elemento de flexibilidad de un convenio con cierta rigidez necesaria.

Las observaciones que hemos hecho a propósito de los dos proyectos de resolución, son indicativas del ambiente de negociación, que podría conducirnos a un acuerdo internacional de características definitivas, sobre la materia. Mismas que presentaremos de una manera general en el siguiente inciso.

E. Medidas que podrían o deberían ponerse en práctica en relación con las normas aplicables a los contenedores.

1. Medidas nacionales.

Durante las deliberaciones del Segundo Período de Sesiones del Grupo Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores, se presentaron algunas alternativas que podrían o deberían tomarse a nivel nacional e internacional, a fin de lograr una normalización bien estructurada a todos los niveles.

Del punto de vista de las medidas que a nivel nacional deberían tomarse, para lograr una mayor participación en la elaboración de las normas, están sin duda la creación de órganos nacionales capaces de servir de foros internos para el estudio, los debates y las consultas sobre los asuntos relativos a las normas aplicables a los contenedores de las que actualmente se ocupa la ISO, a fin de formular opiniones y propuestas nacionales.

El organismo nacional podría formar junto con los organismos de otros países, asociaciones internacionales con mutuo reconocimiento, capaces de poder certificar normas de países -- que no cuentan con órganos internos suficientemente desarrollados.

"Respecto a las medidas nacionales relacionadas con la aplicación de las normas sobre contenedores, los gobiernos pueden ejercer su derecho soberano a aceptar, regular o rechazar la entrada de contenedores de determinadas características en su territorio". *

* Naciones Unidas "Viabilidad y conveniencia de un acuerdo internacional sobre normas aplicables a contenedores". TD/B/AC.20/8, Ginebra, 1978, pág. 17.

Efectivamente, los gobiernos pueden legislar o dictar unilateralmente decretos ejecutivos para permitir, excluir, -- alentar o desalentar la aplicación en sus países de normas concretas sobre contenedores, tal legislación se podría aplicar -- tanto a los contenedores de la ISO, como a otros diferentes de ellos. Sin embargo, lo que se intentaría evitar a través de -- un acuerdo internacional, es el que cada país tome una serie -- de medidas de carácter unilateral, aunque sin pretender lesionar el derecho soberano de cada país. Todo lo contrario, ejercerlo para ajustarse a las normas internacionales más ampliamente -- aceptadas, en base a las necesidades e intereses de todos los países.

De hecho, la adopción de medidas nacionales sin contar con un acuerdo internacional, puede tener repercusiones negativas para el comercio mundial.

2. Medidas internacionales.

"Una medida internacional que reconozca la necesidad de adoptar normas aplicables a los contenedores, de manera que sea compatible con diferentes etapas de desarrollo económico de to dos los países, reduciría el deseo de adoptar medidas restrictivas unilaterales. Ello puede lograrse mediante un instrumento adecuado en que se hagan recomendaciones respecto a la forma en que los países pueden determinar y utilizar los contenedores de características apropiadas. El instrumento permitiría que se tu vieran en cuenta las necesidades y los compromisos de inversión de todas las partes involucradas en la circulación nacional e - internacional de esos contenedores".*

El marco para determinar los contenedores que se ajusten a normas apropiadas y el período de aplicación de éstas, no puede considerarse al margen de la cuestión de la evolución de las normas aplicables a los contenedores y a las actividades co nexas. Por ello, un instrumento internacional que incluya las - medidas para la elaboración de las normas y la aplicación de és tas, puede asegurar a todas las partes interesadas, salvaguardias para las inversiones en el sistema de contenedores. Asimismo, haría posible que los países en desarrollo se ocuparan adecuada y extensamente, de ambas cuestiones en forma armonizada.

Además, las medidas internacionales pueden incluir tam bién, métodos para simplificar y armonizar la legislación nacio nal.

* Idem., pág. 19.

El grado de viabilidad y conveniencia de las medidas internacionales sobre normas aplicables a los contenedores, está estrechamente relacionado con el contenido y el carácter del instrumento internacional que se establezca, de ahí la dificultad de llegar rápidamente a un acuerdo definitivo.

Sin embargo, la idea de cualquier medida internacional, podría resumirse en los siguientes puntos:

- Aumentar las ventajas derivadas de la contenerización en el transporte multimodal internacional mediante la normalización internacional de los contenedores y actividades conexas.

- Comprender la contribución que aportan las actuales normas internacionales sobre contenedores a la eficacia económica y operacional de la circulación internacional de mercancías, a fin de utilizarlas como base técnica del acuerdo internacional.

- Asegurar un mayor grado de conformidad internacional a las normas internacionales y promover la armonización mundial y regional en el desarrollo y aplicación de las normas relativas a los contenedores.

- Facilitar la elaboración y aplicación de las normas relativas a los contenedores en forma compatible con las necesidades de todos los países, especialmente de los países en desarrollo.

- Reconocer la necesidad de la participación universal en la labor técnica sobre las normas aplicables a los contenedores.

res y facilitar esa participación de manera especial, a los países en desarrollo.

- Asegurar una estabilidad razonable de las normas internacionales relativas a los contenedores, de conformidad con los intereses de todos los países y en particular, de los países en desarrollo.

- Establecer una corriente permanente de información sobre las innovaciones tecnológicas que puedan afectar a las normas internacionales sobre contenedores, así como sobre la experiencia de los países en la aplicación de las mismas.

- Reducir gradualmente la esfera de aplicación de los contenedores que no se ajusten a las disposiciones del acuerdo internacional.

Los principios básicos de un acuerdo internacional sobre normas relativas a contenedores, según consultas llevadas a cabo con los países del Grupo de los 77, durante las deliberaciones del Segundo Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental, pueden resumirse en los siguientes puntos:

- El principio de consulta sobre normas relativas a contenedores en las operaciones de transporte multimodal internacional.
- El principio de la selección y aplicación de las normas relativas a los contenedores según sea considerado conveniente por un país o una región.
- El principio de la no imposición de contenedores, de normas consideradas no convenientes por un país o una región.

- El principio de la no proliferación de tamaños y dimensiones de contenedores.
- El principio de la estabilidad de las normas internacionales aplicables a los contenedores.

Considerados de manera general, el contenido y los principios de un posible acuerdo internacional, podemos establecer - que existen básicamente dos tipos de medidas que podrían considerarse apropiadas para ese fin.

El primer tipo, podría llevarse a la práctica mediante un acuerdo con fuerza obligatoria, es de cir, un tratado o - convención multilateral.

El segundo tipo, se refiere a un acuerdo que adopte la forma de una recomendación que no sea legalmente vinculante, si no que tenga carácter de compromiso político.

Un acuerdo intergubernamental con disposiciones que no tuvieran fuerza para obligar, se limitaría a los principios generales, con posibles anexos que especificarían las recomendaciones a los gobiernos para su adopción.

La ventaja de tal acuerdo, es su flexibilidad, sería -- más fácil para los gobiernos ponerse de acuerdo sobre tal instrumento y aprobarlo, porque no se plantearía la cuestión de su naturaleza jurídica vinculante.

La desventaja es que su fuerza coercitiva sería muy débil ya que no contendría obligaciones vinculantes para las partes, tal y como se da actualmente en la ISO.

En consecuencia, no proporcionaría suficientes salvaguardias contra las políticas o legislaciones nacionales que entrarían en conflicto con sus disposiciones. Por lo tanto, tal vez no previese todas las salvaguardias necesarias para solucionar los problemas de las normas aplicables a los contenedores, en particular los relacionados con la obsolescencia tecnológica prematura a que se enfrentan, con graves consecuencias económicas los países en desarrollo.

En opinión de algunos países, principalmente del Grupo B, tal vez un instrumento jurídicamente vinculante, en forma de una convención internacional con disposiciones obligatorias, no fuera viable a causa de su rigidez intrínseca. Las pocas soluciones jurídicas, universalmente aplicables para los problemas que plantean las normas relativas a los contenedores tal vez no justifiquen, en opinión de ellos, tal convención.

Con todo, un instrumento internacional más flexible - cuya adopción debería considerarse factible, sería uno análogo al convenio de la OCMI para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, * que estaría configurado así:

Normas cuya aplicación por los gobiernos contratantes, sea necesaria y viable, de conformidad con el convenio.

Las prácticas recomendadas cuya aplicación por los gobiernos contratantes sea conveniente.

* Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, Londres, 1965.

La ventaja de tal instrumento es que al mismo tiempo que adoptaría la forma de un convenio clásico, gozaría de una considerable flexibilidad intrínseca mediante la combinación de medidas con disposiciones obligatorias y otras que no tuvieran fuerza vinculante en forma de prácticas recomendadas a las partes contratantes.

En ese instrumento se identificarían las medidas que las partes contratantes tendrían que aplicar de manera uniforme. Asimismo, proporcionaría las salvaguardias necesarias para la aplicación de las normas relativas a los contenedores en forma que se asegurara la máxima armonización internacional. Las medidas uniformes de este instrumento se limitarían a las soluciones universales de los problemas que plantean las normas aplicables a los contenedores. Así pues, sería eficaz para la armonización de las políticas nacionales en lo tocante a la aplicación de las normas relativas a los contenedores.

La desventaja de tal instrumento, es que probablemente tardaría en entrar en vigor debido al carácter lento del procedimiento de ratificación, sin embargo, consideramos que en última instancia sería recomendable, pues como en el caso del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, a pesar de sus largas negociaciones, el día que entre en vigor internacionalmente será un instrumento de gran eficacia.

Tanto un instrumento con todas sus disposiciones obligatorias, como uno con disposiciones parcialmente obligatorias, podrían hacerse más flexibles si se previera un procedimiento -

de revisión. Tal procedimiento implicaría la convocatoria de una conferencia de revisión, con sujeción a ciertas condiciones, inclusive en general los requisitos de la solicitud de convoca---ción de tal conferencia, así como para su preparación.

Un ejemplo de esto, podría ser el Artículo 52 del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el cual reproducimos a continuación, para apoyar aún mas nuestra afirmación:

"El depositario convocará una Conferencia de Revisión cinco años después de la fecha en que la presente Convención haya entrado en vigor, a fin de revisar su funcionamiento, con -- particular referencia a su aplicación, y examinar y adoptar las enmiendas pertinentes.

El depositario, cuatro años después de la fecha en que la presente convención haya entrado en vigor, recabará la opinión de todos los estados que tengan derecho a asistir a la Conferencia de Revisión y, basándose en las opiniones recibidas, preparará y transmitirá un proyecto de programa, así como las enmiendas propuestas para su examen por la Conferencia.

Análogamente, se convocarán ulteriores conferencias de revisión cada cinco años, o en cualquier momento después de la primera Conferencia de Revisión, a petición de una tercera parte de las Partes Contratantes en la presente Convención, a menos que en la primera Conferencia de Revisión se decida otra - cosa.

No obstante lo dispuesto en el párrafo 1° del Artículo 52, si la presente Convención no ha entrado en vigor cinco -

años después de la fecha en que se haya adoptado el Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas - sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Secretario General de las Naciones Unidas, con sujeción a la - aprobación de la Asamblea General, convocará, a petición de una tercera parte de los Estados que tengan derecho a llegar a ser Partes Contratantes en la presente Convención, una Conferencia de Revisión a fin de estudiar las disposiciones de la Conven-- ción y sus anexos y examinar y adoptar las enmiendas pertinentes". *

El instrumento internacional jurídicamente vincunlan- te podría elaborarse de manera que permitiera la celebración en- tre los estados contratantes de acuerdos bilaterales, que inclu- yesen disposiciones concretas apropiadas para el comercio de que se trata, y que no fueran incompatibles con los objetivos y prin- cipios del instrumento internacional.

Al finalizar el Segundo Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Conte- nedores, la mayor parte de los delegados de los Grupos 77 y D, coincidieron en que su propuesta no había sido completamente sa- tisfactoria para todos ellos, ya que en última instancia lo que se busca, no es simplemente lograr una mayor participación de - los países en desarrollo dentro de las actividades de la ISO, - puesto que, como lo hemos visto a lo largo de este trabajo, esa

* Naciones Unidas, Conferencia de Plenipotenciarios sobre un - Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. TD/CODE/13 Nueva York, 1975.

no parece ser la solución a un problema tan delicado.

La respuesta para la mayor parte de los delegados -- que asistieron al citado período de sesiones, es un acuerdo intergubernamental, como el descrito en segundo término que sirva de base para la elaboración, distribución y aplicación de las normas internacionales sobre los contenedores, principalmente para el transporte multimodal.

CONCLUSIONES

Y

RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Podemos decir que la carga unificada es el resultado de los requerimientos técnicos y las necesidades económicas y comerciales que a nivel mundial han surgido en los últimos años.

En ese contexto, los contenedores vienen a representar la expresión más depurada de ese tipo de carga.

También podemos agregar que en la medida que la carga unificada es más evolucionada técnicamente, se hace indispensable la utilización de equipo mecánico especializado para su manipulación.

El contenedor se describe como un gran paralelepípedo de acero, de aleación o de madera de dimensiones no siempre normalizadas, sus características principales se pueden resumir de la siguiente manera:

- Ser de carácter permanente, resistente, capaz de ser utilizado en uno o varios modos de transporte sin manipulación intermedia de la carga.

Actualmente, los contenedores requieren de buques, plataformas y maquinaria especializada para su transporte y manipulación, lo que en términos generales representa inversiones elevadas para su utilización masiva.

Se puede decir que el incremento del transporte de mercancías en contenedores, es muy importante y cubre rutas a todo lo largo y lo ancho del mundo, no sólo por vía marítima, sino -carretera, ferroviaria y aérea.

Las ventajas de transportar mercancías en contenedores pueden sintetizarse de la siguiente forma:

- Permite el servicio de puerta a puerta entre la fábrica y el lugar de distribución final;
- No hay manejo intermedio de la mercancía;
- Se requiere de menos empaque, lo que repercute en una sustancial reducción de costos;
- Las tarifas en este medio resultan más baratas que en los medios convencionales;
- El tránsito de contenedores por vía marítima es mucho más rápido, comparado con los buques de carga general;
- Desde el punto de vista aduanero se prevé un solo documento, lo que facilita los trámites de un país a otro.

Como todo avance tecnológico, no todo es favorable, -

los contenedores también tienen efectos negativos:

- Ante la falta de balance y volumen adecuado de las cargas en el tráfico, la utilización de los mismos, puede resultar contraproducente;
- Las adaptaciones portuarias exigen una inversión -- muy alta;
- Igualmente, el equipo ferroviario, carretero, aéreo, de manipulación y almacenamiento, es muy caro;
- Asimismo, puede tener repercusiones laborales negativas, creando desempleo en un momento dado;
- Las dimensiones del propio contenedor suelen ser restricciones para su uso en muchos países, ya que su infraestructura no permite el tránsito de los que - rebasan ciertas dimensiones.

El caso concreto de México, en relación a los contenedores, es muy particular. Su uso todavía no se puede considerar masivo, sin embargo su incremento es acelerado.

Actualmente se cuenta con empresas navieras que po-
seen buques especializados para transportar mercancías en conte
nedores.

Otras empresas de transporte terrestre mueven un número relativamente alto de contenedores por medio del autotransporte, fundamentalmente por la frontera norte del país.

En términos generales, podemos decir que el papel de los contenedores, es de gran trascendencia para el comercio mundial, y los países en desarrollo no pueden rezagarse en esta área del transporte internacional.

Independientemente de algunas de sus desventajas, el contenedor está llamado a ser el medio de transporte por excelencia, en el sistema multimodal de todos los países, incluyendo a los que están en vías de desarrollo.

-Existen dos elementos fundamentales que determinan el transporte multimodal; el que se ha ofrecido por un operador a través de un solo documento, y el que se cubra por más de un modo de transporte.

En términos generales, podemos señalar que el transporte multimodal es un complejo sistema donde interviene la responsabilidad del operador, la claridad de la documentación y la jurisdicción de todo procedimiento de naturaleza jurídica que involucre a esta modalidad del transporte.

Debemos reconocer la importancia de los esfuerzos internacionales que a nivel gubernamental se realizan en áreas como ésta, de gran trascendencia para todos los países.

Un acuerdo sobre la materia está a punto de cristalizarse en un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, que probablemente se concluya a fines del año de 1979, a la luz

de las deliberaciones internacionales en el seno de las Naciones Unidas.

El transporte multimodal internacional puede realizarse con cualquier tipo de carga unificada, sin embargo, se hace indispensable la utilización de sistemas lo más eficaces posible.

En este punto donde se conjugan los conceptos de transporte multimodal internacional llevado a la práctica, implica técnicamente, una gran compatibilidad de los medios que son utilizados en sus diversas etapas y en los distintos países.

Por su parte, el transporte multimodal en México es bastante incipiente.

Existen proyectos importantes que pueden ayudar a la introducción del uso masivo de los contenedores en el transporte multimodal, uno de ellos es el corredor terrestre del Istmo de Tehuantepec.

Al hablar de ese proyecto, nos damos una idea de los requerimientos técnicos y financieros para obras de mayor envergadura, relacionados con el transporte multimodal en contenedores.

- El transporte multimodal internacional es la culminación de una serie de esfuerzos técnicos, para lograr una absoluta coordinación de los diferentes sistemas de transporte, por todo ello y considerando la estrecha relación que existe con los contenedores, podemos afirmar que para que ese sistema rinda los máximos beneficios, es indispensable la normalización de los con

tenedores, pues sólo en la medida en que haya uniformidad en sus dimensiones exteriores, su capacidad y su resistencia, podremos hablar de un verdadero transporte multimodal a nivel internacional.

La normalización es indudablemente una actividad de gran importancia en todos los niveles de la industria, el comercio y la prestación de servicios. Se puede decir que es el producto de los requerimientos de una sociedad internacional que no da lugar a que los países se desarrollen autárquicamente, en ningún campo de la actividad humana, para todo hay la imperiosa necesidad del intercambio científico, técnico, cultura y de toda índole.

El actual concepto de norma conlleva varias etapas, pues no sólo se trata de elaborarla, es necesario contar con unidades correspondientes que nos permitan referirnos a ella. También se requieren métodos para ponerla a prueba, y finalmente de certificados válidos nacional e internacionalmente, que den testimonio de los pasos anteriores.

La necesidad de contar con normas lo más ampliamente aceptadas, ha dado pie a la creación de instituciones nacionales e internacionales que regulan la formulación y aplicación de las mismas, en el proceso de producción de las mercancías más variadas, y la prestación de muchos servicios. Probablemente la más importante de todas ellas a nivel internacional, sea la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Esa organización no gubernamental, cuenta con representantes de 84 países. Sus comités miembros son los comités nacionales más representativos de la normalización en su país respectivo, y que bien pueden ser dependencias gubernamentales o empresas privadas.

Para los miembros de la ISO existen varias formas de participar en sus trabajos; bien sea como observadores, o si se cuenta con la capacidad técnica y con los recursos financieros, como miembro activo, los cuales tienen derecho a participar plenamente en dichos trabajos.

El procedimiento para elaborar las normas dentro de la ISO dispone entre otras cosas, que para que se apruebe un proyecto de norma internacional, se requiere de una mayoría del 75% de los miembros votantes, sin embargo, es necesario revisar la capacidad de participación de algunos países, principalmente de los países en desarrollo, a fin de que estas reglas de procedimiento tomen efectivamente en consideración las necesidades de todos los países.

Las actividades de la ISO se han extendido a un gran número de dominios de la industria, los servicios y la cultura. Algunos aspectos de la normalización de los contenedores se estudian en su Comité Técnico 104. Y una de las aportaciones más significativas en la materia, ha sido la clasificación de las características de los contenedores en tres grupos, con lo que se ha podido evitar una mayor proliferación de medidas y capacidades en los contenedores.

Actualmente no podemos hablar del transporte multimodal como un servicio completamente integrado, pues no existe una relación técnica entre los contenedores utilizados por vía marítima y terrestre, y los que se emplean en la aviación comercial. Estos últimos están sujetos a especificaciones y pruebas que viene realizando principalmente la Asociación de Transporte Aéreo - Internacional.

México cuenta con un órgano gubernamental bien estructurado que se encarga de regular y aplicar las normas a nivel nacional, que es la Dirección General de Normas de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. Sin embargo, no se cuenta con un departamento especializado en contenedores capaz de actuar como la contraparte nacional de la ISO, lo que contribuiría a incrementar nuestra participación en las actividades de esa organización, entre otras cosas.

Otra organización de gran importancia a nivel internacional, y de carácter gubernamental, es la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). Ha sido precisamente en el seno de ese Organismo, donde se han cristalizado algunos aspectos de la normalización de los contenedores en dos sendos convenios. Lo relativo a la seguridad durante su manipulación, y a las facilidades aduaneras para su operación.

Si contamos con dos convenios intergubernamentales que regulan aspectos muy importantes del manejo de los contenedores, consideramos que un tercer elemento de gran trascendencia económica, como es la normalización de los mismos, también debe

ser tratado a nivel intergubernamental, a fin de garantizar plenamente las inversiones que en este sector del transporte se hagan. Con un convenio sobre el particular, y con el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, se cerraría el círculo jurídico internacional de la operación de los contenedores a nivel mundial.

-Uno de los esfuerzos mas importantes para regular la elaboración y aplicación de las normas sobre contenedores, se ha dado en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a través de un Grupo Especial Intergubernamental.

En base a consultas y reuniones, se ha podido detectar un cierto número de aspectos, en los que se puede decir que todos los países han coincidido. Uno de ellos, el más evidente, es la propia necesidad de normalizar los contenedores y elementos de apoyo que se utilizan en su manipulación.

La normalización de los contenedores debería abarcar un mínimo de aspectos, tales como:

- Las dimensiones, largo, ancho y alto;
- El diseño, para facilitar su capacidad de manejo, sujetarlo y facilitar el transporte de la unidad;
- Aspectos de seguridad y otros.

En ese marco intergubernamental que es la CONUCOD, se han evaluado las actividades de organismos no gubernamentales como la ISO, y se ha encontrado que desde el punto de vista técnico, han logrado notables avances, sin embargo, se ha visto que son indispensables sustanciales mejoras, en lo referente, fundamen-

mente, al sistema de elaboración de las normas, pues en el método actual, es muy difícil que los países en desarrollo, incrementen sensiblemente su participación.

Por otro lado, encontramos que las repercusiones de las normas de la ISO, son cualitativamente diferentes en los distintos grupos de países.

Para los países desarrollados, bastó con hacer modificaciones en sus buques existentes; invertir para adaptar la infraestructura portuaria y equipo de manipulación, que en muchos casos ya existían.

En términos generales, puede decirse que se adecuaban a sus necesidades técnicas, ya que en última instancia las normas eran creadas y aplicadas por los mismos países desarrollados.

Los países en desarrollo, por su parte, se encuentran con problemas en la introducción misma del servicio con contenedores, una vez que lo logran, su incipiente avance se enfrenta a los problemas derivados de las modificaciones de las normas -- aplicables a los contenedores. Además no se cuenta con los recursos financieros para hacer frente a tales modificaciones.

- La importancia que tiene la normalización de los contenedores para el desarrollo del transporte en general, y del multimodal en especial, es reconocida por todos los países, sin embargo, no todos coincidieron en las medidas más adecuadas para lograr un beneficio más equitativo de la contenerización.

En términos generales, los países desarrollados sostu

vieron la posición de que ya existía un organismo internacional no gubernamental, la Organización Internacional de Normalización (ISO), que gracias a su capacidad técnica, podría dar solución a todos los problemas planteados en esta área del transporte.

Estas observaciones fueron escuchadas con reservas - por los representantes de los Grupos D y 77, durante las negociaciones en el seno de la CONUCOD, ya que desde su punto de vista, resultaba evidente que el correcto desarrollo que a nivel internacional debería tener la normalización de los contenedores; así como la participación más amplia de los países en desarrollo en la elaboración de esas normas; la asistencia para capacitar técnicos especializados; además de los aspectos correlativos a la normalización de los contenedores, tales como paletaje, equipo para contenedores y otros asuntos.

Deberían estar regulados por un acuerdo intergubernamental, que pudiera eficazmente garantizar las inversiones que en ese sector se realizan en todos los países, pero en especial en los países en desarrollo, que por sus propias condiciones, no pueden soportar la inestabilidad de las características de los contenedores, ni tampoco el que se tomen decisiones que no consideren sus necesidades específicas, afectando sus planes y programas de desarrollo nacional.

Para llegar a la negociación de aspectos tan técnicos, como el que nos ocupa, ha habido necesidad de que se den grandes cambios en el plano internacional.

Un hecho significativo para las relaciones internacio

nales, es que los gobiernos, especialmente de los países en desarrollo, entran a la escena política mundial defendiendo sus intereses particulares, haciendo contrapeso a las poderosas empresas privadas transnacionales, quienes a través de gobiernos de países desarrollados, o directamente, proponen la libre negociación, con la consecuente desventaja para los países en desarrollo.

Hay que hacer notar que la comunidad internacional ha reconocido de una u otra manera, que la instauración de un nuevo orden económico internacional, es prácticamente inexorable.

Por mencionar algunos casos que hablan de esa nueva etapa, señalaremos que dentro del transporte marítimo, los aspectos relativos a la conducta de las conferencias marítimas, es actualmente motivo de un importante código internacional. Asimismo, el transporte multimodal pronto contará con un convenio intergubernamental, todo ello, sin señalar que prácticamente todas las actividades económicas, culturales, técnicas y de las mas variadas áreas internacionales, están regidas por este tipo de acuerdos.

Ha habido repercusiones concretas de la aprobación por parte de las Naciones Unidas, respecto a ciertos documentos, por ejemplo: hay que recordar que en el seno de la OCMI, el Comité de Cooperación Técnica fué rechazado inicialmente, pues los países desarrollados consideraban que su instauración significaría transferencia de tecnología a los países en desarrollo, sin que ellos recibieran nada a cambio. Sin embargo, en virtud de la aprobación de la Resolución 3202 de las Naciones Unidas, sobre el es

tablecimiento de un nuevo orden económico internacional, al siguiente año, fué aprobado el Comité, y hoy es un órgano importante de la Organización.

El Comité de Cooperación Técnica de la OCMI, canaliza las contribuciones que bien pueden venir de gobiernos o instituciones privadas, pero siempre reguladas por acuerdos intergubernamentales, que garantizan su óptima utilización.

Es menester reconocer que la polémica que a nivel internacional se está dando sobre la normalización de los contenedores, se encuentra en una etapa primaria. Es decir, que estamos frente al reconocimiento de un problema.

Para la mayor parte de los países industrializados, - las negociaciones sobre un posible acuerdo para regular las normas aplicables a los contenedores son innecesarias, pues los actuales esquemas de elaboración y aplicación son suficientes, sin embargo, para los países en desarrollo y los países socialistas, al menos en la última reunión del Grupo Intergubernamental de la CONUCOD, reconocieron que era absolutamente necesaria la creación de un acuerdo sobre el particular, que permitiera la regulación de la elaboración y la aplicación de esas normas, ya que en la práctica, según los testimonios de muchos países, las cosas tal y como se encuentran actualmente, no permite comercio eficaz de mercancías transportadas en contenedores, o bien a través del sistema multimodal.

La posición de los países desarrollados al negar la

La inflexibilidad de los países desarrollados en las negociaciones, parece ser más una táctica que una posición realista, pues como lo hemos visto en muchos otros ejemplos, su postura inicial es la de menor concesión posible.

Es aquí donde la validez de ciertos principios de una nueva estructura internacional toma su verdadero significado, ya que en la práctica esos países reconocen las repercusiones que en su favor o en su contra puede tener la situación económica, política y financiera de los demás países.

Se hace evidente, asimismo, que dependerá en gran medida de la preparación de los funcionarios y técnicos que asistan a las negociaciones en nombre de los países desarrollados, la posibilidad de modificar sustancialmente los actuales sistemas de elaboración y aplicación de las normas sobre contenedores para el transporte multimodal internacional.

existencia de un problema internacional sobre las normas aplicables a los contenedores, es comprensible si consideramos que - ellos son quienes dominan en la Organización Internacional de la Normalización, a través de la cual imponen sus normas, en base a sus requerimientos específicos, generalmente sin tomar en cuenta las necesidades de los otros países.

Un aspecto importante de este problema internacional, es notar el avance que han tenido las negociaciones, pues si bien en la primera reunión del Grupo Intergubernamental de la CONUCOD, los países socialistas no aceptaban plenamente la existencia del problema, en el segundo período de sesiones, apoyaron las propuestas de los países en desarrollo.

Otra consideración importante, es el hacer notar que los acuerdos logrados en 1978 en el segundo período de sesiones del Grupo Intergubernamental, no son los más satisfactorios para los países en desarrollo, sin embargo, con ellos se evitó la inmovilidad que hubieran deseado los países desarrollados. El acuerdo parcial entre el Grupo de los 77 y el Grupo D, abre la posibilidad de continuar las negociaciones, de otra manera, seguramente se hubieran cancelado en esa segunda reunión. De ahí la importancia y el significado de ese acuerdo parcial y limitado.

Una vez reconocida la existencia de un problema, vendrán posteriormente, las negociaciones sobre la forma y el contenido del acuerdo, que puede tomar la forma de convenio, resolución, recomendación o cualquier otra, siempre y cuando sea compatible con los intereses de todos los países.

RECOMENDACIONES.

Primera. A nivel interno debe crearse de manera inmediata, una oficina especializada en normas aplicables a los contenedores.

Actualmente se cuenta con la Dirección General de Normas de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, sin embargo, no hay en ella un departamento especializado en la elaboración de normas sobre contenedores.

La importancia de un departamento tal, es que pueda funcionar, no sólo como contra parte de la Organización Internacional de Normalización en esta área, sino también que sea el foro nacional para que primeramente se haga el análisis, en consulta con todos los sectores públicos y privados, interesados sobre la conveniencia de adoptar un convenio intergubernamental en la materia.

Posteriormente ese departamento llegaría a tener capacidad técnica para dictaminar la compatibilidad de las normas internacionales sobre contenedores, con nuestras necesidades concretas, y en todo caso poder proponer, en estrecha consulta con los operadores de los diversos sistemas que utilizan los contenedores, los productos e industriales, ciertas normas adecuadas no sólo para nuestro país, sino para la región o zonas geográficas parecidas.

Segunda. Por ley corresponde a esa Dirección General, el elaborar

las normas, sin embargo, su aplicación debe estar respaldada por las dependencias directamente relacionadas con cada tipo de normas.

En ese sentido, se hace indispensable la estrecha cooperación entre esa Dirección y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través, principalmente, de su recientemente creada Subdirección de Transporte Multimodal de la Dirección General de Tarifas, Terminales y -- Servicios Conexos. Subdirección que por su carácter, es tará al tanto de los problemas y necesidades concretos en el transporte de mercancías en contenedores en nuestro país.

Tercera. Una vez logrado un Acuerdo Intergubernamental sobre nor mas aplicables a los contenedores, la proyección y rea lización de obras relacionadas con contenedores y trans porte multimodal, deberán hacerse en base a las consultas que se tengan entre las diversas Dependencias, em presas paraestatales, privadas, y particulares interesa dos en las obras, siguiendo los lineamientos establecidos en el Acuerdo, lo que garantizaría no sólo la coordinación a nivel interno, satisfaciendo nuestras neces idades concretas, sino también la compatibilidad con los servicios multimodales del extranjero.

Cuarta. Crear programas de capacitación de personal técnico, - especializado en esta área.

Debido a que nuestro país no cuenta con proyectos de in

investigación sobre este sistema de transporte, será necesario recurrir a la asesoría técnica extranjera, la que deberá ser canalizada por organismos intergubernamentales.

En base a la capacitación de personal, podremos en principio detectar nuestras necesidades técnicas, y posteriormente participar efectivamente en la elaboración internacional de las normas sobre contenedores.

Quinta. Cuidar que la participación mexicana en los foros internacionales sea lo mas completa posible, estructurando delegaciones con expertos técnicos, juristas e internacionalistas, capaces de negociar las modificaciones e innovaciones técnicas de las normas aplicables a los contenedores.

Sexta. Una vez estructurado el órgano interno de nuestro país, y conscientes de que no todos los países de la región Centroamericana y del Caribe, podrán contar con el suyo propio, al menos durante un cierto tiempo, el órgano nacional podría prestar ayuda técnica a dichos países, y servir como un ente coordinador de las necesidades particulares de la región. Al mismo tiempo, podría presentar un frente común en los foros internacionales que tratan de la elaboración de las normas sobre contenedores.

Séptima. Finalmente, la recomendación concreta respecto a la for

ma del Acuerdo Internacional que rija la elaboración y aplicación de las normas sobre contenedores es la siguiente:

Que contenga una serie de cláusulas de observancia obligatoria en las que se estipulen los sistemas de elaboración y aplicación de las normas;

Que contenga una serie de recomendaciones no obligatorias relacionadas con los requerimientos técnicos de cada región geográfica;

Y por último, que contenga una cláusula de revisión tanto de las normas, como de los sistemas de elaboración y aplicación.

APENDICE

CONVENCION SOBRE FACILITACION DEL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL.

Londres, 9.4.65

ARTICULO 1° Los Estados contratantes se comprometen a adoptar, - de acuerdo con las previsiones de la presente Convención y su anexo, todas las medidas apropiadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y evitar demoras innecesarias a los barcos, las personas y los bienes a bordo.

ARTICULO 2° 1. Los Estados contratantes se comprometen a cooperar, de acuerdo con las previsiones de la presente Convención, en la formulación y aplicación de medidas para facilitar la llegada, permanencia y salida de los barcos. Tales medidas, dentro de lo máximo posible, no serán menos favorables que las medidas aplicadas a los otros medios internacionales de transporte. Sin embargo dichas medidas podrán diferir de acuerdo con los requerimientos particulares de cada caso.

2. Las medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional establecidas en la presente Convención y su Anexo; se aplicarán también a los barcos de gobiernos con o sin costas marítimas, siempre que los mismos sean partes de la presente Convención.

3. Las previsiones de la presente Convención no se aplicarán a los barcos de guerra ni a las embarcaciones de placer.

ARTICULO 3° Los Estados Contratantes se comprometen a cooperar para asegurar el más alto grado práctico de uniformidad en las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos en todos los asuntos en que dicha uniformidad facilite y mejore el tráfico marítimo internacional y mantengan en el mínimo posible cualquier cambio en las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos necesarios para cumplir algún requisito especial de naturaleza interna.

ARTICULO 4° Con vistas a alcanzar los propósitos establecidos en el artículo anterior, los Estados contratantes se comprometen a cooperar entre sí o a través de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante la "Organización"), en asuntos relativos a formalidades, documentos requeridos y procedimientos, así como su aplicación al tráfico marítimo internacional.

ARTICULO 5° 1. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención y su Anexo, podrá ser interpretada como impidiendo la aplicación de facilidades mayores que un Estado contratante conceda o llegue a conceder en el futuro, respecto al tráfico marítimo internacional, bajo su propia legislación nacional o las previsiones de otros convenios internacionales.

2. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención y su Anexo podrá ser interpretada como impidiendo a cualquier Estado contratante

la aplicación de medidas temporarias que el gobierno de ese país estime necesarias para preservar la moralidad pública, el orden y la seguridad o prevenir la introducción y avance de enfermedades o pestes que afectan a la salud pública, animales o plantas.

3. Todo asunto no contemplado expresamente en esta Convención, quedará sujeto a la legislación de los Estados Contratantes.

ARTICULO 6° A los efectos de la presente Convención y su Anexo:

- a) "Normas" son aquellas medidas de aplicación uniforme, cuya aplicación por parte de los Estados Contratantes de acuerdo con la Convención, es necesaria y practicable a fin de facilitar el tráfico marítimo internacional.
- b) "Método recomendado" son aquellas medidas cuya aplicación -- por parte de los Estados contratantes sería deseable, con vistas a facilitar el tráfico marítimo internacional.

ARTICULO 7° 1. El Anexo a la presente Convención podrá ser modificado por los Estados contratantes, sea a propuesta de uno de ellos o por medio de una conferencia convocada para tal efecto.

2. Cualquier Estado contratante podrá proponer modificaciones al Anexo, enviando su proyecto de modificaciones a la Secretaría General de la Organización (en adelante, la "Secretaría General"):

- a) A requerimiento expreso de un Estado contratante, la Secretaría General comunicará tal propuesta directamente a todos los Estados contratantes, para su consideración y aceptación. Si no recibe tal requerimiento expreso, la Secretaría General podrá realizar tantas consultas como considere necesario antes de comunicar la propuesta a los Estados contratantes.
- b) Cada Estado contratante notificará a la Secretaría General, dentro del año de haber recibido la referida comunicación, si acepta o no la propuesta de modificaciones.
- c) Tal notificación deberá ser comunicada por escrito a la Secretaría General, quien informará a los Estados contratantes haberla recibido.
- d) Cualquier modificación al Anexo de acuerdo con las condiciones establecidas en este párrafo, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que la modificación es aceptada por la mayoría de los Estados contratantes.
- e) La Secretaría General informará a todos los Estados contratantes acerca de cualquier modificación que entre en vigor de acuerdo con las estipulaciones de este párrafo, justamente con la fecha en que aquella modificación entrará en vigor.

3. A pedido de, por lo menos, una tercera parte de los Estados contratantes, la Secretaría General convocará a una conferencia de las partes

para considerar modificaciones al Anexo. Cada modificación adoptada por dicha conferencia por una mayoría de dos tercios de los Estados contratantes presentes y con voto, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que la Secretaría General notifique a los Estados contratantes las modificaciones adoptadas.

4. La Secretaría General notificará con toda prontitud a los Estados contratantes la adopción y entrada en vigor de cualquier modificación, de acuerdo con lo establecido en este artículo.

ARTICULO 8° 1. Cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir con alguna Norma modificando sus propias formalidades, requisitos de documentos y procedimientos para ponerlas en total acuerdo con dicha Norma, o que por razones especiales, estima necesario adoptar formalidades, - requisitos de documentos y procedimientos diferentes a los establecidos en la referida Norma, informará tal cosa a la Secretaría General, notificándole las diferencias entre sus prácticas y la Norma. Dicha notificación se hará efectiva dentro del menor tiempo posible luego de la entrada en vigor de la presente Convención para aquel Estado contratante, o luego de haber adoptado formalidades, requisitos de documentos y procedimientos diferentes a los establecidos en la Norma.

2. La notificación de cualquiera de esas diferencias por parte de un Estado contratante, en el caso de una modificación a la Norma, o la -- adopción de una nueva Norma, será enviada a la Secretaría General tan pronto como sea posible luego de entrar en vigor la Norma modificada o nueva, o luego de la adopción de formalidades, requisitos de documentos y procedimientos diferentes, y puede incluir una indicación acerca de la acción propuesta para lograr que las formalidades, requisitos de documentos y procedimientos - se ajusten totalmente a la Norma modificada o nueva.

3. Los Estados contratantes son urgidos a colocar sus formalidades, requisitos de documentos y procedimientos, en concordancia con los -- "Métodos Recomendados" tanto como sea posible. Tan pronto un Estado contratante lleve a la práctica tal concordancia, lo notificará a la Secretaría General.

4. La Secretaría General informará a los Estados contratantes - de cualquier notificación que se le haga, de acuerdo con los párrafos precedentes de este artículo.

ARTICULO 9° La Secretaría General convocará a una conferencia - de los Estados contratantes para revisar o modificar la presente Convención, a pedido de no menos de una tercera parte de dichos Estados contratantes. -- Cualquier revisión o modificación será adoptada por una mayoría de dos tercios de votos presentes en la Conferencia, y luego será certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Estados contratantes para su aceptación. Un año después de la aceptación de la revisión o modificaciones por una mayoría de dos tercios de los Estados contratantes, cada una de esas revisiones o modificaciones entrará en vigor para todos los Estados contratantes, excepto para aquellos que, antes de entrar en vigor, formulan una declaración estableciendo que no aceptan la revisión o modificación. Por una mayo

rfa de dos tercios de votos, la Conferencia podrá determinar, al momento de su adopción, que la revisión o modificación es de tal naturaleza que cualquier Estado contratante, que haya hecho aquella declaración y que no acepte la revisión o modificación dentro del plazo de un año a contar de la entrada en vigor de las mismas, cesará de ser parte de la Convención.

ARTICULO 10. 1. La presente Convención quedará abierta a la -- firma durante seis meses a contar desde la fecha, y posteriormente quedará -- abierta para las adhesiones.

2. Los gobiernos de los Estados miembros de las Naciones Uni-- das, o cualquiera de sus organismos especializados, o la Agencia Internacional de la Energía Atómica, o las partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, podrán ser partes de la presente convención, mediante:

- a) Firma de la aceptación sin reservas, en cuanto a ratificación;
- b) Firma con reserva en cuanto a la ratificación, seguida por la ratificación;
- c) Adhesión.

La ratificación o la adhesión se llevarán a cabo mediante depósito del instrumento correspondiente en la Secretaría General.

3. El gobierno de cualquier Estado que no tenga derecho a convertirse en parte de esta Convención, de acuerdo a los términos del parágrafo 2 de este artículo, podrá apelar a través de la Secretaría General, y será admitido como parte, de acuerdo con el parágrafo 2 siempre que las dos terceras partes de los miembros de la Organización así lo aprueben, no computándose a estos efectos los miembros asociados.

ARTICULO 11. La presente Convención entrará en vigor 60 días - después de la fecha en que los gobiernos de, por lo menos, diez Estados hayan firmado sin hacer reserva de ulterior ratificación o hayan depositado los instrumentos de ratificación o adhesión. Entrará también en vigor para cualquier gobierno que, subsecuentemente, la acepta o se adhiere a la misma 60 - días después del depósito del instrumento de ratificación o adhesión.

ARTICULO 12. Tres años después de la entrada en vigor de la - presente Convención, con respecto a un Estado contratante, el mismo puede de - nunciarla, mediante notificación escrita dirigida a la Secretaría General, - quien notificará a todos los Estados contratantes sobre el contenido y fecha de recepción de aquella denuncia. La misma tendrá efecto un año después de haber sido recibida por la Secretaría General, o el período mayor que se haya especificado en la notificación.

ARTICULO 13. 1. a) Las Naciones Unidas, en casos en que existan autoridades administrativas en un territorio, o un Estado contratante responsable de las relaciones exteriores de dicho territorio, consultará con dicho territorio, tan pronto como fuera posible, la mejor manera de hacerle extensiva esta Convención, y podrá en cualquier momento, mediante notificación escrita a la Secretaría General declarar que la Convención se aplicará a aquel territorio.

b) La presente Convención se extenderá a dicho territorio desde la fecha de recepción de la notificación o desde cualquier otra fecha determinada en la notificación.

c) Las previsiones del art. 8 de la presente Convención se aplicarán a cualquier territorio al que la Convención se le haga extensiva de -- acuerdo con el presente artículo. A tal fin, la expresión "sus propias formalidades, requisitos documentos o precedimientos", incluirá los que están en vigor en aquel territorio.

d) La presente Convención dejará de extenderse a cualquier territorio, un año después de haber recibido la Secretaría General una notificación en tal sentido, o a partir de una fecha posterior al año indicada en la notificación.

2. La Secretaría General informará a todos los Estados contratantes acerca de la extensión de la presente Convención a cualquier territorio, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 1 de este artículo, puntualizando en cada caso la fecha desde la cual la Convención fue extendida a -- aquel territorio.

ARTICULO 14. La Secretaría General informará a los gobiernos -- signatarios, a todos los Estados contratantes y a todos los miembros de la Organización, acerca de:

- a) Las firmas estampadas en la presente Convención al día de la fecha:
- b) El depósito de instrumentos de ratificación, o adhesión, junto con las fechas de sus depósitos:
- c) La fecha en que la Convención entra en vigor, de acuerdo con el art. 11:
- d) Cualquier notificación recibida en concordancia con lo dispuesto en los artículos 12 y 13, así como la fecha de dicha notificación:
- e) La convocatoria o conferencia, bajo las estipulaciones de los artículos 7 o 9.

ARTICULO 15. La presente Convención y su Anexo será depositada en la Secretaría General, quien enviará copias certificadas a los gobiernos -- signatarios y a los que se adhieran con posterioridad. Tan pronto esta convención entre en vigor, será registrada por la Secretaría General, de acuerdo -- con lo dispuesto en el art. 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 16. La presente Convención, y su Anexo quedan redactadas en inglés y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales al ruso y al español, que serán depositadas con los originales firmados.

ANEXO

SECCION PRIMERA

Definiciones y previsiones generales.

A. Definiciones.

A los efectos de las previsiones de este Anexo, se dará el siguiente significado a los términos que se enumeran a continuación:

Carga. Cualquier mercadería o artículo de todo tipo transportados en barcos, que no sea correo, provisiones del barco, repuestos del barco, equipos del barco, efectos de los tripulantes y equipaje acompañado de los pasajeros.

Efectos de la tripulación. Vestimenta y cualquier artículo de uso diario y otros elementos -que pueden incluir dinero- pertenecientes a la tripulación y transportados en el barco.

Miembros de la tripulación. Cualquier persona realmente empleada para realizar tareas a bordo durante el viaje, o al servicio del barco e incluida en la lista de tripulantes.

Correo. Correspondencia y otros objetos que deban ser entregados por las administraciones postales.

Equipaje acompañado de los pasajeros. Pertenencias -que pueden - incluir dinero- transportadas para el pasajero en el mismo barco en que aquel viaja, estén o no bajo su posesión personal, siempre que no se las transporte bajo un contrato o un acuerdo similar.

Autoridades públicas. Las reparticiones o entidades de cualquier Estado, responsables de la aplicación y ejecución de las leyes y reglamentos de dicho Estado, relacionadas de alguna manera con las Normas y Métodos recomendados contenidos en este Anexo.

Armador. Aquel que es propietario de buques o los opera, sea una persona, una empresa o cualquier otra entidad legal, y cualquier persona que actúe por mandato del armador u operador.

Equipos de barco. Artículos -que no sean repuestos del barco- existentes a bordo para ser allí usados, que sean de naturaleza móvil pero no consumible, incluyendo accesorios tales como botes salvavidas, elementos de salvataje, muebles, aparejos del barco o rubros similares.

Repuestos del barco. Artículos necesarios para reparar o reemplazar, con vistas a su incorporación al barco en que son transportados.

Provisiones del barco. Mercaderías para ser usadas en el barco, incluyendo mercaderías consumibles o transportadas para su venta a los pasajeros y tripulantes, combustibles y lubricantes, pero excluyendo los equipos y los repuestos del barco.

Momento de llegada. Momento en que el barco se detiene por primera vez, en un puerto, sea que quede anclado o atracado a un muelle.

B. Previsiones generales.

Conjuntamente con el párrafo 2 del art. 9 de la Convención - las previsiones de este Anexo no impedirán a las autoridades públicas adoptar medidas necesarias -incluso el pedido de suministrar información adicional- en casos de sospecharse fraude, o tratándose de problemas especiales - que constituyan un peligro grave al orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para prevenir la introducción y difusión de enfermedades o pestes que afecten a los animales o a las plantas.

1.1 Norma. Las autoridades públicas requerirán, en todos los casos, sólo la información esencial que debe suministrarse, y mantendrán en un mínimo la cantidad de exigencias.

Cuando en este Anexo se establezca una lista específica de datos, las autoridades públicas no exigirán el suministro de aquellos datos que no - consideren esenciales.

1.2 Método recomendado. Sin perjuicio del hecho de que los documentos para ciertos propósitos estén separadamente establecidos o requeridos en este Anexo, las autoridades públicas, teniendo en cuenta los intereses de aquellos a quienes se exige completar la documentación así como el propósito para el cual serán usados, deberían adoptar medidas por las que dos o más de dichos documentos se combinen en uno solo, en cualquier caso en que ello sea practicable y en que se logre un apreciable grado de facilitación.

SECCION SEGUNDA

Llegada, permanencia y salida del barco.

Esta sección contiene previsiones relativas a las formalidades requeridas a los armadores por las autoridades públicas con motivo de la llegada, permanencia y salida del barco, la que no podrá ser interpretada como impedimento para la presentación para inspección por parte de las autoridades competentes, de certificados y otros papeles del barco relativos a su registro, mediciones seguridad, tripulación y otros asuntos conexos.

A. General.

2.1 Norma. Las autoridades públicas no exigirán para su retención, a la llegada o salida de barcos a los cuales se aplique la Convención, ningún documento que no sean los establecidos en la presente sección. Dichos documentos son: declaración general; declaración de la carga; declaración de los repuestos del barco; declaración de los efectos de la tripulación; lista de la tripulación; lista de los pasajeros; el documento requerido de acuerdo con lo estipulado en la Convención Postal Universal en lo que hace al correo; declaración marítima de sanidad.

B. Contenido y finalidades de los documentos.

2.2 Norma. La declaración general será el documento básico para la llegada o salida, y contendrá la información requerida por las autoridades públicas relativas al barco.

2.2.1. Método recomendado. Debería aceptarse la misma declaración general tanto para la entrada como para la salida del barco.

2.2.2. Método recomendado. En la declaración general, las autoridades no exigirán más que la siguiente información: nombre y descripción del barco; nacionalidad del barco; datos referentes al registro; datos referentes al tonelaje; nombre del capitán; nombre y domicilio de los agentes del barco; breve descripción de la carga; cantidad de tripulantes; cantidad de pasajeros; breves detalles del viaje; fecha y hora de llegada, o fecha de salida; puerto de llegada o de salida; ubicación del barco en el puerto.

2.2.3. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el agente del barco o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.3. Norma. La declaración de la carga será el documento básico para la llegada y salida, que suministrará la información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a la carga. Sin embargo, podrá exigirse que se suministre por separado detalles de cualquier carga peligrosa.

2.3.1. Método recomendado. En la declaración de la carga, las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente:

- a) A la llegada; nombre y nacionalidad del barco; nombre del capitán; puerto de procedencia; puerto donde se hace la declaración; marcas y números, cantidad y clase de bultos, cantidad y descripción de las mercaderías; números de los conocimientos correspondientes a las cargas que serán desembarcadas en el puerto en cuestión; puertos en los que la carga permanecerá a bordo será desembarcada; puertos originales de carga en lo que hace a mercaderías cargadas bajo varios conocimientos totalizados.
- b) A la salida; nombre y nacionalidad del barco; nombre del capitán; puerto de destino; respecto a las mercaderías cargadas en el puerto en cuestión; marcas y números, cantidad y clase de bultos, cantidad y descripción de las mercaderías; números de los conocimientos de las mercaderías cargadas en el puerto en cuestión.

2.3.2. Método recomendado. En lo que respecta a las cargas que permanecen a bordo, las autoridades públicas sólo requerirán detalles breves de los rubros de información esenciales a ser suministrados.

2.3.3. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de carga fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.3.4. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían aceptar, en lugar de la declaración de la carga, una copia del manifiesto del buque, siempre que el mismo contenga toda la información requerida, de acuerdo con los Métodos recomendados 2.3.1. y 2.3.2., fechado y firmado de acuerdo con la Norma 2.3.3.

Como alternativa, las autoridades públicas podrían aceptar una copia del conocimiento firmada de acuerdo con la Norma 2.3.3. o certificada como copia auténtica si la naturaleza y cantidad de la carga hace esto practicable, y siempre que cualquier información -de acuerdo con los Métodos recomendados 2.3.1 y 2.3.2- que no aparezca en tales documentos sea también suministrada, debidamente certificada.

2.3.5. Método recomendado. Las autoridades públicas podrán permitir que aquellas parcelas no cubiertas por el manifiesto que estén en posesión del capitán, sean omitidas de la declaración de la carga, siempre que -- los detalles correspondientes a esas parcelas sean proporcionados separadamente.

2.4. Norma. La declaración de provisiones del barco será el documento básico, a la llegada o a la salida, para suministrar información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a las provisiones del barco.

2.4.1. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones del barco, fechada y firmada por el capitán o algunos de los otros oficiales del barco debidamente autorizados por el capitán, y que tengan conocimiento personal de todo lo relativo a las provisiones del barco.

2.5. Norma. La declaración de efectos de la tripulación será el documento básico para suministrar información requerida por las autoridades públicas en lo que hace a los efectos de la tripulación. No será exigida a la salida del barco.

2.5.1. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos de la tripulación fechada y firmada por el capitán o algún otro oficial del barco autorizado debidamente por el capitán. Las autoridades públicas podrán requerir también a cada miembro de la tripulación su firma en dicho documento. En caso de no poder firmar, deberá estampar su marca o signo en lo que hace a sus efectos.

2.5.2. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían normalmente requerir detalles de sólo aquellos efectos de la tripulación sujetos al pago de derechos aduaneros, o incluidos en prohibiciones o restricciones.

2.6. Norma. La lista de la tripulación será el documento básico para informar a las autoridades públicas sobre la cantidad y composición de la tripulación del barco a la llegada y salida del mismo.

2.6.1. Método recomendado. En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no deberían requerir más que la siguiente información: -

nombre y nacionalidad del barco; nombre y apellido; nacionalidad; cargo a bordo; fecha y lugar de nacimiento; naturaleza y numeración del documento de identidad; puerto y fecha de llegada; procedencia.

2.6.2. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación, fechada y firmada por el capitán o por algún otro oficial del barco debidamente autorizado por el capitán.

2.7. Norma. La lista de pasajeros será el documento básico para informar a las autoridades públicas de todo lo relativo a los pasajeros, tanto a la llegada como a la salida del barco.

2.7.1. Método recomendado. Las autoridades públicas no exigirán lista de pasajeros en viajes marítimos cortos o viajes combinados barco-ferrocarril entre países vecinos.

2.7.2. Método recomendado. Las autoridades públicas no deberían requerir tarjetas de embarque o desembarque en adición a las listas de pasajeros en lo que hace a los pasajeros cuyos nombres aparecen en aquellas listas. Sin embargo, allí donde las autoridades públicas tienen problemas especiales que signifiquen un peligro grave para la salud pública, se podrá requerir a una persona en viaje internacional al arribar al puerto, que suministre por escrito la dirección de su destino.

2.7.3. Método recomendado. Para la lista de pasajeros, las autoridades públicas no deberían requerir más información que la siguiente: nombre y nacionalidad del barco; nombre y apellido; nacionalidad; fecha de nacimiento; lugar de nacimiento; puerto de embarque; puerto de desembarque; puerto y fecha de llegada del barco.

2.7.4. Método recomendado. La lista compilada por la empresa armadora para uso propio debería ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros, siempre que contenga por lo menos la información requerida, de acuerdo con el Método recomendado 2.7.3. y esté fechada y firmada de acuerdo con la Norma 2.7.5.

2.7.5. Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán el agente de buque o alguna otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.7.6. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían asegurarse que los armadores les notifiquen la llegada, acerca de la presencia de polizontes descubiertos a bordo.

2.8. Norma. Las autoridades públicas no requerirán, a la llegada o salida del barco, ninguna declaración escrita respecto al correo, que no sea la prescrita por la Convención Postal Universal.

2.9. Norma. La declaración marítima de salud será el documento básico para suministrar información requerida por las autoridades sanitarias del puerto respecto al estado de salud a bordo del barco durante el viaje y al momento de la llegada a puerto.

C. Documentos al momento de la llegada.

2.10. Norma. Al momento de llegar el barco a puerto, las autoridades públicas no exigirán más documentos que los que siguen: 5 copias de la declaración general; 4 copias de la declaración de la carga; 4 copias de la declaración de repuestos del barco; 2 copias de la declaración de efectos de la tripulación; 4 copias de la lista de la tripulación; 4 copias de la lista de pasajeros; 1 copia de la declaración marítima de salud.

D. Documentos al momento de la salida.

2.11. Norma. Al momento de la salida del barco, las autoridades públicas no exigirán más documentos que los siguientes: 5 copias de la declaración general; 4 copias de la declaración de carga; 3 copias de la declaración de repuestos del barco; 2 copias de la lista de la tripulación; 2 copias de la lista de pasajeros.

2.11.1. Método recomendado. No debería exigirse una nueva declaración de la carga al momento de la salida del puerto en lo que hace a la carga que ya fue objeto de declaración a la llegada a ese mismo puerto, y que durante ese tiempo permaneció a bordo.

2.11.2. Método recomendado. No debería exigirse otra declaración de los repuestos del barco en lo que hace a los repuestos que fueron objeto de declaración a la llegada, ni tampoco en lo que hace a los repuestos embarcados en el puerto y cubiertos por un documento aduanero presentado en dicho puerto.

2.11.3. Norma. Cuando la autoridad pública requiera información sobre la tripulación del barco al momento de su salida, se aceptará una copia de la lista de la tripulación presentada a la llegada, si la misma está nuevamente firmada y endosada, indicando si ha habido algún cambio en la cantidad o composición de la tripulación o dejando simplemente constancia de que no se han producido cambios de esa naturaleza.

E. Medidas para facilitar el desembarque de la carga, pasajeros, tripulación y equipajes.

2.12. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían adoptar medidas apropiadas, en cooperación con los armadores y las autoridades portuarias, con el fin de reducir a un mínimo el tiempo de estadía, establecer un flujo satisfactorio en cuanto al tráfico portuario, revisar frecuentemente todos los procedimientos relacionados con la llegada y salida de los barcos, incluso arreglos para el embarque y desembarque, carga o descarga, servicios y otros aspectos. Deberían también tomar providencias para que los barcos de carga y las mercaderías que transportan puedan ser manipuladas, en lo posible, en la zona de trabajo del barco.

2.12.1. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían, con la cooperación de los armadores y las administraciones portuarias, adoptar medidas apropiadas con el fin de asegurar un flujo de tráfico portuario satisfactorio, de manera que el manipuleo y el despacho de las cargas se realice sin contratiempos ni complicaciones. Esas medidas deberían abarcar todas las fases, desde el momento en que el barco llega al muelle para descargar, -

despacho aduanero, depósitos y reexpedición. Debería haber un acceso directo y apropiado entre los depósitos y las zonas aduaneras, debiendo estar ambos situados lo más cerca posible del muelle, y con disponibilidad, en lo posible, de sistema mecánicos de transporte.

F. Escalas consecutivas en dos o más puertos del mismo Estado.

2.13. Método recomendado. Teniendo presente los procedimientos - aplicados a la llegada del barco al primer puerto de escala ubicado en el territorio de un Estado, las formalidades y documentos requeridos por parte de las autoridades públicas en cualquier puerto subsiguiente del mismo país en que el barco haga escala, sin que exista un puerto intermedio de escala situado en otro Estado, deberían reducirse a un mínimo.

G. Forma de llenar los documentos.

2.14. Método recomendado. Las autoridades públicas deberán, en la medida de lo posible, aceptar los documentos establecidos en este Anexo, excepto en lo que hace a la Norma 3.7., sin tener en cuenta el idioma en que la información requerida es suministrada, siempre que se reserven el derecho de requerir una traducción escrita u oral a uno de los idiomas oficiales de su país o de la Organización, cuando lo consideren necesario.

2.15. Norma. No se requerirá escritura a máquina para llenar los documentos a que se refiere esta sección. Los documentos manuscritos con tinta a lápiz indeleble serán aceptados, siempre que sean legibles.

2.16. Norma. Las autoridades públicas del país de cualquier puerto de llegada, descarga o tránsito, no requerirán documento alguno relativo - al barco, su carga, repuestos, pasajeros o tripulación en forma legalizada, - verificada, autenticada o previamente diligenciados por cualquiera de sus representantes a bordo. Esto no se considerará como impidiendo el pedido de presentar pasaportes u otros documentos de identidad de un pasajero o miembro de la tripulación para su visado o para algún propósito similar.

SECCION TERCERA

Llegada y salida de personas.

Esta sección contiene las previsiones relativas a las formalidades requeridas por las autoridades públicas en lo que respecta a los tripulantes y pasajeros, a la llegada o salida del barco.

A. Requerimientos y procedimientos a la llegada y a la salida.

3.1. Norma. El pasaporte válido será el documento básico para su ministrar a las autoridades públicas la información relativa al pasajero, al momento de entrar o salir del barco.

3.11. Método recomendado. Los Estados contratantes deberían aceptar, en la medida de lo posible y mediante acuerdos bilaterales o multilateral

les, documentos oficiales de identidad en lugar del pasaporte.

3.2. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían hacer arreglos, en lo que se refiere a pasaportes o documentos oficiales de identidad en substitución de los pasaportes de los pasajeros del barco, para que só lo se los inspeccione por parte de las autoridades de inmigración una vez al momento de la llegada y otra vez al momento de salida. Además, estos pasaportes o documentos oficiales de identidad podrán ser requeridos a los efectos de la verificación o identificación en lo que hace a la aduana y otras formalidades al momento de la llegada o salida.

3.3. Método recomendado. Luego de la presentación individual de pasaportes o documentos oficiales de identidad en substitución de aquéllos, - las autoridades públicas deberían devolver esos documentos en forma inmediata, luego de examinarlos, en lugar de retenerlos para obtener un control adicional, a menos que ello represente algún obstáculo para la admisión del pasajero en el territorio del país en cuestión.

3.4. Método recomendado. Las autoridades públicas no deberían requerir, para el embarque o desembarque de pasajeros, de los armadores, ninguna información escrita suplementaria o que implique repetir los datos ya presentados que constan en sus pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario para completar algún documento previsto en este Anexo.

3.5. Método recomendado. Las autoridades públicas que requieran información escrita suplementaria que no sea la necesaria para completar algún documento previsto en el Anexo, en lo que hace al embarque y desembarque de pasajeros, deberían limitar los requisitos para identificación adicional del pasajero a los rubros establecidos en el "Método recomendado" 3.6 (Tarjeta de embarque y desembarque). Las autoridades públicas deberían aceptar la tarjeta de embarque-desembarque preparada por el pasajero y no deberían requerir que sea llenada o controlada por el armador. Se admitirá que la tarjeta sea manuscrita en forma legible, excepto que se especifique la tarjeta debe ser llenada en letras de imprenta. Sólo una copia de la tarjeta de embarque-desembarque será exigida a cada pasajero, la que podrá incluir una o más copias preparadas simultáneamente con carbónicos.

3.6. Método recomendado. En la tarjeta de embarque-desembarque - las autoridades públicas no deberían requerir más información que la siguiente: nombre, apellido, nacionalidad, número del pasaporte u otro documento oficial de identidad, fecha de nacimiento, lugar de nacimiento, ocupación, puerto de embarque-desembarque, sexo, domicilio de destino, firma.

3.7. Norma. En aquellos casos en que se requiera certificado de vacunación contra el cólera, fiebre amarilla o paperas, las autoridades públicas aceptarán el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación, en la forma establecida en los Reglamentos Sanitarios Internacionales.

3.8 Método recomendado. El examen médico de personas a bordo o - personas que desembarcan deberá normalmente quedar limitado a aquellas perso-

nas que provengan de una zona infectada por alguna enfermedad cuarentenable, - dentro del periodo de incubación de la enfermedad de que se trate, como se establece en los Reglamentos Sanitarios Internacionales. Sin embargo, y también de acuerdo condichos reglamentos, podrá requerirse un examen médico adicional.

3.9. Método recomendado. Las autoridades públicas deberán normalmente realizar las inspecciones aduaneras de pasajeros que entran con equipaje acompañado, sobre la base de un muestreo o selección. En la medida de lo posible, se prescindirá de requerir del pasajero una declaración escrita acerca de dicho equipaje.

3.9.1. Método recomendado. Las autoridades públicas, en la medida de lo posible, deberían liberar de inspección al equipaje acompañado de los pasajeros que salen.

3.9.2. Método recomendado, Cuando no pueda prescindirse de la inspección del equipaje acompañado del pasajero que sale, dicha inspección debería realizarse sobre una base selectiva o mediante muestreo.

3.10. Norma. Un documento de identidad profesional válido o un pasaporte será el documento básico para suministrar a la autoridad pública la información relativa a los miembros de la tripulación tanto a la llegada como a la salida del barco.

3.10.1. Norma. En el documento de identidad profesional, las autoridades públicas no exigirán más información que la siguiente: apellido, fecha y lugar de nacimiento, nacionalidad, rasgos físicos, fotografía autenticada, firma, fecha de vencimiento (si existe), autoridad pública otorgante.

3.10.2. Norma. Cuando sea necesario a un tripulante entrar o salir del país como pasajero, mediante cualquier medio de transporte, con el propósito de:

- a) Alcanzar su barco o ser transferido a otro barco;
- b) Pasar en tránsito para juntarse con su barco en otro país, o para repatriarse, o para cualquier otro propósito aprobado por las autoridades del país en cuestión las autoridades públicas - aceptarán del tripulante, en lugar del pasaporte, el documento, de identidad profesional válido, cuando este documento garantice la readmisión de su titular al país que emitió el mencionado documento.

3.10.3. Método recomendado. Las autoridades públicas no deberían normalmente requerir la presentación de documentos de identidad individuales o información suplementaria del documento de identidad profesional en lo que respecta a los miembros de la tripulación que no estén figurando en la lista de tripulantes.

B. Medidas para facilitar el despacho de la carga, pasajeros, tripulación y equipaje.

3.11. Método recomendado. Las autoridades públicas, con la coopera-

ción de los armadores y las administraciones portuarias, deberán adoptar medidas apropiadas a fin de que se produzca un flujo de tráfico portuario satisfactorio en lo que hace a los pasajeros, tripulantes y equipajes de modo que se los pueda despachar rápidamente; deberían contar con el personal adecuado y asegurarse que se cuenta con instalaciones apropiadas prestando atención particular al equipaje en lo que hace a su carga, descarga y traslado (incluyendo el uso de sistemas mecanizados), evitando los motivos donde frecuentemente se produzcan demoras a los pasajeros. Cuando corresponda, deberá proveerse lo necesario de manera que los pasajeros estén bajo techo entre el barco y el sitio donde tanto los pasajeros como los tripulantes deben ser objeto de inspección.

3.11.1. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían:

a) En cooperación con los armadores y las autoridades portuarias, establecer procedimientos adecuados, tales como:

i) Método continuo e individual de despacho del pasajero y su equipaje;

ii) Un sistema que permita a los pasajeros identificar y obtener su equipaje ya verificado, en la zona donde pueda reclamarlo lo antes posible.

b) Asegurarse que las administraciones portuarias adoptan todas las medidas necesarias de manera que:

i) Se provea un acceso fácil y rápido para el pasajero y su equipaje, hacia y desde las paradas del transporte local;

ii) Si se exige a los tripulantes presentarse en algunos locales por exigencias gubernamentales, esos locales deberán ser accesibles, y estar el uno tan cerca del otro como sea posible.

3.12. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían requerir que los armadores aseguren que la tripulación adoptará todas las medidas apropiadas que ayudarán a un despacho expedito del barco en lo que hace a los pasajeros y los tripulantes. Esas medidas podrían incluir:

a) Suministrando a las autoridades públicas del caso un detalle adelantado con la hora estimada de llegada del barco, seguido por la información de cualquier cambio en ese horario, y consignando el itinerario del barco en lo que pueda interesar a los requerimientos de la inspección;

b) Tener todos los papeles del barco listos, para su pronta revisión;

c) Poniendo a disposición escalerillas o cualquier otro medio de abordaje, mientras el barco está maniobrando para anclar y atracar;

d) Procurando la rápida y ordenada presentación de las personas a bordo, con sus documentos necesarios para inspección, arreglando las cosas de tal manera que pueda permitirse a los tripulantes de la sala de máquinas o de otras partes del barco exceptuarse de esta inspección.

3.13. Método recomendado. La práctica de escribir nombres en los documentos de los pasajeros y tripulantes debería cambiarse utilizando el o los nombres de familia, en primer lugar. Cuando se use tanto el apellido paterno - como el materno, el paterno debe ser consignado en primer lugar. Cuando una mujer casada use tanto el apellido de su esposo como su apellido paterno, el nombre paterno del marido irá en primer lugar.

3.14. Norma. Las autoridades públicas, sin que ello signifique una demora irrazonable, sujetará a los pasajeros y tripulantes a examen para su admisión en el Estado en que dicho examen es requerido.

3.15. Norma. Las autoridades públicas no impondrán penalidad alguna sobre los armadores en el caso de que cualquier documento de control en posesión de un pasajero sea considerado inadecuado o si, por tal motivo ese pasajero no puede ser admitido en el país en cuestión.

3.15.1. Las autoridades públicas deberían invitar a los armadores a adoptar todas las precauciones razonables para asegurarse que el pasajero posee todos los documentos requeridos por los Estados contratantes.

SECCION CUARTA

Salud pública y cuarentena medidas sanitarias para animales y plantas.

4.1. Método recomendado. Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte de los Reglamentos de Sanidad Internacional deberían hacer todo lo posible para aplicar las previsiones de dichos reglamentos en el caso del transporte marítimo internacional.

4.2. Método recomendado. Los Estados contratantes que tengan ciertos intereses en común en lo que hace a la salud pública, o condiciones geográficas, sociales o económicas semejantes, deberían concertar acuerdos especiales teniendo en cuenta lo establecido en el art. 104 de los Reglamentos de Sanidad Internacional, cuando aquellos acuerdos faciliten la aplicación de las referidas reglamentaciones.

4.3. Método recomendado. Cuando se requieren certificados sanitarios o documentos similares respecto al cargamento de ciertos animales, plantas o productos, dichos certificados y documentos serán simples y ampliamente divulgados. Los Estados contratantes deberían en este caso cooperar con vistas a estandarizar dichos requerimientos.

4.4. Método recomendado. Las autoridades públicas, siempre que sea practicable, deberían autorizar la libre plática por radio del barco cuando, sobre la base de la información recibida del mismo antes de su llegada, la autoridad sanitaria del puerto de llegada opina que de ello no resultará la introducción en la medida de lo practicable, deberían tener la posibilidad de abordar el barco antes de su entrada a puerto.

4.4.1. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían con la cooperación de los armadores, asegurar el cumplimiento de cualquier requisito en el sentido de que debe denunciarse rápidamente cualquier enfermedad a bordo, por medio de la radio, a las autoridades sanitarias del puerto al que el barco esté destinado, de manera de facilitar las provisiones necesarias para la presencia de personal médico especializado y sus equipos al llegar el barco a puerto.

4.5. Norma. Las autoridades públicas adoptarán las medidas necesarias para permitir que las agencias de viaje y otras entidades interesadas, pongan a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida listas de las vacunas requeridas por las autoridades públicas de los países en cuestión, así como formularios de certificado de vacunas de acuerdo con los Reglamentos Sanitarios Internacionales. Las autoridades públicas adoptarán las medidas necesarias para que quienes vacunen tengan Certificados Internacionales de Vacunación o Revacunación, de forma de asegurar su aceptación uniforme.

4.6. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían proveer facilidades para llenar los Certificados Internacionales de Vacunación o Revacunación, así como contar con locales para vacunar en tantos puertos como sea necesario.

4.7. Normas. Las autoridades públicas deberán asegurarse que todas las medidas sanitarias y formalidades conexas sean comenzadas de inmediato, completas sin demoras y aplicadas sin ninguna clase de discriminación.

4.8. Método recomendado. Las autoridades públicas deberían mantener en tantos puertos como sea posible, facilidades adecuadas para la administración de salud pública, y medidas de cuarentena en materia de animales y plantas.

4.9. Método recomendado. Debería mantenerse inmediatamente disponible en tantos puertos del Estado en cuestión como sea posible, facilidades médicas que permitan en forma razonable y practicable el tratamiento de emergencia de los tripulantes y pasajeros.

4.10. Norma. Excepto en el caso de una emergencia que constituya un grave peligro para la salud pública, el barco que no esté infectado o sospecho so de estar infectado con una enfermedad cuarentenable, no sufrirá impedimentos, a causa de otro enfermedad epidémica, por parte de las autoridades sanitarias del puerto, en cuanto a la descarga o carga de mercaderías o provisiones, o cargar combustible o agua.

4.11. Método recomendado. Los cargamentos de animales, materias primas, animales, carnes de animales, alimentos de animales y productos vegetales cuarentenables serán autorizados en circunstancias específicas, cuando se acompañe un certificado de cuarentena en la forma convenida por los Estados interesados.

SECCION QUINTA

Previsiones varias.

A. Garantías y otras formas de seguridad.

5.1. Método recomendado. Cuando las autoridades públicas requieran garantías u otras formas de seguridad por parte de los armadores, para cubrir responsabilidades en materia aduanera, inmigratoria, sanitaria, cuarentena -- agrícola o leyes y reglamentaciones similares de un Estado, debería permitirse el uso de una sola garantía total o cualquier otra forma de seguridad posible.

B. Errores en la documentación y penalidades.

5.2. Norma. Las autoridades públicas, sin demorar el barco permitirán la corrección de errores en algún documento previsto en este Anexo, cometidos en forma inadvertida y que no sean muy serios, que no se deban a negligencia o con la intención de violar las leyes o reglamentaciones, bajo la condición de que esos errores sean descubiertos antes de que el documento sea totalmente controlado y que las correcciones puedan realizarse sin demoras.

5.3. Norma. Si se encuentran errores en documentos establecidos en este Anexo, firmados por el armador o el capitán o por mandato de ambos, no se impondrán penalidades hasta que se le dé una oportunidad para demostrar a las autoridades públicas que los errores fueron inadvertidos, no son de naturaleza seria, no se deben a negligencia y no se han hecho con el intento de violar leyes o reglamentos.

G. Servicios en los puertos.

5.4. Método recomendado. Los servicios normales de las autoridades públicas en un puerto, deberían prestarse sin recargos durante las horas laborables. Las autoridades públicas deberían procurar el establecimiento de horas laborables regulares para sus servicios portuarios, en armonía con los períodos usuales de mayor afluencia de carga.

5.4.1. Método recomendado. Los Estados contratantes deberían adoptar todas las medidas prácticas recomendables para organizar servicios normales en los puertos, a fin de evitar demoras innecesarias a los barcos luego de su llegada, o cuando estén listos para salir, y reducir el tiempo para llenar las formalidades a un mínimo, siempre que las autoridades públicas hayan recibido con suficiente antelación el momento estimado de llegada o salida del barco.

5.4.2. Norma. No se recibirá ninguna suma por la autoridad sanitaria por motivos de examen médico, o cualquier examen suplementario, sea bacteriológico, o de otro tipo, llevado a cabo en cualquier momento del día o de la noche, si dicho examen es requerido para asegurarse de la salud de la persona examinada, ni por visitas e inspecciones del barco con propósitos de cuarentena, excepto la inspección del barco para extender el Certificado de Desratización, o Exención de Desratización, ni tampoco corresponderá cobrar nada por la vacunación de personas llegadas en el barco, ni por la extensión del correspon--

diente certificado. Sin embarco, cuando además de las enunciadas, haya que -- adoptar otras medidas necesarias respecto al barco o sus pasajeros y tripulantes, y se pretenda cobrar lo que corresponda por parte de la autoridad sanitaria, la suma resultante será determinada de acuerdo con una sola tarifa, que -- será uniforme en todo el territorio del país en cuestión, y se aplicará sin -- distinción alguna por razones de nacionalidad, domicilio o residencia de las -- personas, ni por la nacionalidad, bandera, registro o propiedad del barco.

5.4.3. Método recomendado. Cuando los servicios de las autoridades públicas son prestados fuera del horario laboral normal a que se refiere el -- "Método recomendado" 5.4., la prestación de los mismos debería hacerse con moderación, y sin exceder el costo real del servicio prestado.

5.5. Norma. Allí donde el volumen del tráfico en un puerto lo garantiza, las autoridades públicas se asegurarán que los servicios son prestados -- para el cumplimiento de las formalidades respecto de la carga y equipaje, prescindiendo de su valor o tipo.

5.6. Método recomendado. Los Estados contratantes deberían procurar hacer arreglos por los cuales un Gobierno permitirá a otro ciertas facilidades antes o durante el viaje, para examinar los barcos, pasajeros, tripulantes, -- equipajes, carga y documentos para aduanas, inmigración, sanidad pública, cuarentena animal o vegetal, cuando tal cosa facilite el despacho al llegar el -- barco a otro Estado.

D. Carga no descargada en el puerto de destino proyectado.

5.7. Norma. Cuando una carga está en la lista de la declaración de carga y no se la descargue en el puerto al que existía la intención de destinarla, las autoridades públicas permitirán la modificación de la declaración -- de carga, y no impondrá penalidades si se demuestra que la carga no fue, en -- realidad cargada en el barco, o habiendo sido cargada, fué desembarcada en -- otro puerto.

5.8. Norma. Cuando por error, o por otra razón válida, una carga es descargada en un puerto que no es aquél al que estaba destinada, las autoridades públicas facilitarán el reembarque hacia este segundo puerto. Lo aquí dispuesto no se aplica a cargas peligrosas, prohibidas o restringidas.

E. Limitación de la responsabilidad de los armadores.

5.9. Norma. Las autoridades públicas no exigirán al armador agregar información especial de ninguna clase para uso de dichas autoridades en el conocimiento o copia del mismo, a menos que el armador sea, o actúe por cuenta -- de un importador o exportador.

5.10 Norma. Las autoridades públicas exonerarán de responsabilidad al armador responsable de la presentación o exactitud de documentos que son -- requeridos del importador o el exportador, en relación al despacho de la mercadería, a menos que el armador sea importador o exportador, o actúe en repre -- sentación de un importador o un exportador.

Signatarios: Argel, ARGENTINA, Australia, Bélgica, BRASIL, Bulgaria, Cameroun, Canada, China, COLOMBIA, Congo, Checoslovaquia, Dinamarca, REPUBLICA DOMINICANA, ECUADOR, República Federal de Alemania, Finlandia, Grecia, Ghana, HONDURAS, Hungría, India, Irlanda, Israel, Italia, Costa de Marfil, Japón, Corea, Líbano, República Malaganey, Malasia, MEXICO, Mónaco, Holanda, Nueva Zelanda, NICARAGUA, Nigeria, Noruega, Panamá, Filipinas, Polonia, San Marino, - Senegal, España, Suecia, Trinidad y Tobago, Túnez, Ucrania, República Árabe -- Unida. URUGUAY, Unión Soviética, Reino Unido, Estados Unidos de América, VENEZUELA, Yugoslavia, Zambia.

Ratificaciones y adhesiones: Mónaco (9.4.65); Ghana (5.11.65); Zambia (14.12.65); Reino Unido (24.2.66); REPUBLICA DOMINICANA (11.7.66); Noruega (8.9.66); Yugoslavia (18.7.66); Unión Soviética (25.10.66); Checoslovaquia --- (19.12.66); Bélgica (4.1.67); Mónaco (9.4.65); Costa de Marfil (16.2.67); Islandia (24.1.67); Nigeria (24.1.67); Trinidad y Tobago (16.3.67); Estados Unidos (17.3.67); Finlandia (20.3.67); Singapur (3.4.67); Canadá (18.7.67); República Federal Alemana (26.7.67); Suecia (28.7.67); Holanda, Surinam y Antillas Holandesas (21.9.67); Israel (13.10.64); Francia (29.11.67).

Fecha de entrada en vigencia: 5.3.67.

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACION DEL
TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965.

(en vigor desde el 12 de agosto de 1971)

1. CAPITULO PRIMERO - DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES.

A. DEFINICIONES.

Insértese la siguiente nueva definición inmediatamente después de la definición de "Autoridades públicas".

Buque de crucero. Buque en travesía internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes. Durante la travesía dicho buque no se dedica normalmente a:

- a) embarcar y desembarcar otro tipo de pasajeros;
- b) cargar o descargar ningún tipo de carga.

2. CAPITULO 3 - LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS.

Insértese inmediatamente después de la Práctica recomendada 3.15.1 la nueva sección siguiente:

C. FACILITACION PARA LOS BUQUES QUE REALICEN CRUCEROS Y PARA LOS PASAJEROS DE DICHOS BUQUES.

Insértese en esta nueva sección las siguientes normas y prácticas recomendadas:

3.16.1 Norma. Las autoridades públicas darán libre plática por radio a un buque de crucero si los responsables de la salud pública en el puerto al que se dirijan basándose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad objeto de cuarentena.

3.16.2. Norma. A los buques de crucero sólo se les exigirá la declaración general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer y último puertos de escala de un mismo Estado, a condición de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias de la travesía.

3.16.3 Norma. A los buques de crucero sólo se les exigirá la declaración de gambuzas y la declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de escala de un mismo Estado.

3.16.4 Norma. Los pasaportes y demás documentos oficiales de identidad permanecerán en todo momento en la posesión de los pasajeros del crucero.

3.16.5 Práctica recomendada. Cuando un buque de crucero permanezca en un puerto durante un periodo inferior a 72 horas, los pasajeros del -- crucero sólo necesitarán visados en circunstancias especiales que puedan determinar las autoridades públicas competentes.

NOTA: Con esta Práctica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique - que tienen permiso de entrar en el territorio.

3.16.6 Norma. Las medidas de control de las autoridades públicas no demorarán más de lo debido a los pasajeros de crucero.

3.16.7. Norma. Por lo general, y salvo para comprobar su identidad, las autoridades de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.

3.16.8 Norma. Si un buque de crucero toca consecutivamente en varios - puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer y último puertos de escala.

3.16.9 Práctica recomendada. Para facilitar un rápido desembarque que el control de llegada de los pasajeros de un buque de crucero se efectuará, de ser posible, a bordo y antes de arribar al puerto de desembarque.

3.16.10 Práctica recomendada. Los pasajeros de crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado, deberán gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque de crucero en un mismo puerto.

3.16.11 Práctica recomendada. La declaración sanitaria marítima debe ser el único control sanitario de los pasajeros de crucero.

3.16.12 Norma. Durante la estadía del buque de crucero en puerto y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercaderías exentas de derechos de aduanas.

3.16.13 Norma. A los pasajeros de crucero no se les exigirá una declaración de aduanas por escrito.

3.16.14 Práctica recomendada. Los pasajeros de crucero no serán sometidos a control de divisas.

3.16.15 Norma. No se exigirán tarjetas de embarque o desembarque a los pasajeros de crucero.

3.16.16. Práctica recomendada. Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes - detalles en la lista de pasajeros:

- Nacionalidad (columna 6)
- Fecha y lugar de nacimiento (columna 7)
- Puerto de embarque (columna 8)
- Puerto de desembarque (columna 9)

TEXTO MODIFICADO DEL ARTICULO VII
DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO
MARITIMO INTERNACIONAL, 1965.

Artículo VII

- 1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes bien a iniciativa de uno de ellos o por una Conferencia convocada a dicho efecto.
- 2) Todo Gobierno Contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al Anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante el "Secretario General"):
 - a) Toda enmienda propuesta de conformidad con este párrafo será examinada por el Comité de Facilitación de la Organización, a condición de que - haya sido circulada por lo menos tres meses antes de la reunión del -- mencionado Comité. Si fuere adoptada por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda será - comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes.
 - b) Toda enmienda al Anexo en virtud de este párrafo entrará en vigor 15 meses después de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes a menos que dentro de los 12 - meses después de tal comunicación un tercio, por lo menos, de los Go---biernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta.
 - c) El Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de - toda notificación recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de - entrada en vigor.
 - d) Los Gobiernos Contratantes que no acepten una enmienda no quedarán obli- gados por dicha enmienda sino que se atenderán al procedimiento previsto en el Artículo VIII del presente Convenio.
- 3) El Secretario General convocará una Conferencia de los Gobiernos Contratan- tes encargada de examinar las enmiendas al Anexo cuando un tercio, por lo me- nos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda adoptada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes pre- sentes y votantes, entrarán en vigor seis meses después de la fecha en que el Secretario General notifique la enmienda adoptada a los Gobiernos Contratantes.
- 4) El Secretario General informará a los Gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de confor- midad con el presente Artículo.

BIBLIOGRAFIA

A. - LIBROS:

Schumer Leslie.
Elements of Transport.
Butterwoeths.
Sidney - 1974.

Jonchay Ivan
Les Grands Transports Mondiaux.
Bordas.
París - 1978.

Wlkowitsch Maurice
Grographie des Transports.
Armand Colin.
Paris - 1973.

Branch Alan.
The Elements of Shipping.
Chapman and Hall.
London - 1977.

Boyer Albert.
Les Transports Maritimes.
Presses Universitaires de France.
Paris - 1973.

Woigt Fritz
Economfa de los Sistemas de Transporte.
F.C.E.
México - 1964.

Bowutt D.W.
The Law of International Institutions.
Stevens & Sons.
London - 1975.

Torres Gaytán Ricardo.
Teoría del Comercio Internacional
Siglo XXI
México - 1977.

Seara Vázquez Modesto.
Tratado General de la Organización Internacional
F.C.E.
México - 1974.

Cervantes Ahumada Raúl.
Derecho Marítimo
Herrero.
México - 1970.

López González Miguel
"Los Contenedores, Carga y Estiba"
Edit. del Autor.
México - 1975.

Geoffrey Don and Benson Whitehead.
Transport and Distribution
W.H. Allen.
Made Simple Collection
London - 1975.

González-Rubio Sánchez José
Los Contenedores en el Comercio Exterior de México
Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
Tesis Profesional.
México, D.F. - 1971.

Compañía Internacional Editora
Albatros, Enciclopedia del Mar.
Vol. III
Barcelona.

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.
Actividades de la Organización Consultiva Marítima
Intergubernamental, en las Esferas de la Navegación
y otras afines.
Londres - 1975.

B.- DOCUMENTOS:

United Nations.
Containers, Pallets and other Unitized Methods for the
Intermodal Movement of Freight: Application to developing
Countries.
Department of Economic and Social Affairs.
Doc. ST/ECA/120.
New York - 1970.

The Development of International Container Transport: Its
Application in Developing Countries, International Chamber of
Commerce.
Paris - 1977.

Naciones Unidas.
La Creación y el Perfeccionamiento de Instituciones para el
Desarrollo de los Transportes en los Países en Desarrollo.
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales.
Doc. ST/ECA/148.
Nueva York - 1972.

ISO

Constitution et Regles de Procedure de l'Organization
Internationale de Normalisation.

Geneva - 1976.

Naciones Unidas.

Informe sobre la Reunión del Grupo de Expertos sobre Normas
Aplicables a los Contenedores para el Transporte Intermodal
Internacional.

Doc. TD/B/AC.20/1

Ginebra - 1976.

Naciones Unidas

Resúmenes de las Comunicaciones presentadas por Organizaciones
Internacionales al Grupo Intergubernamental especial sobre las
Normas Aplicables a los Contenedores.

Doc. TD/B/AC.20/2.

Ginebra - 1976.

Naciones Unidas

Opiniones de los gobiernos sobre la Labor de la Organización
Internacional de Normalización.

Doc. TD/B/AC.20/4

Ginebra - 1976.

Naciones Unidas

Informe del Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas
Aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal
Internacional.

Doc. TD/B/AC.20/6.

Ginebra - 1976

Naciones Unidas

Contribution by the Economic Commission for Europe to the
second Session of the UNCTAD Ad Hoc Intergovernmental Group
on Container Standars for Multimodal Transport.

Doc. TD/B/AC.20/9.

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Contribution by the International Organization for
Standardization.

Doc. TD/B/AC.20/NGO/1.

Geneva - 1978.

Naciones Unidas.

Viabilidad y Conveniencia de un Acuerdo Internacional
sobre Normas Aplicables a los Contenedores.

Doc. TD/B/AC.20/8

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Propuesta presentada por la India en nombre de los Estados Miembros del Grupo de los "77", sobre la Viabilidad y Conveniencia de un Acuerdo Internacional sobre Normas Aplicables a los Contenedores.

Doc. TD/B/AC.20/WG/CRP.1

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Proyecto de Resolución presentado por el Reino Unido de Gran Bretaña, e Irlanda del Norte, en nombre de los Estados Miembros del Grupo B.

Doc. TD/B/AC.20/1.4

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Proyecto de Resolución sobre Asistencia Técnica en la Esfera de las Normas Aplicables a los Contenedores, presentada por la India en nombre de los Estados Miembros del Grupo de los 77.

Doc. TD/B/AC.20/L.5

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Proyecto de Informe del Grupo Intergubernamental Especial sobre Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal Internacional.

Doc. TD/B/AC.20/L.6

Ginebra - 1978.

Naciones Unidas.

Proyecto de Resolución sobre Normas Aplicables a los Contenedores, presentado por la India en nombre de los Estados Miembros del Grupo de los 77 y por la República Democrática Alemana, en nombre de los Miembros del Grupo D.

Doc. TD/B/AC/20/L. 7

Ginebra - 1978.

Secretaría de la Conferencia sobre Cooperación Económica entre Países en desarrollo y la UNCTAD.

Declaraciones, Resoluciones, Recomendaciones y Decisiones, adoptadas en el Sistema de las Naciones Unidas y otros Foros Interregionales, relacionados con la Cooperación Económica entre Países en Desarrollo.

México - 1976.

Naciones Unidas.

Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas, sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

TD/CODE/13.

Nueva York, 1975.

C.- REVISTAS:

MAR Y TIERRA.

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
México, D.F.

RAPPORT ANNUEL

Organisation Internationale de Normalisation.
Geneve.

NUEVA POLITICA.

Nueva Política.
México, D.F.

TRANSPOR.

Edit. Landgrave
México, D.F.