

2ej
301



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
Y SU REGIMEN LEGAL.

Tesis Profesional

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO

presenta

MARIO JOSE TRINIDAD OVIEDO GARCIA

México, D. F.

1983



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

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

En toda tarea se anhela llegar a la meta, teniéndose en mente que una vez terminados los trabajos necesarios para alcanzarla, personas más preparadas evaluarán dicho trabajo; -- igualmente después de toda una carrera universitaria en la Facultad de Derecho se anhela llegar a la meta y se tiene presente el respeto que inspira enfrentarse a ese cuerpo todo conocimiento llamado "Jurado", integrado por jurisconsultos, quienes con sabiduría y justicia aquilatarán la valía o no valía del esfuerzo realizado durante el paso por las aulas de la Facultad y del trabajo final.

El presente trabajo tiene como propósitos fundamentales los siguientes:

. Dar un panorama general de la importancia y gran responsabilidad que representa para nuestro país el adoptar una modalidad dentro del sector de los transportes, como lo es el transporte multimodal internacional de mercancías, implantado desde hace varios años en países de economía y tecnología avanzados aunque actualmente en nuestro país y en otros países en desarrollo es vista como una novedad a pesar de que varios siglos atrás ya existía.

. Señalar la necesidad de México de no quedarse al margen de las ventajas técnicas y económicas que genera esta nueva modalidad del transporte, con el fin de poder participar en la promoción y desarrollo del comercio internacional, obteniendo mayores divisas en las exportaciones y menores costos en las importaciones.

. Explicar de manera general en que consiste la unitarización de la carga y sus técnicas, para lo cual se recogen los mas importantes de sus antecedentes históricos y algunas de -- sus definiciones; se dan a conocer las ventajas que trae consigo dicha técnica y se trata de explicar el objetivo que persigue la misma.

. Dar a conocer los principales antecedentes históricos de los contenedores; explicar en que consisten dichos elementos y cuales son sus principales características y ventajas.

. Dar a conocer los principales tipos de contenedores y cuales son los que en la actualidad se usan con mayor frecuencia.

. Destacar la importancia del transporte en los demás sectores de la producción y en la ciencia.

. Explicar brevemente: La evolución de los principales y diferentes modos de transporte; la importancia de su combinación ahora denominada transporte multimodal; y la creación, organización y forma en que están operando la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C. V., y el Organismo Público Descentralizado denominado Servicio Multimodal Transístmico.

. Analizar todos y cada uno de los artículos, artículos transitorios, y anexos del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y formular algunos comentarios a los mismos.

. Dar un panorama general respecto a la legislación internacional y nacional conforme a la cual actualmente se regula el Transporte Multimodal Internacional, así como de la legislación internacional que en un futuro lo regulará; destacar la base constitucional de dichas legislaciones, el régimen jurídico administrativo y el aduanero nacional a que están sujetos el tránsito internacional de mercancías transportadas mediante esta modalidad del transporte, y la importación y exportación temporal y la definitiva de contenedores; las obligaciones y responsabilidades del empresario de transporte multimodal frente al expedidor y al destinatario de las mercancías y ante las autoridades aduaneras, así como las del expedidor ante dicho empresario y autoridades aduaneras.

. Analizar el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores y hacer algunos comentarios al mismo, destacando el ámbito de aplicación de dicho instrumento jurídico, la autoridad competente para regular el Transporte Multimodal, la descripción del contenedor conforme al mismo y el establecimiento del registro de contenedores que hasta la fecha no existe, sin pasar por alto los requisitos necesarios para que una persona esté en aptitud de ser facultada por el Estado Mexicano para operar como empresario de transporte multimodal, las obligaciones de este empresario ante la autoridad competente, y ante el expedidor, de extender el documento comprobatorio del servicio de transporte contratado y los requisitos que debe cumplir tal documento.

No obstante que el objeto de este trabajo no es el estudio de los actos administrativos, aclarar si el acto administrativo por medio del cual el Estado faculta a una persona para que opere como empresario de transporte multimodal es una autorización o una concesión de acuerdo con nuestra legislación y la Doctrina.

. Dar a conocer la noticia, de que actualmente se encuentra en estudio un proyecto de Reglamento Interior de la Comisión de Transporte Multimodal, así como algunas de las atribuciones que conforme a dicho documento actuará esta Comisión.

. Analizar la naturaleza jurídica del contrato de transporte multimodal, su relación con otros contratos de transporte y la legislación que lo regula.

. Estando casi terminado el presente trabajo, se publicó en el "Diario Oficial" de la Federación un nuevo Reglamento para el transporte multimodal internacional, con lo cual fue necesario hacer un análisis comparativo del mismo con relación al Reglamento para el transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores.

CAPITULO I
ANTECEDENTES HISTORICOS
A).- NACIMIENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Según registra la historia, desde la más remota antigüedad se tienen antecedentes de que se conocía el uso de dos o más modos de transporte en el comercio exterior entre dos países, de ello podemos citar algunos ejemplos, como lo son la construcción de las pirámides de Egipto, sobre todo las más famosas: Keops, Kefrén y Micerinos, ocasión en la que se utilizó la navegación fluvial a través del río Nilo, la tracción animal y la fuerza del hombre para dar cima a esas maravillas XX siglos antes de Cristo.

Otro ejemplo es el de la construcción del Templo del Rey Salomón, X siglos antes de Cristo, en el que se ocuparon entre otras cosas, cedros de Líbano, cobre de Huelva y oro de Ofir, productos que los célebres navegantes fenicios transportaban en sus propios buques hasta el puerto de Sidón y desde ahí a lomo de camello hasta Jerusalén.

Por último en México, durante la época Colonial, teníamos otro ejemplo como el de la "Naho de China" o "Galeón de las Filipinas", donde se traían productos como las sedas y especias desde Oriente hasta el puerto de Acapulco, y de ese lugar por tierra hasta Veracruz, para continuar por mar hasta --

Cádiz, desde donde por tierra se repartían al resto de España y a la Europa Continental; este ejemplo además también se refiere al primer puente terrestre que se dió en nuestro Continente: Acapulco - Veracruz.¹

En la actualidad los diversos modos de transporte más usados que se combinan son: aéreo, carretero, ferroviario, fluvial, marítimo y ductos; y los sistemas de unitarización más utilizados son: las barcasas o gabarras, paletas o bandejas y los contenedores.²

Los contenedores y las barcasas como sistemas de unitarización se usan desde hace ya varios siglos. Por ejemplo Napo-

¹ Evolución de la posición latinoamericana en relación con las negociaciones de la Convención de Transporte Multimodal Internacional. E/CEPAL/L. 41. Santiago de Chile, Comisión Económica para la América Latina, 5 de noviembre de 1976 pp. 1 y 2, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, en "México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías" Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1981, p. 314.

² Goertz, Janice "Unitarización, la revolución de los transportes". Forum de Comercio Internacional, Ginebra, Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, octubre - diciembre de 1972. Informe especial de 34 páginas, pp. 4 a 37, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio.- o . cit., p. 314.

león I quien debe en mucho sus exitosas campañas, además de su gran genio militar, al transporte de pertrechos y otros elementos necesarios para la guerra en grandes cajas de madera lo -- cual le permitía ganar tiempo con ello para poder abatir a sus diversos enemigos.

Fue en la Gran Bretaña, en el año de 1801, donde apareció el primer escrito que se conoce acerca de la posibilidad de usar contenedores en el comercio. En 1892 ya se utilizaban regularmente estas cajas entre las Islas Británicas y el resto -- del Continente Europeo, lo cual se dió a conocer en un artículo publicado en la revista National Geographic Magazine del -- año de 1911, en donde apareció la fotografía de un contenedor de 18 X 8 X 8 pies, y en el cual se hace referencia al establecimiento del servicio regular en que se emplean los contenedores.³

Un antecedente más son los "lift vans", que son grandes cajas de madera utilizados para movilizar adecuada y preferen-

³ Hoffmaster B.N. y Neidengard, C.A. El Transporte de carga en recipientes, 1968, OEA/SER.K/X.4.1 Doc. 11. Washington D.C., Organización de Estados Americanos, 1968 pp. 10 a 12, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, op. cit. p. 315.

temente los menajes de casa y otros productos, los cuales al principio se emplearon en el ferrocarril, utilizándose en el sistema ferroviario de los Estados Unidos a principios del siglo XX. En el año de 1927 la "Oversas Railways Inc.", en la actualidad conocida mundialmente como la "Seatrin Line Inc.", desarrolla un muy significativo tráfico de transbordadores para carros de ferrocarril que se cargaban entre puertos de los Estados Unidos, del Golfo de México y Cuba.

En el año de 1931, se frenó el uso de estas cajas debido a la decisión de la Comisión Internacional de Comercio, de regular todo lo relativo a los contenedores sus tarifas y concepto económico, y fue necesario que pasarán más de 25 años para que el sistema se utilizara como hoy en día lo conocemos.⁴

A pesar de lo anterior, en relación a los costos y otros problemas relacionados con el manejo de las cargas, en el año de 1933 se fundó la Oficina Internacional del Contenedor (ICB), precisamente bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Inter

⁴ Van den Burg G., Containerization. A modern transport system, Londres, Hutchinson of London, 1969, pp. 150 y 151 citado por Salgado y Salgado, José Eusebio op. cit., p. 315.

nacional (CCI) y de la Unión Internacional de los Ferrocarriles y estableció su sede en París, Francia.⁵

La finalidad y propósitos de la Oficina Internacional -- del Contenedor, son: fomentar el desarrollo del uso de los -- contenedores y otros equipos para el transporte combinado; promover la investigación técnica a cerca de la construcción de -- contenedores y otros medios de manejo unitarizado de cargas; -- sugerir medidas administrativas, aduaneras, comerciales y arancelarias para el manejo y facilitación del uso de los contenedores y por último también actua como centro de documentación e información.⁶

Dentro de la época de la Segunda Guerra Mundial se dió -- un uso muy importante a los contenedores para transportar -- armas, equipos, municiones y otros implementos para la guerra, -- se llegan a desarrollar hasta que el ejército de los Estados -- Unidos crea el tipo "CONEX", contenedor para el servicio expres

⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio, op. cit., pp. 315 y 316.

⁶ Yearbook of international Organizations, Bruselas, ----- Union of International Associations, 1965, pp. 1028 y 1029, Dé cima edición, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, op. cit., p. 316.

so, con capacidad para 4.5 toneladas y volumen de 300 pies cúbicos, jugaron un papel muy importante en la Guerra de Corea.⁷

Asimismo debemos recordar que en 1945 al concluir la Segunda Guerra Mundial, Alemania se encontraba totalmente destruida. Sus dos grandes puertos: Bremen y Hamburgo, en ruinas en un 95%; sus sistemas de transporte, desarticulados, y en algunos casos desaparecidos casi en su totalidad. Esto necesitó para dar paso a la reconstrucción y a la ayuda económica de los Estados Unidos mediante el famoso "Plan Marshall", emitido por el General George Catlett Marshall, Secretario de Estado del Presidente Truman en el mes de junio del año de 1947, que se estableciera un servicio combinado de transportes, es decir el "Gemeinschafts dienst", con lo que se aprovecharía las líneas y rutas que habían quedado utilizables.⁸

⁷ González Rubio Sánchez, Pedro José, Los Contenedores en el Comercio Exterior de México, México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales de la UNAM, 1971, p. 12., citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, op. cit., p. 316.

⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio, "El Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías, sus implicaciones para los países en vías de desarrollo". Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, Marzo de 1972, N.º m. 16, p. 72.

Este sistema de transporte aunque ya era conocido, toda vía no tenía nombre, pero pronto probó su utilidad en la Republica Federal de Alemania, quien no se demoró en convertirse - en uno de los países más desarrollados, y el sistema se desarrollo de tal manera que muy pronto resultó pequeño el territorio alemán y tuvo que salir al exterior para desarrollarse internacionalmente.⁹

Fue en 1948, cuando el problema del transporte en Europa, gracias a su rápida y franca recuperación y avance, permitió que la Cámara de Comercio Internacional llegara a la conclusión de que era necesario encontrar una inmediata solución de los problemas jurídicos que planteaba el transporte combinado a nivel internacional. Esto originó durante los siguientes ocho años, la realización de diversas reuniones de eminentes - juristas europeos del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), quienes finalmente lograron el texto del proyecto de Convenio sobre el Contrato Internacional de Mercancías por Carretera, mismo que fue adoptado - por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas - (CEPE), en el año de 1956 en la Conferencia celebrada para ---

⁹ Idem.

ello en Ginebra, Suiza. En dicho Convenio, y mediante un Protocolo anexo al mismo, los países signatarios se comprometieron a negociar en el futuro un convenio sobre el contrato de transporte combinado.¹⁰

Mientras tanto en el transporte marítimo aparecía el buque llamado "Roll-On-Roll-Off" o "Ro-Ro", es decir el buque --rampa portavehículos, que mediante un plano inclinado permite que cualquier equipo móvil sobre ruedas se introduzca en la embarcación rodando. No hay duda de que este buque sigue en su sistema a los transbordadores. Por la misma época, 1955-1957 apareció el buque "Lift-On-Lift-Off", a los que comunmente se les llamó "buques Trailer", en los que las cajas se cargaban con gruas o guinches especiales del propio buque, para colocarlas dentro de la embarcación.¹¹

¹⁰ Ibidem, p. 73.

¹¹ La Marina Mercante Argentina, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Argentina, 1958, pp. 70 y 71, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, en "México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1981, p. 31P.

Fue entonces cuando aparecieron las grandes empresas armadoras especializadas en el manejo de contenedores, y una de las más importantes la "Sea Land Service Inc.", la cual en sólo diez años 1956-1966, alcanzó a operar veintitres buques --- porta-contenedores, desarrollando dos de estas embarcaciones --- una velocidad de 27.5 nudos y tenían una flotilla de apoyo de veinticuatro mil contenedores.¹²

La "Matson Navigation Company Inc.", otra gran empresa fundada desde 1882, viene hasta el 31 de agosto de 1958 a especializarse en esta materia y es en nuestros días uno de los --- armadores más importantes del ramo.¹³

En el año de 1959 se reconocía que la contenedorización se estaba convirtiendo en un importante factor para el comercio internacional entre los distintos países de Europa, ya ---

¹² Van den Burg, G., op. cit., pp. 151 a 159 citado por --- Salgado y Salgado, José Eusebio, Idem.

¹³ Ibidem, pp. 159 a 163, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, Ibidem. p. 318.

existían servicios marítimos de contenedores en el Canal de la Mancha, el Báltico y el Mediterráneo, que operaban muy bien -- coordinados con los otros sistemas de transporte como eran los ferroviarios y carreteros; y ya en los astilleros de la Europa Occidental empezaban a construirse buques portacontenedores.¹⁴

En el año de 1965, nuevamente en el seno del UNIDROIT, se aprueba el texto del proyecto del Convenio sobre el Contrato de Transporte Combinado, tal como se había acordado en el -- Protocolo del Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera y fue entonces cuando se -- analizaron por primera vez las ventajas y desventajas que traería el uso del sistema de unitarización de las cargas, mediante el empleo de diversos modos de transporte para ello.¹⁵

Después de que las más grandes potencias marítimas examinaron las ventajas y desventajas que traería el sistema, lle

¹⁴ Davis Charles F., Declaraciones al New York Journal of Commerce, Nueva York, 4 de febrero 1959. citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, Idem.

¹⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio, "El Proyecto de Convenio...", p. 73.

varon la problemática del uso del contenedor al seno del Comité Marítimo Internacional (CMI), que elaboró un proyecto de contrato de transporte combinado de contenedores, asegurando que el uso del contenedor facilitaría el aprovechamiento de los diversos modos de transporte, por lo que éstos deberían combinarse adecuadamente para alcanzar la finalidad que se persigue -- con el uso de los contenedores.¹⁶

Posteriormente, el CMI procedió a examinar el proyecto -- preparado por el UNIDROIT, pidiéndole a éste que no presentara dicho proyecto a los gobiernos europeos, hasta que concluyera sus estudios, lo que sucedió después de celebrar su Conferencia Privada en Tokio en el año de 1969.

No hay que olvidar que ambos proyectos se realizaron -- con base en distintos antecedentes; pues mientras en el texto del proyecto del UNIDROIT tomó en consideración el Convenio de Ginebra de 1956 antes mencionado, y el Berma de 1961 sobre --- Transporte de Mercancías por Ferrocarril; el proyecto del CMI se basó principalmente en el Convenio Internacional de Bruse--

¹⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio, "El Proyecto de Convenio...", p. 74.

las para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de fecha 25 de agosto de 1924 y sus modificaciones en el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de ---- 1968.¹⁷

En consecuencia, ambos proyectos eran irreconciliables y el problema continuaba, pues el uso del contenedor seguía aumentando y el servicio combinado ya era una realidad existente, por lo cual la CEPE solicitó nuevamente al UNIDROIT que reuniera a los organismos internacionales que tuvieran interés, para ponerse a trabajar sobre un proyecto de convenio sobre la materia, que fuera apropiado para todos. Dentro de los organismos citados se encontraban el CMI, CCI, ICB, la Unión Internacional de Ferrocarriles, la Cámara Internacional de Armadores, la Organización Internacional de Unificación de Normas (ISO) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).¹⁸

¹⁷ Contrato de Transporte Combinado. E/CONF. 59/3. Ginebra, Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte en Contenedores, 23 de febrero de 1971, p. 2.

¹⁸ Ibidem. pp. 2 y 3.

El texto del nuevo proyecto se presentó ante la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la cual lo envió al seno de su Consejo y éste a su vez para su análisis, al Comité de Asuntos Jurídicos de la misma, con lo que se dió lugar al conocido proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías (TCM).

Dicho proyecto fue visto con alarma por los países del Grupo de los 77, pues en su elaboración sólo habían participado países altamente desarrollados de Europa, los Estados Unidos y Japón, sin haberse examinado las implicaciones que tal acuerdo traería para los países en vías de desarrollo. Fue -- así como los países del Grupo de los 77 adoptaron una posición clara y enérgica sobre el particular, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada en Santiago de Chile en abril de 1972, afirmando en la Segunda Reunión Ministerial del Grupo de los 77, celebrada en Lima, Perú del 28 de octubre al 6 de noviembre de 1971, que:

"Un acuerdo sobre esta materia no debe adoptarse hasta que los países en desarrollo hayan adquirido la necesaria experiencia en el transporte intermodal (fueron los países del Grupo de los 77, los que más tarde impusieron el término "multimo

dal" al transporte intermodal o combinado de mercancías), hasta que esta forma de transporte se haya ampliado en un número importante de rutas de tráfico marítimo y hasta que se conozcan todas las implicaciones relativas a las necesidades de transporte marítimo, desarrollo comercial, económico y social para los países en desarrollo, examinando asimismo, la capacidad de este grupo de países para ello.¹⁹

Por lo que se refiere a América Latina, José Eusebio Salgado y Salgado nos recuerda la recomendación que la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) hizo a los gobiernos de los países asociados a ella, mediante una resolución emanada de su reunión anual de 1971, en el sentido de que no adoptaran el proyecto de Convenio TCM, por los peligros que el mismo implicaba para los países de la Zona.²⁰

¹⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, Op. Cit, p. 76.- Cita tomada del documento MM-77/II/R.2 Add. 14 de la Reunión de Lima Perú, citados por Salgado y Salgado, José Eusebio, en "México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1981, p. 322.

²⁰ Noticias ALAMAR, Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, enero de 1972, Boletín No. 14, p. 67, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio en Ibider. p. 322.

Se presentaron situaciones similares en África y Asia, y en virtud de la presión que ejercían los países en desarrollo y de las decisiones de algunas de las potencias marítimas, especialmente Francia y la Gran Bretaña, en la IV Reunión Mixta de la OCMI y la CEPE celebrada del 15 al 19 de noviembre de 1971, se modificó el primer proyecto de Convenio TCM. En la reunión estuvieron presentes los países de Europa Occidental, la Unión Soviética, Yugoslavia, Estados Unidos, Liberia, México y Panamá. También participaron representantes de la ONU, OACI, UNIDROIT, Comisión Central de Navegación en el Río Rhin, Oficina Central de Transporte Internacional por Ferrocarril y algunos otros organismos internacionales no gubernamentales. No obstante, lo que se logró en la reunión fueron intrascendentes modificaciones al texto original, y se presentó un estudio relativo a las implicaciones económicas que traería este acuerdo para los países en vías de desarrollo, pero dicho estudio no llenó los requerimientos de éstos.²¹

²¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "Presentación de un nuevo proyecto de convenio sobre transporte internacional combinado de mercancías". Boletín del Centro de Relaciones Internacionales..., agosto de 1972, No. 21., p. 85.

Todo esto, condujo a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a suspender el estudio y aprobación del Convenio TCM, provocando con ello la elaboración de un nuevo proyecto de convenio sobre la materia, -- examinado cuidadosamente, mismo que como hemos visto necesitó de seis períodos de sesiones del GPI, para que por último se sometiera a una Conferencia de Plenipotenciarios convocada por Naciones Unidas, en la que se aprobó el texto definitivo de dicho Acuerdo internacional el 24 de mayo de 1980.²²

Es así como el llamado Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías adoptado por la Conferencia, permanece abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, desde el 1º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, y después de esa fecha quedaría abierto a la adhesión, aprobación, ratificación o aceptación.²³

²² Acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

²³ Artículo 36, incisos 1 y 2., del "Convenio de las Naciones Unidas sobre ...".

Consideramos oportuno mencionar que México hasta el momento y desde el 11 de febrero de 1982, es el único país que ha firmado y ratificado el Convenio.²⁴

²⁴ Informe obtenido en el Departamento de Tratados Multilaterales de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

CAPITULO I
ANTECEDENTES HISTORICOS
B).- LA UNITARIZACION DE LA CARGA
Y SUS TECNICAS.

1.- DEFINICION DEL CONCEPTO

Tradicionalmente las mercancías se han transportado en dos formas: a granel y carga fraccionada. En el primer caso se trata del desplazamiento masivo de mercancías, es decir, de la carga en estado sólido o líquido (trigo, fertilizantes, petróleo, etcétera), que por sus características físicas pueden ocupar un espacio continuo relativamente grande, sin embalaje, de tal suerte, que su envase resulta el mismo equipo de transporte; y en el segundo caso, del movimiento de mercancías con embalaje propio y que se acomoda en forma independiente y unitaria, o sea, que consiste básicamente en la transportación de bultos y paquetes de diferentes tamaños, empacados o envasados con materiales y formas distintas que son cargadas como unidades independientes unas de otras, en las cajas de los camiones o trailers, furgones de ferrocarril, plataformas de las embarcaciones y en las cavidades de los aviones, y que en la terminología del transporte es conocida como "carga general".²⁵

²⁵ La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional. Antecedentes y aspectos de interés para los países en desarrollo CEPAL/MEX/SRNET/15 (PRELIMINAR) México, Comisión Económica para la América Latina, mayo de 1979, p. 5.

Podría decirse que es propiamente el envase de la mercancía o la falta de él, lo que determina que sea o no carga general y no la forma física de ella, ya que los productos que se transportan a granel, tales como líquidos, polvos, cereales, etcétera, pasan a esa categoría por el solo hecho de que sean envasados para su transportación.

Considerando estas posibilidades al amparo de los adelantos tecnológicos, debe decirse que es aquí en esta heterogeneidad de los envases de la carga general, ya por su naturaleza, ya por su forma y tamaño, en donde descansa la problemática de su transportación, que tales características con el devenir del tiempo, se han constituido en los principales obstáculos con que tropieza el desarrollo de la estiba mecánica. Hoy en día, en los países en desarrollo, la manipulación de este tipo de cargas se hace manualmente, o bien mediante una combinación, de trabajo manual y elementos mecánicos rústicos, tales como cables, eslingas, carretillas y grúas.

De lo anterior, es fácil advertir que el transporte de mercancías bajo este sistema, implica una gran cadena de movimientos de carga y descarga, máxime cuando el servicio se hace al comercio exterior, en donde por lo regular se recorren gran

des distancias y las mercancías son transbordadas varias veces de uno a otro u otros modos de transporte.

Por otro lado, esta serie de movimientos también implica un importante empleo de fuerza de trabajo, de tiempos muertos excesivos en el equipo de transporte en las terminales y puntos intermedios por donde transita la carga, así como diversos cargos por concepto de estadías del equipo y de las mercancías, lo que se traduce en deseconomías para los porteadores - en virtud de la excesiva fuerza de trabajo que emplean para manejar la carga, al mismo tiempo que sus unidades no son explotadas en su máxima capacidad. Para los cargadores, debido a los lentos recorridos de las mercancías, sus capitales permanecen empleados en tanto no lleguen a su destino, sumado al gravamen que constituyen los intereses del capital circulante, y por último, para los consumidores que finalmente son los que recienten los cargos erogados por porteadores y cargadores por los conceptos antes mencionados.

Dicho lo anterior, no debemos olvidarnos de que esta -- problemática vista del lado de las exportaciones de un país, - sus efectos se traducen en una limitante para la comercialización de sus mercancías en el extranjero, reduciendo sus márgenes

nes de competitividad internacional.

Debido a los altos índices de producción registrados en las últimas décadas en los países desarrollados, éstos se han visto en la necesidad de colocar sus mercancías en los centros de consumo, y de obtener de éstos las materias primas necesarias.

A fin de lograr la movilización de sus mercancías, se ha venido haciendo cada día más necesario un sistema de transporte que reúna características de óptima eficiencia, rapidez y seguridad, es decir, que sus cualidades sean acordes a las exigencias que el potencial industrial reclama. Por esta razón, se ha propiciado el descubrimiento de nuevas tecnologías en el transporte. Este hecho, se manifiesta de diferentes maneras: ya sea en el aumento de la velocidad y capacidad como ocurre en la aviación; ya en lograr una mayor capacidad de arrastre a menores costos, por el uso de combustibles más económicos, en el automotor y ferrocarril, o bien, en alcanzar transportar mayores volúmenes de carga a mayor velocidad, por el uso de motores de turbina de gas en el transporte marítimo.

Hoy en día este proceso se cristaliza en los diversos -

sistemas de envasado y manipuleo de las mercancías, que permite la mecanización de las maniobras en todo su trayecto, lo -- que se reconoce como "unitarización de la carga".

"En estudios que sobre el particular ha elaborado la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se dice que la unitarización de la carga consiste en combinar los pequeños componentes de un cargamento en una unidad mayor, de volumen y peso tales que exige equipo mecánico para su acarreo de un lugar a otro. Se trata de un proceso de consolidación de las cargas - en paletas o en recipientes, que fueron inicialmente depositados en un número indeterminado, a fin de que permanezcan juntos durante su transporte, así como en todas las maniobras --- inherentes al mismo: carga, descarga, almacenaje, embarque, - transferencia y distribución".²⁶

La Comisión Económica para la América Latina (CEPAL), - nos dice que "la unitarización consiste en asignar a los diver

²⁶ Mendoza Núñez, Froylán, Las Nuevas Tecnologías de Transporte y su Incorporación en los países en Desarrollo, México - Tesis para obtener el grado de Licenciado en Economía del IPN, 1979. p.p. 33 a 36.

los bultos la homogeneidad necesaria para manipular unidades -
cuyos envases son idénticos".²⁷

Por su parte el Centro Interamericano de Promoción de -
Importaciones (CIPE) nos dice que: "la unitarización de mercaderías
en el proceso de empaque o disposición de la carga que
permite desarrollar un control tridimensional de normas que se
inicia con el uso de recipientes de tamaño pequeño o medio; --
que por otra parte, permite el arreglo y la utilización organizada
del espacio vertical; así como la posibilidad de una pro-
gramación sistematizada del espacio. Este procedimiento agiliza
el intercambio de unidades en los consorcios, obteniéndose
así rendimientos más económicos del servicio".²⁸

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y
Desarrollo señala que "el concepto unitarización encierra los

²⁷ Aspectos Técnicos de la Unitarización de la carga y las
Nuevas Modalidades del Transporte Marítimo. E/CEPAL/1. 143 -
Santiago de Chile, Comisión Económica para la América Latina,
10 de noviembre de 1976., p. 3.

²⁸ B.N. Hoffmaster y C.A. Neidengard, El Transporte de --
Carga en Recipientes 1968, Aspectos Internacionales Intermoda-
les de Promoción de Importaciones, CIPE, OEA, p. 34., citado -
por Mendoza Núñez, Froylán en Op. cit. p. 38.

diversos métodos de reunir cierto número de bultos pequeños para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizadas, o de embalar bultos grandes que igualmente pueden manipularse mediante la utilización de equipo mecánico".²⁹

²⁹ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Unitarización de la Carga, Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, 1970, p. 3, citado por Mendoza Núñez, Froylán, Idem.

2.- LA UNITARIZACION Y SUS TECNICAS

No puede determinarse cuando se inició la práctica del citado mecanismo de manipulación de las cargas, sólo se sabe que en una forma accidental, como envase, se ha utilizado desde hace mucho tiempo, sobre todo en el tráfico del comercio exterior de los países desarrollados, donde eslingas, paletas, gabarras y ahora contenedores han hecho su aparición.

Aunque desde antes del año de 1801, se tiene noticia -- del uso de contenedores; el uso sistemático de estos nuevos mecanismos, probablemente se haya dado durante la segunda guerra mundial, en los almacenes de industrias y comercios, en los patios de carga y descarga así como en las estaciones y terminales de los recorridos, de las empresas transportistas, de los países desarrollados, en su afán de colocar sus productos en el mercado internacional con mayores márgenes de lucratividad, rapidez y seguridad.

La unitarización sistematizada surge como una respuesta a las necesidades de expedidores y porteadores para lograr economías de escala en la distribución, para cuyo efecto era necesario introducir métodos que permitan la manipulación de la --

carga fraccionada con mayor rapidez y menores costos.

Existen ciertas peculiaridades propias a esta metodología: a) sólo es aplicable a carga general que emplea una -- magnitud de fuerza de trabajo considerable; b) su aplicación se traduce en una ayuda fundamental para los embarques conocidos como de "menos de carro entero" a un solo destino; y c) es un medio de protección de las mercancías. . .

De aquí se marcan las diferencias de las característi-- cas físicas de la unitarización, respecto de los viejos sistemas de manipuleo, mientras en éstos el empleo de mano de obra directa es amplia, en aquél, por utilizar unidades mayores, -- permite que dicha manipulación se haga bajo procedimientos mecánicos en todas las fases del transporte, que sustituyen la -- fuerza de trabajo físico.

Los nuevos sistemas y mecanismos en el transporte ofrecen mayores facilidades y economías para transportistas y em-- presas usuarias y como es lógico, se traducen en condiciones - adecuadas de comercialización de los productos tanto en el marco nacional como en el internacional. Por razones esencial-- mente económicas, estos cambios han sido más vehementes en los

países de elevado índice de desarrollo, donde los productores, preocupados por el desplazamiento rápido y seguro de sus enormes masas de mercancías, sobre bases técnicas y científicas experimentan y fomentan continuamente nuevas tecnologías en diversos aspectos del transporte (entre ellos la manipulación de las mercancías), mediante las cuales, el uso de medios mecánicos que le permiten al hombre superar sus limitaciones, va haciendo que el trabajo manual tenga cada vez una menor importancia.

Son varias las técnicas de unitarización. Entre las más conocidas se tienen: el preeslingado de la carga, paletización, buques de autotransbordo, contenerización y buques portagabarras; todas ellas tienen como finalidad disminuir y simplificar las operaciones, eliminando la manipulación de la carga fraccionada y reducir así los gastos generales del transporte.

Estos procedimientos, se han desarrollado ampliamente en los Estados Unidos, Japón, Australia, Península Ibérica, Reino Unido y en algunos países del lejano Oriente. Sus ventajas que en la práctica se han tenido, hacen pensar que en el corto y mediano plazo, su aceptación será aún más amplia, toda

vez que empieza a hacer su arribo a los países en desarrollo.

En Africa Oriental y Meridional, existía ya a principios de la presente década una compañía mixta de transportes que operaban con cuatro buques portapaletas; que entre Durban y Ciudad del Cabo, se transportaba carga paletizada en dos buques de usos múltiples y que una empresa francesa se dedicaría a atender el tráfico de contenedores en la región.

Se dice que en el Lejano Oriente y Asia, se observa una fuerte tendencia por el uso de contenedores, especialmente en el tráfico entre Estados Unidos y Filipinas, entre Hong Kong y Taiwán, entre Manila e Inchon y entre California y Japón, y -- que varias compañías de Taiwán o que en sus rutas tocan este puerto, han decidido construir buques portacontenedores. Además, en varios puertos de esa región, tales como Swettenham, Singapur, Kota Kimabulu, Sandakan y Taiwán se están poniendo en acción planes de mejoramiento a la infraestructura con el propósito expreso de movilizar la carga unitarizada, entre cuyas obras figura la construcción de estaciones terminales exclusivas, que serán los centros de distribución y enlace.

Se sabe que en la India, el té procedente de Bombay y -

Calcuta, se recibe unitarizado en paletas y que se fomenta a -
escala más amplia, este tipo de servicios incluidos los conte-
nedores. Se anuncia en la zona, la adquisición, de buques es-
pecializados así como la construcción de una estación terminal
en Bombay exclusiva para contenedores.

América Latina, quizá sea de las regiones subdesarrolla-
das, la más presionada para modernizar sus sistemas de trans-
porte, debido a sus relaciones comerciales que sostiene con --
los Estados Unidos. Este país ha establecido un servicio regu-
lar de contenedores entre Kingston y San Juan, Ponce, Mayagüez,
Santo Domingo y Haina; y otros servicios también regulares de
remolques entre Miami, Centroamérica y América del Sur. En el
mismo sentido actúan algunas compañías británicas y canadien-
ses con esos países y la región del Caribe.

En México, como una respuesta a la inevitable adopción
de estas nuevas tecnologías, se han creado terminales de conte-
nedores en los Puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Vera-
cruz y se han estado dotando de nueva y moderna infraestructu-
ra para movilizar y almacenar grandes volúmenes de carga en di-
ferentes puertos como en Tuxpan y Coatzacoalcos, Veracruz, y -
Salina Cruz, Oaxaca, también se han creado dos organismos, uno

Público descentralizado el 7 de enero de 1980, denominado Servicio Multimodal Transístmico y el otro una empresa mercantil de carácter privado, autorizado por el Estado y denominado Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C. V., el 22 de octubre de 1979.

Finalmente, puede decirse que aún es posible que el tráfico de carga unitarizada en los países en desarrollo, no sea todavía tan importante como en los países desarrollados, sin embargo, debe destacarse que por lo que se ha observado, es ya una necesidad insoslayable la adopción de los sistemas modernos de manipulación de la carga, quedando por resolver las implicaciones que ello trae consigo.

La unitarización de la carga incrementa la productividad y establece la posibilidad de abatir costos de entrega en el movimiento de mercancías, que se efectúa en el comercio exterior.

El transporte multimodal no supone automáticamente la unitarización de la carga ya que es compatible también con la carga fraccionada, sin embargo, como el movimiento de carga fraccionada entraña operaciones de manipulación de la carga en

cada punto de transbordo de la cadena de transporte, quizá sea difícil que un solo porteador asuma la responsabilidad de toda la operación y que emita un documento único de transporte directo.

Es por ello que el transporte multimodal internacional ofrezca su máxima utilidad en relación con el transporte unitarizado. Debe decirse que de las diferentes formas de unitarización, el sistema de contenedores es el que mejor se presta - en esta nueva modalidad del transporte, ya que permite la máxima protección contra daños y hurtos.

Las Naciones Unidas, presentan cinco métodos de unitarización, en el informe de 1970 de la Secretaría de la UNCTAD, - denominado Unitarización de la Carga. Dichos métodos son los siguientes:

1.- Preslingado de la Carga.- Este sistema, entre todos es el más antiguo intento de facilitar la manipulación de la carga pues es evidente que su mecanismo es el más elemental. Consiste en reunir varios bultos o carga fraccionada (balsas) de naturaleza resistente y no perecedera (algodón, lana, yute, etc.) por medio de fleje metálicos evitando su dispersión.

Su manipulación no requiere equipo especializado.

2.- Paletización.- Aunque se utiliza para mantener -- unitarizada la carga durante su transporte, su mayor aplica--- ción se da en las operaciones de estiba, desestiba y apilamien to. Las paletas son plataformas de madera o metal que cuentan con aditamentos especiales y que permiten su movilización por grúas de pluma o montacargas.

3.- Utilización de buques de autotransbordo de vehícu los, remolques y contenedores, conocidos como "Buques Roll-on-Roll-off.- Este sistema es exclusivo de la transportación - marítima, consiste en la movilización de mercancías en buques con varias cubiertas, depósitos o bodegas de fácil acceso, y - rampas localizadas a los costados del buque, o bien en su proa o a popa. Esta estructura permite que los vehículos se intro duzcan por su propio impulso, por tractores o grúas, elevado-- res de horquilla, o bien por elevadores laterales.

4.- Utilización de buques portagabarras.- Este siste ma aparece en el año de 1964. Se realiza a través de un buque denominado "Nodriz", el cual abarca pequeñas barcazas o gaba rras, o bien mediante un buque con compar' imientos sobre cubier

ta en donde son depositadas las gabarras.

El primer caso se conoce con el nombre de Seebees y el segundo como sistema Lash (Ligther Board Ship).

5.- Contenedorización.- Constituye una de las formas más avanzadas de unitarización. Esta técnica estriba primordialmente, en el empleo de una caja normalizada dentro de la cual se unitariza o unifica la carga fraccionada, generalmente para un solo destinatario. Una característica de esta técnica es que, una vez cerrada dicha caja en el lugar de origen, no se abre sino hasta el lugar de destino (al menos esa es la meta que se persigue en este proceso), en cuyo caso, las mercancías llegan sin mayor manipulación a su destino final.

3.- OBJETIVO DE LA UNITARIZACION

Para comprender el objetivo que se persigue con la aplicación de esta técnica, es preciso hacer referencia nuevamente a los problemas que encierra el transporte y manipulación de la carga fraccionada o "carga regular", que es el que en todo caso resulta anticuado ante las modernas necesidades que se plantea la demanda del servicio de transporte, por cuya razón, tiende a ser substituido.

Al respecto, en un informe preparado por la Secretaría de la UNCTAD, denominado "Unitarización de la Carga", se analizaron las distintas fases por las que necesariamente pasa una carga en forma fraccionada que se transporta en un servicio de puerta a puerta, es decir, desde la bodega del vendedor, en un país, hasta el domicilio, establecimiento, etcétera, del comprador en otro país diferente.

En este estudio se pudo observar que la carga general, compuesta como se ha dicho, por bultos y paquetes heterogéneos en cuanto a su tamaño, forma, material empleado en su embalaje y su contenido, tiene que pasar forzosamente por 33 fases de -

transporte y manipulación, de las cuales, 28 por lo menos corresponden a maniobras de manipulación de estiba, desestiba y arrumaje en las terminales del servicio y puntos de transferencia a lo largo del recorrido; manipulación que siendo carga general, sólo es posible hacerla en forma manual, o si acaso, -- auxiliada de elementos mecánicos rústicos.

Son claras las condiciones que vienen a impedir un tránsito expedito de las mercancías, como actualmente lo exige la producción industrial especialmente en los países altamente desarrollados; movimientos excesivos y lentos, vasta fuerza de trabajo empleada y alto grado de inseguridad de las mercancías; a lo cual incide en elevados costos generales del transporte -- que finalmente repercute en el costo de los productos terminados.

Tratándose de carga unitarizada, las fases de transporte y manipulación se reducen a sólo 19. Es cierto que las operaciones de manipulación en esta modalidad, quedan en la misma proporción que en la carga fraccionada, pero también es verdad que en aquella tales operaciones se realizan a una mayor velocidad toda vez que para ello se emplean procedimientos esencialmente mecánicos.

Por tanto, el objetivo esencial que se persigue con la aplicación de la nueva tecnología; es imprimir al transporte - la máxima velocidad posible, no en el sentido técnico referido a los vehículos sino en cuanto a la operación del transporte - en general, es decir la reducción del tiempo que el transporte emplea desde el origen hasta el destino de las cargas.

CAPITULO I
ANTECEDENTES HISTORICOS
C).- LOS CONTENEDORES

1.- SU CONCEPTO

Antes de recordar los antecedentes históricos de los --
contenedores, es necesario explicarnos lo que son estas cajas.

Existen distintas definiciones que nos explican lo que
son los contenedores. Al respecto, Miguel Angel López Gonzá--
lez, nos dice que son cajas o recipientes de medidas definidas,
formas, diseños y construcción especial y con capacidad inte--
rior para transportar cualquier tipo de cargamentos, siendo im--
permeables al agua.³⁰

Enrique L. Díaz y Jorge C. Medina sostienen que los con--
tenedores son " 'recipientes' cerrados de madera o metal, pre--
cintados y sellados, que permiten transportar carga general --
'como en un todo'. Necesariamente no debe tratarse de una mis--
ma mercadería".³¹

³⁰ López González, Miguel Angel, Contenedores. Carga y Es--
tiba, México, edición del autor, 1975, p. 10.

³¹ Díaz, Enrique L. y Medina C., Jorge, Bosquejos sobre ca--
jas de cargas, Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1967, p. 8., cita--
do por Salgado y Salgado, José Eusebio en "México y el Trans--
porte Multimodal ...", Anuario Mexicano de Relaciones Interna--
cionales, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1981, p. 316.

Debe quedar claro que el contenedor es parte del equipo del buque o del medio de transporte en que se usen, cuidando - desde luego que reúnan siempre las siguientes características:

a) Que sea duradero, a fin de que permita su empleo re-pedido.

b) Que se pueda emplear en los diversos modos de trans-porte, para llevar mercancías sin que haya manipulación directa de ella.

c) Que tenga esquineros que faciliten su transbordo de un medio de transporte a otro.

d) Que permita su fácil llenado o vaciado.

e) Que su volumen interior sea de por lo menos un me--tro cúbico.

f) De preferencia deben usarse los dos tipos principales de 20 pies de largo, con peso bruto máximo de 20 toneladas y de 40 pies de largo, con peso bruto máximo de 30 toneladas.³²

Desde un punto de vista jurídico arancelario, México --

³² Aspectos técnicos de la unitarización de la carga y las nuevas modalidades del transporte marítimo. E/CEPAL/1. 143. Santiago de Chile, Comisión Económica para la América Latina, 10 de noviembre de 1976, p.p. 4 y 5.

considera a los contenedores como embalajes especiales concebidos y equipados para ser transportados por uno o varios medios de transporte, equipados con dispositivos para facilitar su manipulación y estiba a bordo del vehículo, de la aeronave o del barco transportador, apropiados para el transporte de puerta a puerta de las mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de salida hasta el lugar de llegada y son de construcción robusta a fin de permitir un uso repetido.³³

Asimismo en el ámbito internacional, nuestro país los define como "recipientes de características establecidas con dispositivos que facilitan su manejo y transbordo, para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías sin manipulación intermedia de éstas, en dos o más modos de transporte".³⁴

³³ Notas Explicativas de la Tarifa del Impuesto General de Importación, 8a. ed. Edit. Información Aduanera de México, --- S. A., México, edición 1980, Tomo IV, p. 4058.

³⁴ Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, México, publicado en el Diario Oficial de la Federación del viernes 6 de julio de 1979, - p.p. 5 a 8.

2.- BREVE HISTORIA DE LOS CONTENEDORES

El uso del contenedor como ya hemos visto, data ya de varios siglos atrás y no es precisamente en el comercio internacional en donde tiene su origen, pues como se ha mencionado anteriormente, a manera de ejemplo de su antigüedad, Napoleón I usaba grandes cajas de madera para transportar pertrechos y -- otros elementos para la guerra, logrando con ello mayor rapidez en sus traslados.

También se tiene noticia de la existencia de escritos del año de 1801 sobre la posibilidad de emplear contenedores en el comercio, y en 1892 ya se usaban cajas de madera regularmente entre las Islas Británicas y el resto del Continente Europeo.³⁵

Los "lift vans" otro antecedente, eran grandes cajas de madera para transportar principalmente menajes de casa y otros productos; inicialmente se usaron en el ferrocarril de los Estados Unidos a principios del siglo XX.³⁶

³⁵ Hoffmaster B.N. y Neidengard, C. A. El Transporte de -- Carga en recipientes, 1968, OEA/SER.K/X. 4.1 Doc. 11 Washington D.C. Organización de Estados Americanos, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, en Op. cit. p. 315.

³⁶ Van den Burg, G., Containerization. A Modern Transport System, Londres Hutchinson of London, 1967, p.p. 150 y 151, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio Idem.

No obstante lo anterior, dentro de la Segunda Guerra -- Mundial, se dió un importante uso a estas cajas para transportar armas, equipos y otros implementos de guerra. Se desarrollan cuando el ejército de los Estados Unidos crea el tipo "CO NEX" o contenedor para el servicio expreso, para 4.5 toneladas de capacidad y 300 pies cúbicos de volumen, que tuvieron una - enorme importancia en la Guerra de Corea.³⁷

Después de la Segunda Guerra Mundial, la marina mercante de todo el mundo, tiene una importante y agil modernización, se logran instalar grandes maniobras de carga en los buques -- japoneses, son dotados de nuevas y especiales instalaciones para facilitar el desarrollo de las operaciones, y practicamente en el año de 1957, es cuando se inicia la llamada era del contenedor, precisamente cuando surgen las grandes empresas armadoras.³⁸

³⁷ González Rubio, Pedro José, Los Contenedores en el Comercio Exterior de México, tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales de la UNAM, 1971 p. 12.

³⁸ López González, Miguel Angel, Idem.

En sólo diez años 1956-1966, una de las más importantes empresas armadoras, la "Sea Land Service Inc.", adoptó los primeros buques del tipo convencional (Victory) y llegó a operar veintitres buques portacontenedores contando con una flotilla de apoyo de 24,000 contenedores.³⁹

Los primeros contenedores de esta compañía y de la PAN ATLANTIC STEAMSHIP COMPANY fueron de ocho pies de ancho por -- ocho de alto y treinta y cinco de largo, con capacidad de carga de veinticinco toneladas largas.

La experiencia en el manejo de estos contenedores y la dificultad para estibarlos dentro de las guías instaladas en los buques, dieron origen al diseño de la UNIDAD DE ESQUINA -- que en un principio fue una pieza que existía en forma rudimentaria y únicamente se usaba en las esquinas de la base del contenedor y posteriormente como consecuencia de la necesidad de formar bloques en cubierta, estas piezas se instalaron también en las cuatro esquinas superiores. Sus dimensiones y diseño -

³⁹ Van den Burg, G., Containerization. A Modern Transport System, Londres, Hutchinson of London, 1969, p.p. 151 a 159, - citado por Salgado y Salgado, José Eusebio, Ibidem. p. 318.

variaba con cada compañía que desarrollaba su propio diseño.

Originalmente los buques que fueron adaptados cargaban contenedores unicamente en las bodegas y ninguno en la cubierta. Estos contenedores se fabricaban con el chasis de hierro, los costados de lámina de hierro o madera, sus forros interiores de triplay y el piso o base de madera dura, con lo que resultaban muy pesados en comparación con los actuales. Una vez que eran puestos en tierra eran transportados a los destinatarios en camiones comunes previstos de plataformas, lo que también sucedía en los ferrocarriles y en los demás sistemas improvisados.

Es al inicio del año de 1959 cuando comienza lo que se podría llamar la gran movilización de contenedores, y la compañía americana MATSON NAVIGATION, CO., hace su aparición, y --- aprovechando la experiencia de las anteriores compañías, usa un sistema con equipos más modernos, siendo así la primera compañía en cargar contenedores en cubierta, en gran escala, usando dentro de las bodegas el sistema de guías y en cubierta un nuevo sistema cáncamo, así como cadenas, alambres, grilletes y tensores para el trincado del bloque, perfeccionando el sistema hasta hacerlo funcional, rápido y seguro, cubriendo la ruta

entre la costa Occidental de Estados Unidos y Hawai.

En igual forma que las compañías que la antecedieron, - ésta diseñó sus contenedores con sus propias dimensiones y de acuerdo a sus necesidades y tráfico, les dió ocho pies de ancho por ocho pies de alto y veinticuatro de largo, con capacidad para veintidos punto cinco toneladas largas. En virtud de que esta compañía tenía solamente dos terminales una en Estados Unidos y otra en Hawai, decidió instalar en sus muelles, - equipo especializado para movilizar con rapidez la carga, dando como resultado una considerable reducción de personal y por ende de los costos operativos con el consiguiente aumento de - utilidades en forma directa.

Es preciso mencionar, que como consecuencia de la aparición del contenedor, se nulificaron los robos, y las averías - por manejos, revoltura, mala estiba, contaminación, mal tiempo, etcétera, igualmente se redujeron.

En tanto estas compañías estaban en operación, el resto de los armadores permanecía a la expectativa estudiando con -- sus equipos las ventajas y desventajas del nuevo sistema, pero no tardaron mucho tiempo en contagiarse de la fiebre del contenedor.

La compañía GRACE LINE, convierte dos de sus mejores buques el Santa Eliana y el Santa Leonora al sistema de guías para el transporte de contenedores, cubriendo exitosamente la ruta entre puertos norteamericanos y sudamericanos.

Esta compañía al igual que las anteriores comete el error de hacer sus contenedores con sus propias medidas, de acuerdo a su tráfico y necesidades, es decir, de ocho pies de ancho, por ocho de alto y diez y siete pies de largo, con capacidad para veinte toneladas largas.

En virtud de que cada compañía diseñaba sus propios contenedores y equipos para realizar las maniobras de carga y descarga de las mercancías, tales como grúas, ningún equipo de una compañía podía servir a las otras ya que todos eran diferentes.

En el año de 1961 se integra la American Standards Association (A.S.A.), con la finalidad de estandarizar en los Estados Unidos de América la construcción en todas sus dimensiones, formas, etcétera, de los contenedores entre compañías signatarias, normando en igual forma el transporte por medios terrestres.

Posteriormente, en 1965 aparece la INTERNATIONAL ----- STANDARDS ORGANIZATION, (I.S.O.) organización internacional para la estandarización de los contenedores, quien con su carácter de internacional, viene a normar a todas las compañías navieras del mundo dedicadas a este transporte en diseño, dimensiones, capacidad de carga, cubicaje, etcétera.

Como consecuencia de la formación de la I.S.O., surgen varias organizaciones nacionales como la BRITISH STANDARD ---- INSTITUTE INTERNATIONAL FREIGHT; CONTAINERS COMMITTEE TECHNICAL FOR FREIGHT CONTAINERS; AMERICAN BUREAU OF SHIPPING; etcétera.

Asimismo la UNIDAD DE ESQUINA como pieza muy importante para la estiba, trincado, carga y descarga del contenedor, en el año de 1967 se estandarizó y quedó aceptada en el mes de junio por la I.S.O., en la Ciudad de Moscú Rusia.⁴⁰

⁴⁰ López González, Miguel Angel, Ibidem.

3.- DIFERENTES TIPOS DE CONTENEDORES

Existe una gran variedad de contenedores, de distintas medidas, materiales y usos.

La I.S.O. divide en tres grupos a los diferentes contenedores:

- 1.- PRIMER GRUPO.- Existen seis contenedores con diferentes medidas que van desde 5' de ancho por 8' de alto y 8' de largo; hasta 40' de ancho por 8' de alto y 8' de largo.
- 2.- SEGUNDO GRUPO.- Incluye tres diferentes tipos de contenedores, cuyas medidas van desde 9' 7" de ancho, por 7' 7" de alto y 6' 11' de largo; hasta 4' 9" de ancho, por 7' 7" de alto, por 6' 11" de largo.
- 3.- TERCER GRUPO.- Existe una variedad de treinta diferentes tipos para el manejo de cargas especiales y usos específicos, aunque generalmente en el tráfico internacional son de dos tipos: los llamados contenedores de 20' que son de 19', 10.5" de largo por 8' de alto y 8' de ancho; y los contenedores de 40' que son de 40' de largo por 8' de alto y 8' de ancho y son para los cuales están adaptados los sistemas tanto de los buques SEMI-CONTENEDORES, co

mo de los PORTACONTENEDORES.⁴¹

Es oportuno señalar que la mayoría de los contenedores es de 20' y las estadísticas de carga contenedorizada se expresa en unidades de contenedores de este tipo, llamados (TEN).⁴²

Entre los principales tipos de contenedores, se pueden citar los siguientes:

1.- CADRES.- Especialmente adaptados para el transporte de mobiliarios.

2.- ISOTERMOS.- Para transportar alimentos y mercancías de fácil descomposición precaderas.

3.- CISTERNAS O DEPOSITOS.- Generalmente de forma cilíndrica, usados para el transporte de líquidos o gases.

4.- CONTENEDORES ABIERTOS.- Para el transporte de mercancías a granel (ladrillos, adoquines, mineral, carbón, etc.).

⁴¹ Ibidem. p.p. 10 a 15.

⁴² Aspectos técnicos de la unitarización de la carga y --- las nuevas modalidades del transporte marítimo. Op. cit. p.p. 4 y 5.

A fin de facilitar su descarga, los fondos de las paredes laterales suelen estar montados en bisagras.

5.- CONTENEDORES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS ESPECIALES.- Especialmente utilizados para transportar manufacturas de vidrio, artículos de materias cerámicas, animales vivos, etcétera.⁴³

6.- CONTENEDORES CERRADOS.- Es el de uso más común debido a que su modelo se adapta mejor a cualquier clase de cargamento.

7.- CONTENEDORES PLEGADIZOS.- Principalmente usados en el transporte de automóviles.

8.- INSULADOS.- Con calefacción para cargas especiales.

9.- CONTENEDORES PLATAFORMAS.- Para cargas especiales, como piezas con peso superior a 30 toneladas (maquinaria pesada).

⁴³ Notas explicativas de la Tarifa del Impuesto General de Importación, Leg. cit. p. 4058.

CAPITULO I
ANTECEDENTES HISTORICOS
D).- EL TRANSPORTE, LA COMBINACION
DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANS
PORTE Y EL TRANSPORTE MULTIMO-
DAL.

1.- IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE

En el tiempo y en el espacio, el móvil de la conducta - del hombre es la satisfacción de sus necesidades, ya sean éstas de carácter fisiológico o psicológico.

Son estas necesidades, las que conducen al hombre en lo individual a adquirir conciencia de su ser y del papel histórico que juega en el proceso de desarrollo de la sociedad, y el acrecentamiento cuantitativo y cualitativo de sus necesidades, cuya satisfacción o esfuerzo por lograrlo, lo empuja a alcanzar nuevos estadios de desarrollo.

Para satisfacer sus necesidades de alimentación, vestido, alojamiento, etcétera, el hombre requiere de bienes satisfactores en muchas ocasiones escasos en magnitud tan grande, - que por él mismo no los puede conseguir todos para sí, por lo que en su búsqueda se plantea una relación de mutua dependencia respecto del esfuerzo de los demás.

De este hecho social y en virtud de que los recursos naturales no siempre se encuentran donde se registra, como las -

arterias del organismo humano traen y llevan desde, y a todas sus partes componentes, los elementos vitales del mismo; así - en la sociedad, los transportes traen y llevan desde, y a todos los confines de la tierra, los satisfactores que la sociedad demanda.

En este contexto, los transportes son una actividad intermedia entre los diversos sectores de la producción, son la palanca que impulsa el desarrollo en todos los aspectos de la vida, y al mismo tiempo el resultado del mismo desarrollo. Asimismo, donde la ciencia y la tecnología se han desarrollado, sin duda los transportes han formado parte de los elementos -- que así lo propiciaron; donde no ha sido así, igualmente los transportes son copartícipes entre los factores causales de esta situación.⁴⁴

En esta forma, el surgimiento de un mismo fenómeno se -- lleva a cabo con la participación de un creciente número de es--pectadores, cuya intervención es frecuentemente independiente, o sea, cada uno se constituye en especialista y conoce sólo --

⁴⁴ Mendoza Núñez, Froylan, Ibidem. p.p. 7 y 8.

una de las imágenes del todo, toma decisiones unilaterales y -
afecta al comportamiento general basado en la abstracción par-
cial. Así la pesquisa de la eficiencia en cada una de las par-
tes provoca una decisión para cada parte cuya suma suele dife-
rir del resultado real que es una integración muchas veces ---
inadvertida y otras tantas inexplicable.

La consecuencia del manejo de problemas por la vía de -
la especialización ha desembocado en la necesidad de estable--
cer un conocimiento más integral de los fenómenos, de manera -
que con la visualización general se eviten los problemas produ-
cidos por la aparición y manejo particular de la realidad.

Cuando se habla de transporte, se entiende que en la na-
turaleza física del fenómeno existe una causa de orden comer--
cial que lo genera, luego la concatenación funcional se sinte-
tiza en el acto comercial seguido del acto de transporte.

Este binomio es cubierto desde luego por el campo de la
Economía y desde luego por el de la Ingeniería, pues sus resul-
tados han de confrontarse en el aspecto de eficiencia operati-
va como en el de la vida social en general, siendo individual-

mente necesario encuadrar esta situación dentro del marco jurídico, es decir en el campo del Derecho.⁴⁵

⁴⁵ Castro Paez, Enrique, El Concepto de Transporte Multimodal en México, Curso de Actualización, Análisis de Problemas Marítimos y Portuarios, UNAM, ENEP Acatlán, Centro de Educación Continua Acatlán, México, 1981, p.p. 117 y 118.

2.- LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE, SU COMBINACION.

Es posible afirmar que cada modo de transporte ha aparecido en las regiones, y se ha desarrollado en ellas siguiendo en general los propósitos de quienes lo introdujeron al margen de los objetivos del país en que se establecieron.

La época moderna se ha caracterizado por un vertiginoso avance en la ciencia y de sus correspondientes efectos en la tecnología. Sin embargo, afloran problemas que son producto de ese desarrollo, en especial, los fenómenos que con mayor agudeza en la profundidad de su naturaleza van adoptando a la vista del hombre estructuras cada vez más complejas.

El modelo de los ferrocarriles, en su trazo y equipamiento inicial, es ampliamente conocido que no tuvo relación alguna con el deseo de desarrollar a las naciones latinoamericanas.

Asimismo la interrelación entre los ferrocarriles y el autotransporte por mucho tiempo, fue vista solamente a través de una visión de alternativas competitivas, es decir, mutuamente excluyentes en lugar de advertir su posible y razonable com

plementaridad.

Por su parte el transporte aéreo, por muchas razones y en variados medios se ha distinguido por un tratamiento independiente.

En cuanto al transporte marítimo, es conocido que al menos en nuestro país estuvo manejado en forma separada respecto de la operación y desarrollo de los transportes terrestres, -- igualmente el enlace natural que constituyen los puertos marítimos, se localizan bajo mando diferente.

De esta suerte, el sistema de transporte visto como conjunto, ofrecía desequilibrios substanciales, lo que significa capacidad suficiente, eficiencia operativa y economía reducida.

En virtud de lo anterior, resultaba necesario ubicar en un solo sector de la administración pública a los diferentes modos de transporte, acelerar el desarrollo de los que observan mayor retraso, procurar la mejoría administrativa de los que muestran dispersión para obtener economías de escala y posibilidades de expansión hacia la integración de la industria en los diversos espacios y en general el crecimiento de los --

que enfrentan mayores problemas en el mercado internacional.

Es incuestionable que el método descrito implica la dificultad de resolver con rapidez la problemática del sistema, pero es indudable que es la única forma seria y real de generar expectativas de consolidación y desarrollo.

Es claro que se trata de un problema muy dinámico, lo que significa abordar simultáneamente las diferentes caras del problema y crear las figuras e instalaciones necesarias para coadyuvar en el aceleramiento de la solución y se sirvan de ella.

En el caso de México, es evidente que la solución a los problemas no puede implantarse unilateralmente, es decir, desde un solo lado del juego de los intereses, sino que requiere darse de acuerdo con la naturaleza política y económica que se vive en el país.

La solución a la problemática de cada modo de transporte, ha de resolverse a través de la acción conjunta de quienes tienen la responsabilidad de administrar el interés público como de quienes ofrecen el servicio.

Igualmente, desarrollar integralmente el sistema de --- transporte, es tarea común de ambas partes e inclusive de las demás entidades que demandan los servicios de esta actividad. (usuarios).

Es por ello que el Estado Mexicano ha legislado para -- asegurar la explotación del transporte internacional solamente por mexicanos, ha orientado su política para impulsar el transporte internacional en su cometido de captación de divisas y procurar el manejo integrado y complementario entre los mo-- dos de transporte.

Por su parte, los empresarios del transporte actúan por el camino de la inversión y de la reinversión acelerada en capacidad instalada, modificación de sus estructuras de organización y modernización de equipo y sistemas de operación.

No obstante la aparente buena intención del Estado Mexicano de desarrollar los diferentes sectores del transporte y - precerbar la nacionalidad de esta industria adoptando la nueva modalidad en este sector industrial, denominada transporte multimodal internacional; no faltaron quienes aprovechando los -- errores de nuestra legislación, se apoderaron y monopolizaron

en una forma abierta esta innovación en su provecho, como es el caso de la primer y única empresa multimodal de participación Estatal denominada Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C. V., autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la operación de dicho sistema, el día 22 de octubre de 1979.

Dicha empresa se constituyó con un capital de diez millones de pesos, representados por diez mil acciones nominativas con valor de mil pesos cada una, distribuidas de la siguiente manera:

- 30% CENTRALES DE SERVICIOS DE CARGA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- Representada por la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.
- 30% EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES.- Representadas por Transportación Marítima Mexicana, S. A.; Transportes Marítimos de México, S. A.; Servicios Marítimos Mexicanos S. A.
- 20% EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS.- Servicios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Manzanillo, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S. A. de C. V.; Ser-

vicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S. A. -
de C. V.

15% FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

5% EMPRESAS AÉREAS NACIONALES.

Es obvio después de observar quienes son los integrantes de esta empresa mercantil, que los mismos ejercen una enorme presión de tipo político dentro de este sector industrial y difícilmente van a permitir que se autorice a otra empresa con los mismos objetivos en el sentido de operar esta nueva modalidad de transporte, lo cual da como resultado la creación de un monopolio del Estado en esta modalidad del transporte.

Sin embargo, no todo está perdido en nuestro país ya -- que casi simultáneamente, por Decreto Presidencial de fecha 7 de enero de 1980, se creó el Organismo Público Descentralizado, denominado Servicio Multimodal Transistmico, cuyo objetivo --- principal es el de coordinar el transporte multimodal a los -- puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, o de Salina Cruz, Oaxaca, es decir, de lo que se conoce como Proyecto Alfa-Omega.⁴⁶

⁴⁶ Diario Oficial, Organismo Constitucional de los Estados -- Unidos Mexicanos, México, 10 de enero de 1980.

Según informes obtenidos en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, actualmente son varias las empresas concesionarias o permisionarias que se han organizado en sociedades mercantiles, deseosas de participar en la prestación del transporte multimodal y están en espera de que el Gobierno Federal les otorgue la autorización correspondiente pero debido a la situación política antes mencionada y a la demora en las resoluciones correspondientes por parte de la autoridad a dichas empresas transportistas, se tiene noticia de que existen interpuestos diversos amparos que atacan de inconstitucional a la empresa hasta ahora autorizada y al Reglamento que se tomó como base legal para otorgarle dicha autorización.

Algunas de estas empresas son las siguientes:

- . Transportadora Multimodal Mexicana, S. A. de C. V.
- . Transportes y Servicios Multimex, S. A. de C. V.
- . Carga Fraccionada del Valle de México, Carvamex, ---
S. A. de C. V.
- . Trafimar, S. A.
- . Morelos de Campeche, S. A. de C. V.

Asimismo, debemos decir, que la Empresa Mexicana de ---

Transporte Multimodal, S. A. de C. V., única empresa en su especie, no está llevando u operando el sistema como tal, pues - hasta ahora solamente se ha limitado a subcontratar los servicios de portadores individuales y legalmente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no obstante que cuenta con las unidades hasta ahora necesarias para prestar el servicio, parece que no le conviene distraer dichas unidades - para este fin y prefiere subcontratar el transporte con terceros para aprovechar sus unidades en otros servicios individuales.

CAPITULO II
EL CONVENIO DE LAS NACIONES
UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS, COMENTARIOS AL MISMO.

Este instrumento jurídico del orden internacional, ---
consta de ocho partes y un anexo:

- Parte I. Disposiciones Generales (artículos 1 a 4).
- Parte II. Documentación (artículos 5 a 13).
- Parte III. Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM). (artículos 14 a 21).
- Parte IV. Responsabilidad del Expedidor (artículos - 22 a 23).
- Parte V. Reclamación y Acciones (artículos 24 a - 27).
- Parte VI. Disposiciones complementarias (artículos 28 a 31).
- Parte VII. Cuestiones Aduaneras (artículo 32, así como el Anexo del Convenio, intitulado "Disposiciones sobre Cuestiones Aduaneras relativas al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías").
- Parte VIII. Cláusulas finales (artículos 33 a 40).⁴⁷

⁴⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio, "México en el Transporte Multimodal Internacional ..." Op. Cit. p. 323.

Las disposiciones de la parte I del documento, versan sobre las definiciones, el ámbito de aplicación, los casos de aplicación obligatoria y la reglamentación y control del Transporte Multimodal.

Es oportuno antes de continuar con el análisis de este documento, centrarnos en el concepto del tema principal de este trabajo, el Transporte Multimodal Internacional. El párrafo 1 de este convenio, nos lo define de la siguiente manera:

"Por Transporte Multimodal Internacional se entiende el porte de mercancías por dos modos 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 del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente".⁴⁸

⁴⁸ Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Texto del proyecto de artículos presentado por el Presidente. TD/MT/CONF/L.G Ginebra, UNCTAD, 24 de mayo de 1980. p. 4, citado por Salgado y Salgado, José Eusebio en "México y el Transporte Multimodal ..." - p. 335.

Asimismo, nos dice José Eusebio Salgado y Salgado, es necesario, a partir de esta definición, destacar tres cuestiones muy importantes que cita la CEPAL en un documento sobre la Evolución Latinoamericana en relación con la negociación de la Convención de Transporte Multimodal Internacional:

1º Que el transporte multimodal es el resultado de la combinación de dos o más modos de transporte.

2º Que el transporte multimodal tiene su origen en la unitarización de la carga, aún cuando esto no sea determinante.

3º Que al utilizarse dos o más modos de transporte se hace amparado en una sola operación y cubierta por un solo documento y bajo una sola responsabilidad directa, durante todo el trayecto que las mercancías siguen para llegar a su destino final. Esto es su importancia económica.⁴⁹

Igualmente se define al Operador de Transporte Multimoo

⁴⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, Op. cit., p. 324.

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

Define al Contrato de Transporte Multimodal (CTM) como el contrato en virtud del cual un OTM se compromete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal, desde luego -- contra el pago del flete correspondiente.

Nos dice que Documento de Transporte Multimodal (DTM) es el documento que prueba la existencia de un CTM, que el - OTM recibió las mercancías, y por último, es el documento sin cuya entrega no se podrán recoger las mercancías, es decir, - que es el documento representativo de las mercancías.

También nos dice que el Expedidor es la persona que en trega las mercancías al OTM para que sean transportadas con- forme a un CTM.

El consignatario es la persona autorizada en el CTM pa

ra recibir las mercancías.

Igualmente, incluye los conceptos de: mercancías, que comprende los contenedores, las paletas o cualquier elemento de embalaje, con la condición de que haya sido suministrado por el expedidor; de Convenio Internacional, como el acuerdo internacional celebrado por escrito entre dos Estados y que se rige por el Derecho Internacional, y el de Ley Nacional Imperativa, o sea cualquier norma nacional que reglamente el transporte de mercancías y de la cual persona alguna no pueda apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

Por último nos define lo que debemos entender por el término "por escrito" que entre otras cosas comprende el telegrama y el telex.⁵⁰

Continúa hablándonos del ámbito de aplicación, es decir, de que todos los contratos de transporte multimodal se registrarán por este Convenio, siempre que los lugares estipula--

⁵⁰ Artículo 1.

dos en dicho contrato para la recepción y entrega de las mercancías estén situados en Estados que sean parte en el Convenio.⁵¹

Consideramos acertada la apreciación de José Eusebio Salgado y Salgado en el sentido de que este artículo fue una concesión del Grupo de los 77 a los países desarrollados, --- pues de ninguna manera representa el interés de los países en desarrollo, ya que este ámbito de aplicación es restringido, lo cual se hizo con el objeto de obtener ciertas ventajas en otras disposiciones más importantes como la relativa a los límites de responsabilidad y los daños localizados entre ---- otras.⁵²

Lo establecido en el convenio que nos ocupa será de -- aplicación obligatoria para los contratos de transporte multimodal que de acuerdo con el ámbito de aplicación se rijan por el mismo, dejando a salvo el derecho del expedidor de elegir

⁵¹ Artículo 2.

⁵² Salgado y Salgado, José Eusebio, Ibid. p. 325

entre utilizar el transporte multimodal y el transporte segmentado.⁵³

Al respecto nos dice Isaac Scheinvar que se deja en libertad a los usuarios para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.⁵⁴

Sin embargo, aunque este carácter facultativo del Convenio, en el sentido de que el usuario podrá elegir entre el servicio tradicional o segmentado y el transporte multimodal, parece ser una concesión a los intereses de los países en vías de desarrollo; a nuestro parecer esta concesión es muy limitada, pues a la larga quien tiene más medios de acción y mayor libertad de acción serán las consolidadoras.

Las disposiciones de este convenio no son incompatibles con la aplicación de ningún otro convenio internacional

⁵³ Artículo 3.

⁵⁴ Scheinvar Isaac, "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional y la Posición Latinoamericana", Conferencia pronunciada en UPIICSA, México, Mayo de 1981.

o ley nacional que reglamente en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal, es decir, que el convenio no afecta a la aplicación de ningún convenio internacional o la ley que reglamenten al sistema, y se deja a salvo el derecho que los Estados tienen de formular consultas sobre tecnología y servicios nuevos, entre los OTM, los usuarios, sus organizaciones y las autoridades competentes a cerca de las modalidades y de las condiciones de explotación, la concesión de licencias a los OTM, la participación en el transporte así como todas las medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

Es decir que antes y después de introducir una nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, podrán celebrarse consultas entre los operadores del servicio, los usuarios y las autoridades nacionales competentes a cerca de las condiciones y modalidades de los servicios.

El OTM por su parte tendrá la obligación de registrarse -- por las leyes del país en el que opere y por las disposiciones del convenio que nos ocupa. ⁵⁵

En cuanto a la Parte II relativa a la Documentación, se establece respecto a la emisión del documento de transporte -- multimodal, que éste deberá ser expedido por el OTM cuando reciba las mercancías del expedidor. Este documento tendrá que ser firmado por el OTM y a elección del expedidor podrá ser negociable o no negociable.

La firma del OTM podrá ser manuscrita, impresa en facsimil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si ello no es incompatible con las leyes del país en el que se emita el DTM.

El documento podrá ser impreso o podrá elaborarse por cualquier otro medio mecánico o electrónico, siempre que reúna todos los datos que debe contener de acuerdo con lo establecido para él en el convenio.⁵⁶

Podemos decir que este fue un logro de los países en vías de desarrollo, pues obtuvimos que se obligara al OTM a que expidiera el DTM, cosa que no deseaban los países desarrollados. Igualmente se dejó a salvo el derecho del expedidor -

⁵⁶ Artículo 5.

de elegir entre el transporte segmentado o tradicional.⁵⁷

Nos dice el texto del Convenio, que se entiende que un DTM es negociable cuando se emita a la orden o al portador, -- siendo transferible en el primer caso con el simple endoso -- del documento; y en caso de que se emitan varios originales se tendrá que indicar el número de éstos, en el caso de las copias cada una de ellas deberá llevar la anotación de "copia no negociable".

En consecuencia, el operador de transporte multimodal -- sólo entregará las mercancías a quien le devuelva el DTM negociable, debidamente endosado, en su caso; con lo cual dicho -- operador quedará liberado de cualquier obligación y responsabilidad, pues en caso de que se hubieren expedido varios originales se entenderá que el OTM ha entregado de buena fe las mercancías a quien le devuelva cualquiera de dichos originales.⁵⁸

⁵⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio, Ibidem p. 326.

⁵⁸ Artículo 6.

"Este artículo nos recuerda claramente todo lo referente a los conocimientos de embarque, por lo que no es ninguna novedad el haber empleado un artículo para dejar esto claramente señalado".⁵⁹

El documento será no negociable, cuando sea nominativo, es decir, cuando sea expedido a nombre del consignatario, y el OTM cumplirá su obligación y quedará liberado al entregar las mercancías al consignatario cuyo nombre figure en el documento.⁶⁰

Por lo que se refiere al contenido del DTM, éste debe contener nos dice el texto del acuerdo que nos ocupa, los siguientes datos:

- 1.- La naturaleza de las mercancías.
- 2.- Las principales marcas de identificación.
- 3.- Una declaración expresa cuando las mercancías sean de carácter peligroso.

⁵⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "Presentación de un nuevo proyecto de ...", Op. Cit. p.p. 87 y 88.

⁶⁰ Artículo 7.

- 4.- El número de piezas o bultos.
- 5.- El peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otra forma.
- 6.- El estado aparente de las mercancías (dato que deberá ser expresado o verificado por el OTM).
- 7.- Nombre y establecimiento principal del OTM.
- 8.- Nombre del expedidor.
- 9.- Nombre del consignatario cuando lo proporcione el expedidor.
- 10.- Lugar y fecha en que el OTM recibe las mercancías.
- 11.- Lugar de entrega de las mercancías.
- 12.- Fecha o plazo en que las mercancías deberán ser entregadas, si así lo hubieren convenido expresamente las partes.
- 13.- Declaración que indique si el documento es o no negociable (recordemos que el derecho de elegir la naturaleza del documento es del expedidor).
- 14.- Lugar y fecha en que se emita el documento.
- 15.- La firma del OTM.
- 16.- Costo de los fletes de cada uno de los modos de transporte, si así fue convenido expresamente por las partes, o el flete que deba pagar el consignatario, indicando la moneda en que deberá pagarse.
- 17.- El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del DTM.

- 18.- La declaración de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del Convenio que anulan toda disposición que se oponga a ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.
- 19.- Cualquier otro dato que las partes convengan en incluir en el documento, siempre que no sea incompatible con la legislación del país en que se emita el documento.

La omisión en el DTM de uno o varios de los datos que hemos mencionado, no afectará la naturaleza jurídica del mismo, a condición de que con ello no se pierdan las funciones que -- realiza, es decir, que continúe haciendo prueba de la existencia de un contrato de transporte multimodal, del recibo de las mercancías por el OTM y que realice las funciones del documento representativo de las mercancías.⁶¹

El OTM puede incluir en el DTM reservas en las que se -- especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la -- falta de medios razonables para verificar los datos relativos a la naturaleza; marcas principales y estado aparente de las -- mercancías, así como el número de bultos o piezas, el peso y --

⁶¹ Artículo 8.

la cantidad de mercancías, proporcionados por el expedidor, y si éste no hace constar el estado aparente de las mercancías, se considera que las ha recibido en buen estado aparente.⁶²

Salvo prueba en contrario y en los casos en que no se hayan realizado reservas, se entenderá que el OTM ha recibido -- las mercancías tal como lo haya expresado el expedidor en el DTM, y no se le admitirá al operador la prueba en contrario -- cuando el documento se expida en forma negociable y ha sido en dosado a un tercero o consignatario que lo haya recibido de -- buena fe basándose en la descripción de las mercancías, que fi gure en el documento.⁶³

En caso de que dolosamente el OTM hiciera constar información falsa en el DTM u omita cualquier información respecto a la naturaleza, marcas de identificación, carácter peligroso y al estado aparente de las mercancías será responsable sin li mitación alguna de cualquier pérdida daño o gastos que sufra -

⁶² Artículo 9.

⁶³ Artículo 10.

un tercero o consignatario por haber actuado basándose en la descripción que figure en el DTM.⁶⁴

Por otra parte, el expedidor garantizará al OTM la verdad de los datos descriptivos de las mercancías que se incluyan en el DTM, por lo que el expedidor tendrá que indemnizar - al OTM de los perjuicios que sufra por la inexactitud e insuficiencia de dichos datos y seguirá siendo responsable el expedidor aún cuando se hubiere transferido el documento, sin que -- tal situación libere o limite la responsabilidad del OTM derivada del contrato respecto a cualquier persona distinta del expedidor.⁶⁵

El hecho de que se emita un documento de transporte multimodal no impide que se expidan otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el servicio de --- transporte multimodal internacional de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables, como

⁶⁴ Artículo 11.

⁶⁵ Artículo 12.

sería el caso de los conocimientos de embarque, las guías ---- aéreas, las cartas de porte, etcétera. La emisión de dichos - documentos no afectará la naturaleza jurídica del DTM.⁶⁶

La Parte III versa sobre el período de duración de la - responsabilidad del OTM, que abarca desde el momento en que re - cibe bajo su custodia las mercancías del expedidor, de un ter- - cero o de la autoridad que las tiene en su poder por mandato - de ley, hasta el momento en que las entrega al consignatario, - a un tercero o a la autoridad de conformidad con las leyes o - reglamentos nacionales o los usos comerciales aplicables en el país de entrega o de conformidad con lo establecido en el con- - trato. Comprendiendo también la expresión OTM, a los emplea- - dos o agentes de éste o cualquier otra persona a cuyos servi- - cios recurra para el cumplimiento del CTM, y la expresión expe - didor o consignatario a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.⁶⁷

También establece la responsabilidad del OTM por las ac - ciones u omisiones que realicen sus empleados o agentes en el

⁶⁶ Artículo 13.

⁶⁷ Artículo 14.

ejercicio de sus funciones, o un tercero a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.⁶⁸

Precisa cual es el fundamento de la responsabilidad del OTM, es decir, por los perjuicios que resulten de la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega si el hecho que causó tal perjuicio se produjo cuando las mercancías - estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que adoptó todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Aclara que hay retraso en la entrega de las mercancías cuando no se entregan dentro del plazo expresamente pactado en el contrato y a falta de ese acuerdo dentro del plazo que razonablemente se le podría exigir a un OTM diligente. Y si las mercancías no se hubieren entregado dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha acordada para la entrega o del plazo que se le podría exigir, el reclamante podrá considerar perdidas las mercancías.⁶⁹

⁶⁸ Artículo 15.

⁶⁹ Artículo 16.

Habla de las causas concurrentes, es decir, de la pérdida o daños causados por culpa o negligencia de los empleados o agentes del OTM, del límite de responsabilidad; de los daños - localizados; de la responsabilidad extracontractual y de la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, cuando se pruebe que la acción de omisión del OTM, sus empleados o -- agentes fue realizada con la intención de causar la pérdida, - daño o retraso en la entrega de las mercancías.⁷⁰

Respecto a lo establecido en los artículos 18 y 19, nos dice José Eusebio Salgado y Salgado, cabe hacer el comentario de que sus textos pueden clasificarse como logros de los países en desarrollo o del Grupo de los 77, pues como se aprecia en el caso de los límites de responsabilidad establecidos en - el artículo 18, éstos se siguieron de los procedimientos establecidos en las Reglas de Hamburgo de 1978, incrementados en - un 10%, es decir que la suma no excederá de 920 unidades de -- cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o bien - de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

⁷⁰ Artículos 17 al 21.

Si en el transporte multimodal internacional se incluye el transporte marítimo o de navegación interior, la responsabilidad del OTM se limitará a 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

En caso de que se tratara de retraso en la entrega, los perjuicios causados por el mismo se cubrirán por el OTM con -- una suma hasta de dos veces y media del costo del flete que de ba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero en ningún caso excederá dicha indemnización de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Por lo que hace a la responsabilidad acumulada del OTM, ésta nunca excederá del límite establecido por la pérdida total de las mercancías determinada por los párrafos 1 y 3 del artículo 18. Las partes independientemente de todo esto, podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el convenio.⁷¹

⁷¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte ...", Op. cit. p. 329.

En resumen respecto a esta Tercer Parte, podríamos concluir que la responsabilidad del operador de transporte multimodal, conforme al Convenio, debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

Por lo que se refiere a la posibilidad de que las partes contratantes puedan establecer límites superiores de responsabilidad, consideramos que aunque esta posición fue muy positiva, no será fácil que se logre, pues no debemos olvidar que existen intereses contrarios por parte de las compañías de seguros.

Asimismo, el Convenio aclara que la unidad de cuenta es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.⁷²

Respecto al artículo 19, cuando los daños localizados puedan conocerse, se podrán aplicar límites de responsabilidad superiores conforme a los convenios internacionales o leyes nacionales que así lo dispongan.⁷³

⁷² Artículo 31.

⁷³ Artículo 19.

En relación con la Parte IV que versa sobre la responsabilidad del expedidor, es claro que éste será responsable frente al OTM por los daños o perjuicios que le cause su culpa o negligencia o la de sus empleados o agentes.

Dentro de este apartado, destaca especialmente lo relativo a la responsabilidad del expedidor ante el OTM, tratándose de mercancías peligrosas, las cuales el expedidor deberá -- etiquetarlas o marcarlas haciendo resaltar tal carácter, señalando las precauciones que deban adoptarse, y notificar todo esto al OTM; de lo contrario el expedidor será responsable de los daños y perjuicios que sufra el OTM, sus empleados, agentes o el tercero a que se hubiera acudido para cumplir el contrato de transporte multimodal.

Cuando el OTM desconozca el carácter peligroso de las mercancías, podrá en cualquier momento descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas sin lugar a ninguna indemnización para el expedidor. Pero ninguna persona podrá realizar esto a sabiendas del carácter peligroso de las mercancías, salvo el caso de que llegaran a constituir un peligro real para la vida humana y aún cuando el OTM, sus empleados, agentes,

etcétera, hubieren tomado las precauciones y medidas razonables.⁷⁴

Desde luego, como lo advierte José Eusebio Salgado y -- Salgado, el marcado y etiquetado de las mercancías deberá realizarse de conformidad con lo establecido en el Código de Mercancías Peligrosas adoptado por el OCMI.⁷⁵

La Parte V relativa a reclamaciones y acciones de aviso por pérdida, daño o retraso; establece la forma y los plazos - en que el consignatario de las mercancías debe dar los avisos por estos conceptos al OTM, igualmente nos habla de que las ac - ciones relativas a este sistema de transporte prescribirán en dos años en caso de no haberse incoado algún procedimiento a - partir del día siguiente al en que el OTM haya entregado las - mercancías o parte de ellas, y en caso de no haberse entregado, a partir del día siguiente a aquel en que debieron haberse entregado. El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por la

⁷⁴ Artículos 22 y 23.

⁷⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal Internacional ...", Op. cit., p. 330.

persona contra quien se dirija una reclamación tantas veces co
mo éste lo desee.

Salvo disposición en contrario de otro convenio interna
cional aplicable, quien tenga derecho a repetir contra la per-
sona que resulte responsable del perjuicio causado, podrá ha--
cerlo aún después de expirado el plazo de prescripción, si es
que ejercita ese derecho dentro del plazo que establezca la --
ley del Estado en que se incoe el procedimiento, el cual no po
drá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la -
persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho -
la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción
ejercitada contra ella; con lo cual, queda claro que el Conve-
nio favorece fundamentalmente al OTM y con ello a los sistemas
de transporte de las grandes naciones.

Asimismo, se trata lo relativo a la jurisdicción, seña-
lándose el lugar en que se encuentre el principal estableci---
miento o residencia habitual del demandado, el lugar de cele--
bración del contrato de transporte multimodal, el lugar donde
se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transpor-
te o el lugar que acuerden las partes.

También regula lo concerniente al arbitraje a que las partes pueden someterse para cualquier controversia relativa al transporte multimodal internacional, dejándose a elección del demandante el lugar en que se incoará dicho procedimiento, que podrá ser cualquier lugar de los que hemos señalado para la jurisdicción y el arbitro o el tribunal arbitral tendrán la obligación de aplicar las disposiciones del Convenio.⁷⁶

Otras disposiciones complementarias las encontramos en la Parte VI, relativas a estipulaciones contractuales y señala que serán nulas las estipulaciones que se establezcan en el contrato, en la medida que se aparten de lo establecido en el Convenio que nos ocupa. Asimismo se establece, que en el contrato se tendrá que incluir una declaración respecto a que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del Convenio, ya que del perjuicio causado por la omisión de tal declaración será responsabilidad del OTM, quien tendrá que cubrir la indemnización correspondiente.

Igualmente se aclara que ninguna disposición del Convenio impedirá que se apliquen las disposiciones relativas a la

⁷⁶ Artículo 24 a 27.

legislación de la avería gruesa.⁷⁷

Consideramos oportuno hacer resaltar la legislación que respecto a la liquidación de la avería gruesa nos dice José -- Eusebio Salgado y Salgado, se tendrá que aplicar para dirimir cualquier controversia al respecto, que no es otra sino la conocida internacionalmente como Reglas de York y Amberes en su versión de Hamburgo de 1974.⁷⁸

En cuanto a las disposiciones relativas a otros convenios, debemos decir que en el Convenio se aclara que quedan vigentes diferentes Convenios Internacionales sobre materia de transporte que se relacionan con el transporte multimodal.⁷⁹

Al respecto, consideramos de interés mencionar el comentario de José Eusebio Salgado y Salgado en el sentido de que tal disposición debió hacerse de manera general, tal y como lo

⁷⁷ Artículos 28 y 29.

⁷⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal Internacional ...", Op. cit., p. 330.

⁷⁹ Artículo 30.

legislación de la avería gruesa.⁷⁷

Consideramos oportuno hacer resaltar la legislación que respecto a la liquidación de la avería gruesa nos dice José -- Eusebio Salgado y Salgado, se tendrá que aplicar para dirimir cualquier controversia al respecto, que no es otra sino la conocida internacionalmente como Reglas de York y Amberes en su versión de Hamburgo de 1974.⁷⁸

En cuanto a las disposiciones relativas a otros convenios, debemos decir que en el Convenio se aclara que quedan vigentes diferentes Convenios Internacionales sobre materia de transporte que se relacionan con el transporte multimodal.⁷⁹

Al respecto, consideramos de interés mencionar el comentario de José Eusebio Salgado y Salgado en el sentido de que tal disposición debió hacerse de manera general, tal y como lo

⁷⁷ Artículos 28 y 29.

⁷⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal Internacional ...", Op. cit., p. 330.

⁷⁹ Artículo 30.

propuso la Delegación Mexicana que asistió a la Convención, y no como quedó finalmente redactada, pues éste texto propuesto por los países desarrollados Grupo B, aún cuando no satisfacía las aspiraciones de las demás delegaciones fue adoptado con el propósito de que se alcanzara la adopción del tratado.⁸⁰

La Parte VII y el Anexo del Convenio, tratan sobre disposiciones aduaneras en materia de transporte multimodal internacional.

Se establece la obligación de los países contratantes, de permitir el libre tránsito a las mercancías en transporte multimodal internacional que cumplan con las formalidades del tránsito aduanero, y por regla general las mercancías en tránsito, no serán sometidas a inspección aduanera, limitándose a controlar la inviolabilidad de los precintos aduaneros y cuidando que cumplan con las demás formalidades de carácter nacional relativas a la moralidad y sanidad pública, así como a la seguridad pública o nacional y libera del pago de derechos e impuestos de importación o exportación o depósito, sin perjui-

⁸⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio, Ibidem. p. 331.

cio de la recaudación correspondiente de acuerdo a los cánones y gravámenes por causa de seguridad o sanidad pública, cuya -- cuantía no excederá al costo aproximado de los servicios prestados que se apliquen en condiciones de igualdad.

A fin de facilitar el tránsito aduanero, los Estados -- contratantes cuando actuen como país de partida, deberán adoptar todas las medidas que garanticen la integridad y exactitud de la información necesaria para ulteriores operaciones y si -- fueren países de destino, adoptar las medidas que permitan que las mercancías se despachen en la Aduana de destino tratando -- de que el despacho se realice lo más cerca del lugar de destino final.

Por último, se preve la posibilidad de otorgar una garantía financiera cuando la legislación nacional del país en -- tránsito interesado así lo exija, y proporciona a los países -- contratantes el modelo de documento de tránsito aduanero que -- deberán utilizar en este régimen.⁸¹

⁸¹ Artículo 32 y Anexo.

Desde el ángulo internacional, en el Anexo del Convenio que estudiamos se encuentra el fundamento de lo que en nuestros días se conoce como despacho de puerta a puerta.

Estas disposiciones fueron adoptadas gracias a la propuesta hecha por el Grupo de los 77, Grupo D, o sea los países Socialistas y China, con el propósito de que los países contratantes autoricen y faciliten el tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional de acuerdo con el Anexo del Convenio y tomando en consideración las normas aduaneras nacionales de esos Estados.⁸²

Por último, la Parte VIII del Convenio contiene las cláusulas finales, mismas que un estudioso del Derecho Internacional como el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado considera que no son ninguna novedad en el ámbito internacional, toda vez que contienen conceptos comunes a todos los tratados o acuerdos internacionales.⁸³

⁸² Salgado y Salgado, José Eusebio, Idem.

⁸³ Ibid. p. 323.

Esta última parte es meramente informativa, en ella se encuentran datos como el que el Secretario de la ONU quedó como depositario del Convenio; la forma en que los Estados pueden adquirir la calidad de Parte en dicho acuerdo, que son: firmas con o sin reserva de ratificación; aceptación o aprobación y la adhesión; que el convenio se abrió a la firma a partir del 1º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981 y después de esta fecha se abrirá a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios.

Se establece también la posibilidad de que las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros del UNCTAD que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar convenios internacionales, adquieran la calidad de miembros.

Igualmente se aclara que no se aceptarán reservas al convenio y que el mismo entrará en vigor doce meses después de que se deposite el instrumento de ratificación o de adhesión del trigésimo Estado contratante y finalmente nos habla de la fecha de aplicación de los derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes, de la conferencia que convocaría el -

Depositario a los países contratantes para revisar y enmendar el convenio y de la denuncia del mismo.

CAPITULO III
MARCO JURIDICO SOBRE LA MATERIA
A).- AMBITO INTERNACIONAL

El marco jurídico sobre transporte internacional está -
constituido por diferentes instrumentos legales. Dichos ins-
trumentos son los siguientes:

Dentro del sector aéreo, el transporte internacional -
está regulado por el llamado Sistema de Varsovia, integrado -
por diversos ordenamientos internacionales como son: el Conve-
nio de Varsovia del 12 de octubre de 1929; el Protocolo de la
Haya del 28 de septiembre de 1955; el Protocolo de Guatemala-
y el Protocolo de Montreal del 16 de octubre de 1974, en los -
cuales según informes de la Secretaría de Relaciones Exterio--
res, nuestro país no es parte; así como el Convenio de Guada-
lajara, concluido en dicha ciudad en el año de 1961, del cual-
México es parte contratante y depositario según informes de la
referida Secretaría de Estado.

En el Sector Marítimo, el transporte internacional se -
rige por el Convenio Internacional para la Unificación de Cier-
tas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el-
25 de agosto de 1924, actualmente en vigencia, pues se espera
que en un futuro próximo, entren en vigor la Convención de las
Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de-

1978, al que se conoce como Reglas de Hamburgo y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. En dichos instrumentos México no es parte, según informes de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

En el ramo de autotransporte, por el Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956, relativo al Transporte Internacional de Mercancías por carretera, y en el sector de los ferrocarriles, el transporte internacional se rige por el Convenio de Berna - del 7 de febrero de 1970, sobre Transporte de Mercancías por - Ferrocarril.⁸⁴

En dichos convenios nuestro país no es parte, según informes de la dependencia mencionada.

Los Convenios Internacionales mencionados, continuarán aplicándose de alguna manera en el transporte multimodal en lo que se refiere al las relaciones contractuales que existen entre los operadores de transporte multimodal en la prestación -

⁸⁴ PINEDA SERVIN ISAURA GUADALUPE, Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional, México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho de la UNAM, 1981 p. 59.

del servicio, y los diversos porteadores.⁸⁵

En el Transporte Multimodal Internacional, destaca la importancia del sector marítimo, ya que la Junta de Comercio y Desarrollo, de acuerdo con la Resolución No. 2098 (LXIII) de fecha 3 de agosto de 1977, de la Asamblea General de Naciones Unidas, decide asignar la labor relativa a los aspectos mundiales del transporte multimodal y a la contenedorización, en todos los casos en que haya un tramo marítimo, a la Comisión de Transporte Marítimo para que la realice en coordinación con todos los órganos pertenecientes interesados, con arreglo a las atribuciones que a continuación se mencionan, respecto a cada una de las cuales cooperará estrechamente con los organismos internacionales competentes, y especialmente con las comisiones especializadas en un transporte modal, como lo son la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Organización de Aviación Civil Internacional. Las atribuciones son:⁸⁶

⁸⁵ Decreto por el que se promulga el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Art. 30, "Diario Oficial", Órgano Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Méx., 27 de abril de 1982

⁸⁶ PINEDA SERVIN ISAURA GUADALUPE, Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional, Tesis para obtener el grado de Licenciada en Derecho, de la UNAM, México, 1981 pp. 60 y 61.

"1.- Promover el entendimiento y la cooperación en la esfera de transporte multimodal y la contenerización, y estar dispuesta a la armonización de las políticas de los gobiernos y las Agrupaciones Económicas Regionales que sean de la competencia de la Junta de Comercio y Desarrollo.

2.- Estudiar las formas en que el Transporte Multimodal Internacional puede contribuir más adecuadamente a acelerar el desarrollo y a facilitar el comercio internacional, en particular de los países en desarrollo, y hacer recomendaciones, y de ser necesario adoptar medidas al respecto.

3.- Promover los intereses de los usuarios y la participación de los operadores de transporte multimodal de los países desarrollados en el Comercio Internacional.

4.- Examinar las actividades de otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales o intergubernamentales, en relación con la asistencia técnica y la financiación y la ayuda internacionales en la esfera del Transporte Multimodal y la ContenedORIZACIÓN."⁸⁷

También existe en el ámbito internacional, un instrumento de suma relevancia como lo es la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, realizada en Viena el 23 de mayo de 1969.

⁸⁷ Idem.

Dicha Convención como su nombre lo indica, establece el Derecho de los tratados internacionales, es decir las normas jurídicas por las que se rigen los tratados celebrados con posterioridad a la entrada en vigor de dicha Convención, habiendo entrado en vigor la misma, el 27 de enero de 1980 y nuestro país es parte contratante de la misma.

Consideramos conveniente para este trabajo, dejar establecido el término de tratado internacional, al respecto, la Convención de referencia nos da como definición legal, la siguiente:

"Artículo 2.- Para los efectos de la Presente Convención:

a) Se entiende por "tratado" un acuerdo internacional-
celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular;

....". 88

Por último, después de una jornada de arduo trabajo por parte de los plenipotenciarios de nuestro país y de los países que participaron en diversas convenciones internacionales, se concluyó en Ginebra, Suiza, el Convenio de las Naciones Unidas

⁸⁸ Decreto por el que se promulga la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, hecha en Viena el 23 de mayo de 1969, "Diario Oficial", Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, 14 de febrero de 1975, p.p. 4 a-8.

sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías el 24 de mayo de 1980, al cual nos hemos referido en el capítulo anterior y para efectos del presente capítulo, nos remitimos a él.

Debe tomarse en consideración que lo establecido en dicho Convenio y nuestras referencias hechas en el capítulo que antecede, han de entenderse como referencias a lo que probablemente será en un futuro más o menos próximo, el derecho, pero que por el momento no tiene más que un valor limitado, superior al doctrinal, ya que esas reglas fueron elaboradas por los representantes de los diferentes Estados que participaron en su negociación, pero carecen de fuerza jurídica todavía, pues según informes de la Secretaría de Relaciones Exteriores, sólo nuestro país lo había firmado y ratificado hasta principios del mes de junio de 1982, requiriéndose, de acuerdo con el Artículo 36 de dicho Convenio, treinta firmas sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o el depósito de treinta instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de dicho instrumento ante el depositario del mismo, para su entrada en vigor, por lo cual no ha entrado en vigor.

Sin embargo, y por el interés que México ha manifestado sobre el particular, no sólo ratifico el Tratado, sino que fue más haya dictando el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional a fin de lograr su aplicación interna lo que comentaremos a lo largo del siguiente inciso y capítulo.

⁸⁹ Decreto por el que se promulga el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal..." Leg. Cit.

B).- AMBITO NACIONAL
1.- LEGISLACION EN RELACION A LOS
TRATADOS INTERNACIONALES

El instrumento jurídico que norma la estructura fundamental del Estado, las funciones de sus órganos y las relaciones de éstos entre sí y con los particulares, en nuestro país, es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁹⁰; por ello la organización jurídica, política y social de México debe ser acorde con nuestra Constitución.

De acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, - la ley suprema en nuestro país está integrada por dicha Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado. Además, - los Jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, - leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario -- que puedan haber en las Constituciones o Leyes de los Estados.⁹¹

⁹⁰ GARCIA MAYNEZ EDUARDO, Introducción al Estudio del Derecho, 3a. ed., edit. Porrúa, S. A., México, 1949, p. 147.

⁹¹ CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, artículo 133, 70a ed., edit. Porrúa, S. A., México, 1982, pp.-108-109.

Sin embargo, existe en nuestra Constitución una limitante para la celebración de tratados o convenios internacionales, es decir, no se autoriza la celebración de tratados para la extradición de reos políticos, ni para la de aquellos delincuentes del orden común que hayan tenido, en el país donde cometieron el delito, la condición de esclavos, ni de convenios o tratados en virtud de los que se alteren las garantías y derechos establecidos por la Constitución para el hombre y el ciudadano.⁹²

En relación con este tema surgen diversas interrogantes como ¿quién puede celebrar en representación de México, tratados internacionales y quién debe promulgarlos?

Al respecto, nuestra Constitución establece que son facultades y obligaciones del Presidente:

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

⁹² Leg. Cit., artículo 15, p. 13

. Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tra
tados con las potencias extranjeras, sometiéndolas a la ratifi
cación del Congreso Federal.⁹³

Otra de las interrogantes sería:

¿Los tratados o convenios internacionales deben ser apro
bados o ratificados por algún órgano especial del Estado?

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,
nos dice que son facultades exclusivas del Senado: Analizar la
política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con ba
se en los informes anuales que el Presidente de la República y
el Secretario del despacho correspondiente rindan al Congreso;
además, aprobar los tratados internacionales y convenciones di
plomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.⁹⁴

También surge otra importante interrogante, ¿cuál es el

⁹³ Leg. cit., artículo 89 fracciones I y X, pp. 67, 68-
y 69

⁹⁴ Leg. cit., artículo 76 fracción I, pp. 61 y 62

Organo del Estado, competente para resolver las controversias-derivadas de la interpretación o cumplimiento de los tratados-internacionales que tenga celebrados México?

Al respecto nuestra Carta Magna establece que corresponde a los Tribunales de la Federación, conocer:

"De todas las controversias del orden civil o criminal-que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales y de los Tratados Internacionales, celebrados por el Estado Mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal."⁹⁵

⁹⁵ Leg. cit., artículo 104 fracción I, pp. 76 y 77

2.- LEGISLACION EN RELACION AL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS

Como hemos mencionado en líneas anteriores, el sistema de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en un futuro se regirá por el Convenio de las Naciones Unidas sobre -- Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, Suiza, el 24 de mayo de 1980, el cual, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, -- ya forma parte de nuestra legislación nacional, aunque de acuerdo a las disposiciones consignadas en dicho instrumento aún no -- ha entrado en vigor en el ámbito internacional.

Asimismo, en materia de Transporte Internacional, forman parte de nuestra legislación nacional, el Convenio de Guadalajara referente al transporte aéreo, y la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, ambos mencionados en el apartado A) de este capítulo, que actualmente se encuentran en vigor.

Dichos convenios y convención internacionales, no son -- otra cosa sino tratados, ya que de conformidad con la misma Convención y con la Doctrina, los tratados internacionales, son -- acuerdos escritos entre Estados, regidos por el Derecho Interna

cional, independientemente de la denominación que se les dé.

De acuerdo con la Doctrina, también debemos aclarar que se trata de tratados-leyes, los cuales a diferencia de los tratados-contratos (de finalidad limitada a crear una obligación--jurídica que se extingue con el cumplimiento del tratado), son aquellos destinados a crear una reglamentación jurídica permanente obligatoria. Y por el número de partes que intervinieron, podemos decir que estamos frente a tratados multilaterales.⁹⁶

Por otro lado, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XVII del artículo 73 de nuestra Carta Magna, el Congreso está facultado para expedir leyes relativas al derecho marítimo, así como para dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

En esas condiciones, el Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, ha legislado sobre esta materia y así es como tenemos otro importante ordenamiento legal cuya jurisdicción es federal (artículo 3o), consistente en la Ley de Vías Generales de

⁹⁶ SEARA VAZQUEZ MODESTO, Derecho Internacional Público, 5a. Ed., Edit. Porrúa, México 1979, p. 56.

Comunicación del 30 de diciembre de 1939, la cual participa de una manera trascendente en el régimen jurídico interno de las operaciones de transporte multimodal; y es de subrayarse que en dicho ordenamiento ya se encuentra regulado el Transporte Combinado Internacional, la posibilidad y necesidad de que las empresas transportistas nacionales exploten sus servicios en conjunto con estas empresas nacionales o extranjeras, los límites de responsabilidad, las formalidades a observarse en las maniobras relativas a la carga y descarga de las mercancías en las vías generales de comunicación; así como es el caso de las disposiciones siguientes:

Los Concesionarios y Permisionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios con los de aquellas y con los de éste, cuando el interés público lo exija, y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones (ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes) se reúnan determinados requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.⁹⁷

⁹⁷ LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, Art. 53, 10a. ed., edit. Porrúa, S. A., febrero de 1940, México, 1982, p. 35

Por otro lado, las empresas de vías generales de comunicación podrán explotar sus servicios o parte de ellos, conjuntamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras que no contemple la Ley de Vías Generales de Comunicación, celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se deberán someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁹⁸

Además, en las expediciones de mercancías procedentes -- del extranjero con destino a un punto de la República, la empresa o empresas nacionales que intervengan en el transporte, serán responsables por las pérdidas o averías que sufra la carga.⁹⁹

En el transporte de mercancías del territorio de la República a una nación extranjera, la empresa mexicana que expida la carta de porte será responsable, conforme a la ley y ante los tribunales de la República, por las pérdidas o averías que ocurran en sus líneas. Lo será igualmente por las pérdidas o --

⁹⁸ Leg. cit., artículo 54, pp. 35 y 36

⁹⁹ Leg. cit., artículo 76, p. 47

averías que ocurran en las líneas extranjeras, si ha extendido carta de porte o conocimiento directo, siempre que la pérdida o avería ocurra en el trayecto amparado por el conocimiento, sin perjuicio de exigir la indemnización de las empresas directamente responsables.¹⁰⁰

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es quien determina las formalidades que deban observarse en las vías generales de comunicación para la carga y descarga y transporte de las mercancías de tránsito por el territorio de la República.¹⁰¹

Asimismo, el Congreso de la Unión ha legislado sobre la materia a través de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que se refiere expresamente a la persona en quien recae la obligación de entregar la mercancía en el transporte combinado, así como a la responsabilidad de los porteadores que participan en dicho sistema de transporte, en los siguientes términos:

¹⁰⁰ Leg. cit., artículo 78, p. 48

¹⁰¹ Leg. cit., artículo 79

En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el primer porteador y de acuerdo con las condiciones y responsabilidades que fija la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, sin embargo, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario.¹⁰²

En materia hacendaria existen distintos ordenamientos legales relacionados con el transporte multimodal.

Uno de ellos es la Ley Aduanera, de reciente creación, pues entró en vigor el 10. de julio de 1982 en sustitución del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos del 30 de diciembre de 1951.¹⁰³

De conformidad con lo establecido en dicha Ley Aduanera,

¹⁰² Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículos 181 y 182, enero de 1963, 39a ed., edit. Porrúa, S. A., México, -- 1982, p. 524

¹⁰³ "Diario Oficial", Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1, México, 30 de diciembre de 1981, pp. 4 a 32.

la entrada y salida del territorio nacional, de mercancías y de los medios que las transporten o conduzcan, así como el despacho aduanero y los hechos y actos que deriven de ésta o de dicha entrada o salida de mercancías, se regulan por lo dispuesto en dicho ordenamiento, en las Leyes de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación y en las demás leyes y ordenamientos aplicables, como podría ser el Código Fiscal de la Federación, el Código Federal de Procedimientos civiles, el Código Penal y el Código Federal de Procedimientos Penales, entre -- otros.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 10, de esta ley, los propietarios o poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquier otra persona que intervenga en la introducción, extracción, custodia, - almacenaje y manejo de mercancías, están obligados a dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en dicha ley, en consecuencia todos los sujetos que intervienen en el Transporte Multimodal como son: el operador de transporte multimodal, el expedidor y el destinatario, así como los porteadores con los que -

llegue a subcontratar dicho operador, estarán obligados a dar cumplimiento a dichas disposiciones en relación con las mercancías objeto del transporte y con los medios que las transporten o conduzcan.¹⁰⁴

Dicha ley establece por otro lado, que las autoridades de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público colaborarán con las autoridades extranjeras en los casos y términos que señalen las leyes y los tratados internacionales en materia aduanera.¹⁰⁵

Al respecto, debe observarse que nuestra Ley Aduanera es acorde con lo establecido en el artículo 32 del Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional del 24 de mayo de 1980, así como con el Anexo a dicho Convenio, ambos relativos al tránsito aduanero.¹⁰⁶

104 Idem.

105 Idem. artículo 3o.

106 "Decreto de Promulgación del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte", "Diario Oficial", Órgano Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, 27 de abril de 1982, pp. 13, 15 y 16.

En efecto, en este precepto del Convenio de referen--
cia, se establece: que los Estados Contratantes deberán autori--
zar la utilización del régimen de tránsito aduanero para el --
Transporte Multimodal Internacional; que al promulgar leyes o
reglamentos respecto a este régimen, deberán tener en cuenta -
lo establecido en los artículos I a V del Anexo de dicho trata--
do internacional, que precisan en que consiste este régimen; -
la obligación de conceder libertad de tránsito aduanero sin --
inspeccionar en términos generales las mercancías más que lo -
necesario para garantizar el cumplimiento de las normas y re--
glamentos aduaneros, como controlar precintos, etcétera; ayu--
dar a garantizar la integridad y la exactitud de la informa---
ción requerida para las ulteriores operaciones de tránsito; es
forzarse por ejecutar el despacho de las mercancías lo más cer--
ca posible del lugar de destino final de las mismas; no suje--
tar al pago de impuestos de importación o exportación, ni dere--
chos, a las mercancías en tránsito aduanero; y adoptar un medio
de garantía eficaz, sencillo y de costo moderado y que cubra -
los impuestos de importación y las sanciones correspondientes--
a que hubiere lugar.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Leg. Cit.

Al respecto cabe destacar lo que establece la Ley Aduanera:

Las mercancías que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan del mismo, pueden ser destinadas entre --- otros regímenes aduaneros, al tránsito de mercancías.¹⁰⁸

Define el régimen de tránsito, como "el traslado de una a otra aduana nacionales de mercancías que se encuentran bajo control fiscal".¹⁰⁹

Ahora bien, el tránsito es interno:

a) Cuando la aduana de entrada, envíe mercancía de procedencia extranjera a la que se encargará del despacho de su correspondiente importación; y

b) Cuando la aduana de despacho envíe las mercancías nacionales o nacionalizadas a la de salida, la que se encarga-

¹⁰⁸ Ley Aduanera artículo 63.

¹⁰⁹ Leg. cit., artículo 102

rá de cumplir la exportación correspondiente.

El tránsito es internacional:

a) Cuando la aduana de entrada envíe a la de salida, - las mercancías de procedencia extranjera que lleguen al territorio nacional con destino al extranjero, y

b) Cuando las mercancías nacionales o nacionalizadas - se trasladen por territorio extranjero para su regreso al territorio nacional.¹¹⁰

El tránsito de mercancías debe efectuarse por empresas legalmente establecidas y autorizadas por el Gobierno Federal para prestar el servicio de transporte de carga regular.

Además, los transportistas serán responsables ante el Fisco Federal de las infracciones que se cometan en su perjuicio, durante el traslado de las mercancías, y para liquidar -- las obligaciones que resulten a su cargo, deben constituir la garantía que periódicamente señale la Secretaría de Hacienda y

110 Idem.

Crédito Público. 111

Por otro lado la Ley Aduanera le confiere a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público independientemente de las facultades que le confiere el Código Fiscal de la Federación, entre otras facultades, la de practicar en los recintos fiscales y fiscalizados o en el domicilio, dependencias, bodegas, instalaciones o establecimientos de los contribuyentes o responsables solidarios, el reconocimiento aduanero de las mercancías de importación o exportación.

Por lo que podemos decir que en la Ley se prevee la posibilidad de que el despacho aduanero no sólo se realice lo más cerca posible del destino final de las mercancías dentro del territorio nacional, sino se autoriza a las autoridades competentes para que lo efectuen inclusive en el propio domicilio, bodega, instalaciones o establecimientos de los sujetos interesados o sus responsables solidarios.

Asimismo se faculta a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que lleve a cabo la verificación durante el -

111 Idem.

transporte, de la legal importación o tenencia de mercancías - de procedencia extranjera; para embargar, fuera de los lugares y zonas de inspección y vigilancia permanente, las mercancías de procedencia extranjera descubiertas mediante dicha verificación, cuya legal importación o estancia en el país no se acredite, así como los vehículos que las conduzcan; y para secuestrar dichas mercancías y medios de transporte, cuando las mercancías cuya importación esté prohibida o restringida, y cuando las mercancías cuya importación esté o no prohibida o restringida, sean transportadas por portadores legalmente autorizados, sin carta de porte.¹¹²

La Ley Aduanera, también establece que cometen las infracciones relacionadas con el control, seguridad y manejo de las mercancías de comercio exterior, entre otros:

. Las personas autorizadas para almacenarlas o transportarlas, si no tienen en los almacenes, medios de transporte o bultos que las contengan, los precintos, etiquetas, cerraduras, sellos y demás medios de seguridad exigidos por la Ley o Reglamento.

¹¹² Leg. cit., artículo 116.

. Quienes violen los medios de seguridad a que se refiere la fracción anterior, o toleren su violación;

. Los remitentes que no anoten en las envolturas de las piezas postales el aviso de que contienen mercancías de exportación; y los capitanes, pilotos y empresas porteadoras que no impriman en los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas, el aviso de dichas circunstancias;

. Los propietarios, tenedores o porteadores de mercancías que, dentro de los lugares y zonas de inspección y vigilancia permanente, no las tengan amparadas con la documentación correspondiente siempre que dicha documentación sea presentada a las autoridades aduaneras con posterioridad a los actos de inspección.¹¹³

Igualmente este ordenamiento Aduanero, precisa diversas situaciones que sin duda alguna durante el Transporte Multimodal tendrán que tomarse en consideración, como son las siguientes.

¹¹³ Leg. cit., artículo 138.

tes:

La entrada al territorio nacional o la salida del mismo de mercancías debe realizarse por los lugares autorizados, y quienes efectuen su transporte por cualquier medio, están obligados a presentarlas ante la autoridad aduanera junto con la documentación exigible.¹¹⁴

Las mercancías pueden introducirse al territorio nacional o extraerse del mismo mediante el tráfico marítimo, terrestre, aéreo y fluvial, por otros medios de conducción y por vía postal.¹¹⁵

Los capitanes, pilotos o conductores de los medios de transporte de mercancías materia de importación o de exportación, y los propietarios de los medios de transporte, así como las empresas porteadoras de las mercancías tienen la obligación de:

¹¹⁴ Leg. cit., artículo 6.

¹¹⁵ Leg. cit., artículo 7.

. Recibir la visita de inspección que las autoridades -- aduaneras realicen a los citados medios de transporte con motivo de su entrada al país o de su salida;

. Aplicar las medidas que la autoridad aduanera señale para prevenir y asegurar en los vehículos el cumplimiento de las disposiciones de la Ley;

. Exhibir cuando las autoridades aduaneras lo requieran, los libros de navegación y demás documentos que amparen los -- vehículos y las mercancías que conduzcan;

. Presentar a las autoridades aduaneras las mercancías, -- así como los manifiestos y demás documentos que las amparen, -- utilizando las formas aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

. Manifestar a las autoridades aduaneras los bultos sobrantes o faltantes de la carga; mantener intactos los instrumentos de seguridad puestos por las autoridades aduaneras en -- los medios de transporte y en los bultos;

. Colocar las marcas o símbolos que son obligatorios --

internacionalmente en los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivos y corrosivas.

Y los propietarios de los medios de transporte y las empresas porteadoras de las mercancías tienen también, las obligaciones señaladas en este artículo.¹¹⁶

Por su parte, los importadores o exportadores de mercancías están obligados a presentar ante la Aduana un pedimento - en la forma Oficial aprobada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que contendrá los datos referentes al régimen aduanero al que se pretenden destinar, los necesarios para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior. A dicho pedimento se deberá acompañar, en importación:

a).- La factura comercial cuando el valor de las mercancías que ampara exceda de diez mil pesos, con firma autógrafa, redactada en español o acompañada de su traducción y con datos suficientes para identificar la mercancía;

¹¹⁶ Leg. cit., artículo 10.

b).- El conocimiento de embarque en tráfico aéreo, ambos revalidados por la empresa porteadora;

c).- Los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y de requisitos especiales, y

d).- La comprobación del origen y de la procedencia de las mercancías cuando corresponda, y

En exportación:

a).- La factura que exprese el valor comercial de las mercancías, y

b).- Los documentos que comprueban el cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y de requisitos especiales.¹¹⁷

La Ley Aduanera establece que en las importaciones se --
causarán por concepto de impuestos al comercio exterior: El -

¹¹⁷ Leg. cit., artículo 25

General, conforme a la tarifa de la Ley respectiva; el 2% sobre el valor base del Impuesto General; en importaciones temporales de maquinaria y equipo, vehículos y animales vivos para explotación lucrativa, el 2.5% por cada mes o fracción del plazo o de sus prórrogas.

Los adicionales como son: El 3% sobre el Impuesto General de Importación, y el 10% sobre el Impuesto General de Importación por vía postal.

En las exportaciones se causan los siguientes Impuestos al comercio Exterior: El General, conforme a la tarifa de la Ley respectiva; los adicionales que son: El 3% sobre Impuesto General de Exportación de petróleo crudo, gas natural y sus derivados, y el 2% en las demás exportaciones, y el 10% sobre el Impuesto General de exportaciones por vía postal.¹¹⁸

Los propietarios y empresarios de medios de transporte, los pilotos, capitanes y en general los conductores de los mismos, responderán solidariamente por los impuestos al comercio

¹¹⁸ Leg. cit., artículo 35.

exterior que causen las mercancías que transportan, cuando dichas personas no cumplan las obligaciones que les imponen las leyes de la materia, o sus reglamentos.¹¹⁹

Además, los medios de transporte quedan afectos al pago de impuestos causados por la entrada o salida del territorio nacional, de las mercancías que transporten, si sus propietarios, empresarios o conductores no dan cumplimiento a las disposiciones contenidas en dichas leyes o reglamentos.¹²⁰

Ahora bien, de conformidad con la Ley que nos ocupa, no se pagarán los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de los vehículos destinados a servicios internacionales para el transporte de carga o de pasajeros, así como sus equipos propios o indispensables, a excepción de los vehículos que en el propio territorio nacional sean objeto de explotación comercial.

119 Leg. cit., artículo 41.

120 Leg. cit., artículo 45.

Igualmente no se pagarán impuestos al comercio exterior, por las mercancías nacionales que sean indispensables a juicio de las autoridades aduaneras para el abastecimiento de los medios de transporte que efectuen servicios internacionales, así como las de rancho para tripulantes y pasajeros, excepto los combustibles que tomen las embarcaciones de matrícula extranjera.¹²¹

Los artículos 48, 49 fracción II y 56 de la ley en cuestión, entre otras cosas, el primero de ellos precisa de manera general que el valor normal* de las mercancías a importar, es la base gravable del impuesto general de importación; el segundo, establece entre otras cosas que los fletes y seguros entre el puerto marítimo, terrestre o aéreo de exportación y el lugar de introducción al país no formarán parte del valor normal; y el tercero de dichos preceptos, define como base gravable --

¹²¹ Leg. cit., artículo 46.

* Dicho artículo 48 de la Ley Aduanera define como valor normal, el que correspondería a las mercancías en la fecha de su llegada al territorio nacional, como consecuencia de una venta efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independientes uno del otro.

del impuesto general de exportación, el valor comercial de las mercancías en el lugar de venta, el cual, deberá consignarse en la factura comercial, sin incluir los costos por fletes y seguros.

Como antes lo señalamos, las importaciones temporales de maquinaria, equipo y animales vivos para explotación lucrativa en el país causan un impuesto, el cual se determina aplicando la cuota del 2.5% al monto de los impuestos al comercio exterior que tendrían que pagarse si la importación fuera definitiva, por cada mes o fracción del plazo concedido o de sus prórrogas.¹²²

Es obvio que en nuestro país la obligación de cubrir el impuesto de importación temporal de los contenedores, será repercutido por los operadores de transporte multimodal a los destinatarios o remitentes, lo cual viene a elevar los costos y lógicamente esto redundará en un alza en los precios de los artículos finales, es decir, quienes sufrirán al final de cuentas el gasto, serán los consumidores.

¹²² Leg. cit., artículo 50.

La Ley Aduanera define al Régimen de importación temporal, en dos partes, sin embargo para efectos del presente trabajo - sólo señalaremos "la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y para finalidad específica", - como podría ser el caso de los contenedores extranjeros que -- utilizan los porteadores.¹²³

Las importaciones temporales se autorizan por un plazo máximo de dos años, incluidas las prórrogas.¹²⁴

Otro tipo de operación temporal es la importación temporal para retornar al extranjero en el mismo estado, consiste - en la introducción al país de mercancías extranjeras, las cuales una vez realizada la finalidad para la que se autorizó su ingreso, regresan al extranjero sin modificación alguna, lo -- cual podría ser utilizado por los porteadores para los contenedores.¹²⁵

123 Leg. cit., artículo 75.

124 Leg. cit., artículo 78.

125 Leg. cit., artículo 82.

No obstante las anteriores facilidades, los contenedores de mercancías extranjeras, una vez descargados en el país, no podrán transportar otras distintas dentro del territorio nacional, salvo que en ellos sean conducidas para su exportación y los contenedores utilizados en contravención a esto, se consideran importados en definitiva.¹²⁶

Por lo que se refiere a las exportaciones temporales, - en términos generales no causan impuestos al comercio exterior.

Por último es necesario destacar la importancia que en un futuro tendrá el documento de Transporte Multimodal (conocimiento de embarque) y la que actualmente tiene la carta de porte, de conformidad con lo establecido en la Ley de referencia, pues en ella se señala que las empresas porteadoras legalmente autorizadas, cuando transporten mercancías extranjeras fuera - de las zonas de inspección y vigilancia permanentes, podrán -- comprobar la legal tenencia de las mismas con la carta de porte.¹²⁷

126 Leg. cit., artículo 83.

127 Leg. cit., artículo 118.

Asimismo dentro de la materia Hacendaria existen otros ordenamientos legales como el Reglamento de la Ley Aduanera, - también recientemente creado y en vigencia a partir del 1º de julio de 1982.¹²⁸

Dicho Reglamento establece lo siguiente:

"Artículo 8o. Son lugares autorizados para:

I.- La entrada al territorio nacional o la salida del mismo de mercancías, personas y medios de transporte, aquellos que se señalen para cada aduana o sección aduanera en reglas de carácter general dictadas por la Secretaría (Secretaría de Hacienda y Crédito Público). En las secciones aduaneras no autorizadas para operar como aduanas, sólo se permitirá la entrada y salida de personas y vehículos que no sean de transporte público, así como de mercancías de importación o exportación ocasional.

II.- ... 129

¹²⁸ "Diario Oficial" Organó Constitucional de los E.U.M., México, viernes 18 de junio de 1982, p.p. 3 a 36.

¹²⁹ Leg. cit.

Al respecto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, ha dictado las Reglas de Carácter General en Materia Aduanera, en las cuales se establecen los lugares autorizados en cada aduana y sus secciones aduaneras para la entrada al país y la salida del mismo de personas, mercancías y medios de transporte. ¹³⁰

Igualmente en dichas Reglas se aclara cuales son los días y las horas hábiles para la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de personas, mercancías y medios de transporte, en los distintos tráficos, para los servicios de almacenes y trámites de despacho. ¹³¹

Asimismo se señalan las mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radiactivas a que se refieren los artículos 10 fracción VII de la Ley Aduanera y 12 de su reglamento; lo que comprende el equipo especial de las embarcaciones y el equipo propio e indispensable de los vehículos destinados a servicios internacionales para el transporte

¹³⁰ "Diario Oficial" Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, viernes 18 de junio de 1982, p.p. 45 a 94. PRIMERA REGLA.

¹³¹ SEGUNDA REGLA.

de carga o de personas, y se aprueban las formas oficiales entre otras del manifiesto de carga; pedimentos de importación y de exportación; solicitud de régimen temporal y solicitud de tránsito.¹³²

Volviendo al estudio de lo establecido en el Reglamento de la Ley Aduanera, debemos mencionar que, éste autoriza la importación temporal de contenedores hasta por tres meses, y dos años para el caso de exportaciones, siempre que se retornen en el mismo estado al extranjero o al país.¹³³

También establece que las importaciones temporales de contenedores deberán ser tramitadas por las empresas de transporte multimodal o por los consignatarios de los mismos mediante la correspondiente solicitud ante la aduana de entrada, independientemente de que las mercancías que contengan sean despachadas ante una Aduana interior, o en el domicilio, bodegas o establecimientos de los interesados; y la exportación temporal de contenedores deberá tramitarla el remitente.¹³⁴

¹³² CUARTA, SEXTA Y DECIMA SEPTIMA REGLAS.

¹³³ Reglamento de la Ley Aduanera, Leg. Cit., artículo 139 fracción I.

¹³⁴ Leg. cit., Artículos 145 y 146.

Igualmente establece que las aduanas podrán autorizar el régimen de tránsito mediante solicitud a la que se acompañarán los siguientes documentos:

I.- En tránsito interno:

...

II.- En tránsito internacional:

a) Con destino al extranjero:

El documento de transporte donde consta la cantidad de bultos y descripción completa de las mercancías que -- contengan, el país de procedencia y el de destino.

b) Por territorio extranjero:

El documento de transporte donde consta la cantidad de bultos y descripción completa de las mercancías que -- contenga, la aduana de salida y la de entrada.¹³⁵

Del análisis de lo anterior, se advierte la importancia que tendrá para el régimen de tránsito aduanero, el documento

¹³⁵ Leg. cit., Artículo 154.

de transporte en contenedores que establece el Reglamento para el transporte multimodal mediante el uso de contenedores y el documento de transporte multimodal que establece el Convenio - de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional.

Por otra parte, dicho Reglamento establece lo siguiente en relación al régimen de tránsito aduanero:

"Artículo 155.- En los casos de tránsito de mercancías corresponde a la aduana de despacho o a la de salida al extranjero el cómputo de los plazos y el cobro de las contribuciones causadas". 136

"Artículo 156.- Autorizado el tránsito en los términos de la Ley, la aduana entregará al transportista la documentación respectiva, para que la entregue a la de destino y ampare el traslado de las mercancías.

Tratándose de personas distintas a las empresas de ---- transporte, deberán constituir garantía o solicitar a su costa,

que dicho traslado se haga bajo custodia del personal aduanero".¹³⁷

En materia hacendaria, como lo hemos mencionado anteriormente también se encuentran las Leyes del Impuesto General de Importación y del Impuesto General de Exportación, así como las Notas Explicativas de la Tarifa de Importación y Exportación, que definen a los contenedores de la siguiente manera:

"Partida 86.08.- Contenedores (Cadres, containers)", - incluidos los contenedores-cisternas y los contenedores-depósitos, utilizados en cualquier medio de transporte.

Los contenedores son embalajes especiales concebidos y equipados para poder ser transportados por uno o varios medios de transporte. Están equipados con dispositivos para facilitar su manipulación y estiba a bordo del vehículo, de la aeronave o del barco transportador. Son apropiados para el transporte de puerta a puerta de las mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de salida hasta el lugar de llegada, son -

¹³⁷ Leg. cit.

de construcción robusta a fin de permitir su uso repetido.¹³⁸

En la definición anterior, destaca la importancia y utilidad que tienen los contenedores en el transporte multimodal.

Por lo que se refiere a las funciones de autoridad relativas al transporte multimodal, debemos aclarar que el Artículo 36 fracción XIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece que a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y la tarifa para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos, relacionados con los transportes o las comunicaciones.

¹³⁸ Notas Explicativas de la Tarifa del Impuesto General de Importación 8a. ed., Edit. Información Aduanera de México, México 1980, p. 4058-34 y 4058-35.

**3.- REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL
INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES.**

Para adecuar las normas y condiciones de operación del transporte multimodal internacional al sistema nacional, el -- Ejecutivo Federal con fundamento en la facultad que le confiere la fracción I del Artículo 89 Constitucional y con fundamento en los artículos 12, 13, 31, 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 255 inciso K) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2o., 3o., 8o., párrafo primero, - 50, 51, 52, 53 y 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, creó el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el uso de Contenedores.¹³⁹

Dicho Reglamento se encuentra integrado por una parte - introductiva en la que se expresan los considerandos respectivos y una parte ordenativa o dispositiva que consta de cinco - capítulos.

¹³⁹ "Reglamento para el Transporte Multimodal ...", "Diario Oficial" Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, 6 de julio de 1979, p.p. 5 a 8.

El primero de ellos establece las siguientes disposiciones generales:

AMBITO DE APLICACION

"Este Reglamento se aplica en todo lo relativo al movimiento de contenedores en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas -- con este tipo de transporte y regulará la actividad del empresario de transporte multimodal.¹⁴⁰

AUTORIDAD ENCARGADA DE REGULAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones necesarias para el manejo de contenedores -

¹⁴⁰ Artículo 1.

en transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia, este Reglamento y las demás disposiciones administrativas aplicables.

La prestación del servicio se sujetará a los horarios, tarifas, reglas de aplicación, y a las modalidades que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca en las autorizaciones correspondientes de acuerdo con el interés público".¹⁴¹

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos y terrestres así como los lugares - del interior, bodegas habilitadas y terminales ferroviarias y otros recintos, en los que por reunir las condiciones de eficacia, seguridad e higiene, pueden realizarse maniobras de contenedores".¹⁴²

¹⁴¹ Artículo 2o.

¹⁴² Artículo 4o.

DESCRIPCION DEL CONTENEDOR

"Para los efectos de este Reglamento contenedor de carga es un recipiente de características establecidas, con dispositivos que faciliten su manejo y transbordo, para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías sin manipulación intermedia de éstas, en dos o más modos de transporte.

Para todo lo relativo a clases o características de los contenedores se estará a lo dispuesto por las Notas Explicativas de la Tarifa del Impuesto General de Importación".¹⁴³

REGISTRO DE CONTENEDORES

"Los propietarios o legítimos poseedores de contenedores fabricados en el país o importados, definitivamente deberán registrarlos en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".¹⁴⁴

Es necesario aclarar a este respecto que, a pesar de lo establecido en dicho artículo y no obstante que este Reglamen-

¹⁴³ Artículo 3o.

¹⁴⁴ Artículo 6o.

to se encuentra en vigor desde el día 7 de julio de 1979; hasta nuestros días no se ha establecido el referido Registro de Contenedores y no se ha incluido dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El capítulo segundo se refiere al Empresario de Transporte Multimodal, definiéndolo como "la persona moral pública o privada, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúa como principal de la organización y ejecución del transporte en contenedores y que asume frente al usuario o sus causahabientes, la responsabilidad del contrato".

Los socios del Empresario de Transporte Multimodal, deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, así como los concesionarios o permisionarios de sus servicios conexos, a excepción del Estado o cualquier ente público que podrá no serlo, en todo caso, en la sociedad estarán representados por lo menos dos modos de transporte.¹⁴⁵

¹⁴⁵ Artículo 7o.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a los Empresarios* de Transporte Multimodal previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1.- Acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas; con cláusula de exclusión de extranjeros y, en el supuesto de que uno o varios de sus socios sean personas morales, deberán ser precisamente, sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

En su escritura constitutiva se indicará que las acciones, partes sociales o aportaciones que integran el capital social deberán ser nominativas; además de que el administrador - único o los integrantes del Consejo de Administración, cuerpos o comisiones, directores o gerentes, serán siempre mexicanos.

2.- Acreditar a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica, comercial y económica.

3.- Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad técnica y administrativa; y solvencia económica para la correcta consecución de sus fines.

4.- Presentar proyectos del área o áreas de operación en las que pretenda llevar a cabo sus actividades.

5.- Obtener la opinión de la Comisión de Transporte -- Multimodal.¹⁴⁶

El Empresario de Transporte Multimodal está obligado en tre otras cosas:

1.- Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y ---- Transportes anualmente un informe que contenga con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos o estadísticos que permitan conocer la operación del servi cio.

2.- Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debidamente acreditados, todos -- los informes o datos que sean necesarios para llenar su cometi do.

¹⁴⁶ Artículo 8o.

3.- Someter a la previa aprobación de la Secretaría -- (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) los contratos tipo que pretenda celebrar con los usuarios del servicio, los -- cuales no surtirán efectos mientras no se llene el requisito -- de aprobación.

4.- Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte en contenedores, a efecto de vigilar en su caso, el cumplimiento de lo establecido en los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, asimismo, la Secretaría comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso de transporte marítimo, haya una participación equitativa por parte de las Empresas Navieras Nacionales.

5.- Contratar por conducto de las centrales de servicios de carga de autotransporte federal, autorizadas por la Se cretaría de Comunicaciones y Transportes, el transporte de con tenedores con los permisionarios o concesionarios de estos ser vicios en carretera de jurisdicción federal.

6.- Participar en las actividades de coordinación en -

materia operativa y mercantil que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dicho Empresario es responsable del contenedor, la mercancía o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores del transporte reciban la mercancía del usuario o de sus representantes, hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia, dicho Empresario responderá por:

- a) La pérdida total o parcial del contenedor, mercancía o bienes.
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c) De la demora en la entrega del contenedor, la mercancía o bienes.¹⁴⁷

Por otro lado, el Empresario tendrá derecho a repetir en contra de los porteadores en los términos de la legislación aplicable.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Artículo 11o.

¹⁴⁸ Artículo 12o.

Sin embargo, el Empresario no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras del contenedor, las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos o bien como consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor.¹⁴⁹

Cuando se haga cargo de las mercancías o bienes, deberá expedir al usuario del servicio, el documento de mercancías en contenedores, mismo que contemplará los siguientes datos:¹⁵⁰

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas y peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, (todo esto tal y como lo proporcione el expedidor).
- b) El estado aparente de las mercancías.
- c) El Nombre y domicilio del principal establecimiento del Empresario.

¹⁴⁹ Artículo 13o.

¹⁵⁰ Artículo 15o.

- d) El nombre y domicilio del expedidor.
- e) El nombre y domicilio del destinatario.
- f) El nombre y domicilio del establecimiento principal del porteador marítimo, aéreo o terrestre.
- g) Lugar y fecha en que el empresario se hace cargo de las mercancías o bienes.
- h) Lugar en que se deba hacer la entrega de la mercancía.
- i) Plazo aproximado convenido para la entrega de las mercancías o bienes.
- j) El lugar y fecha de expedición del documento de mercancías en contenedores.
- k) Firma de la persona o empresario de transporte en contenedores.
- l) El importe del flete correspondiente a cada modo de transporte y una indicación de si el flete ha sido pagado o es pagadero por el destinatario.
- m) El valor en fábrica de las mercancías o bienes.
- n) Las condiciones de embarque y las del seguro si es que se ha pactado.

- o) La clasificación de las mercancías o bienes peligrosos con arreglo a las normas internacionales vigentes o a la legislación nacional para cada modo de transporte.
- p) La mención de que el Empresario es responsable en los términos de las leyes de la materia y en particular de contratar un seguro de responsabilidad en los términos de la legislación aplicable.¹⁵¹

Quando el Empresario tenga motivos razonables para sospechar sobre la veracidad de los datos proporcionados por el usuario o cuando no haya tenido medios suficientes para verificarlos, podrá incluir en el documento de transporte, una reserva en la que se especifiquen sus razones para sospechar o que no tuvo los medios necesarios para verificar los datos.¹⁵²

"La expedición del documento de mercancías en contenidos es independiente de los documentos que se expidan por los portadores conforme a la legislación aplicable".¹⁵³

151 Artículo 19o.
 152 Artículo 18o.
 153 Artículo 20.

Debemos resaltar las disposiciones contenidas en el artículo 21 de este Reglamento que a la letra dice:

"Artículo 21.- Cuando el contrato de transporte multimodal sea celebrado por algún empresario extranjero o naviero nacional, éstos estarán obligados a contratar a su vez, los -- servicios del transporte multimodal dentro del territorio nacional, con un empresario mexicano de transporte multimodal. De no cumplirse lo anterior se impedirá su ejecución".

A pesar de que sobre este artículo se podría hacer un profundo y minucioso exámen de su contenido y alcance, que inclusive, podría ser motivo de un trabajo de tesis profesional; en virtud de que no es ese el objeto de este trabajo, para --- efectos del mismo sólo deseamos apuntar que dicho precepto en la práctica, podría dar lugar a la violación de lo establecido en el artículo 28 de nuestra Carga Magna, que a la letra dice:

"Artículo 28.- En los Estados Unidos Mexicanos no ha--
brá monopolios ni estancos de ninguna clase; ...

En consecuencia la ley castigará severamente y las auto-
ridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acapara

miento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios, todo acto o procedimiento que evite o tienda a evitar la libre concurrencia en la producción, industria o comercio o servicios al público; todo acuerdo o combinación, de cualquier manera que se haga, de productores, industriales, comerciantes y empresarios de transportes o de algún otro servicio para evitar la -- competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que consitituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna --- clase social.

..."

Se podría pensar que este artículo fomenta de alguna manera al monopolio, en virtud de que reserva para los empresarios de transporte multimodal mexicanos de una manera única, - la ejecución del transporte multimodal internacional, es decir obliga a los navieros nacionales (usuarios) a contratar dicho servicio de transporte con un empresario de transporte multimodal mexicano, sopena de no permitir su ejecución, lo cual también se podría pensar que limita el derecho a la libre concu--

rrencia, pues los usuarios no tienen libertad de contratar -- con el empresario de transporte multimodal que mejores condi-- ciones les ofrezca, ya que de acuerdo a la legislación nacio-- nal especial, está obligado a contratar con un empresario de - transporte multimodal mexicano, que en la actualidad se denomi na Empresa Mexicana de Transporte Multimodal.

De acuerdo con lo que nos dice la Doctrina, quizá se po dría pensar que dicho artículo da lugar a uno de los llamados monopolios incondicionales a largo plazo, que el maestro An--- drés Serra Rojas define como "aquel cuyo poderío no está limi-- tado ni por las probabilidades de que con el tiempo surjan com petidores que aumenten la capacidad de la industria, ni por la de que un alza de precio más alla de cierto niver provoque com petencia, quizá extranjera. Estos monopolios se establecen -- por la acción del gobierno que prohíbe la concurrencia".¹⁵⁴

Asimismo la Doctrina nos dice "Ninguna ley reglamenta-- ria puede desviar el sentido de un precepto constitucional que obedece a muy complejas razones. Si la norma constitucional - no es la adecuada, el camino lógico es su reforma no su inapli

¹⁵⁴ Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo, 9a. ed. -- Edit. Porrúa, S. A., México 1979, p. 351

cación".¹⁵⁵

Por otro lado, dicho Reglamento establece,

"La carga o descarga de la mercancía y bienes contenedo-
rizados se efectuará en los locales o espacios de propiedad --
particular que designe el usuario del servicio, sin perjuicio
de que tales maniobras puedan llevarse a cabo en los puertos -
marítimos, aéreos, fronterizos, patios de ferrocarril y los lu-
gares en donde operen centrales de carga concesionadas por la
Secretaría de Comunicaciones y Transportes".¹⁵⁶

Asimismo establece que los lugares para el manejo de --
contenedores, deberán contar con el equipo necesario, personal
idoneo y dimensiones suficientes a juicio de la Secretaría sin
perjuicio de las condiciones que sean fijadas por las demás au-
toridades competentes.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Sepúlveda, Cesar. "El abuso de la patente como factor
de monopolios", citado por Serra Rojas, Andrés, Op. cit. 359.

¹⁵⁶ Artículo 23.

¹⁵⁷ Artículo 24.

Para los efectos de dicho Reglamento, el mismo establece en su capítulo cuarto, que se crea la Comisión de Transporte Multimodal, que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos, y Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, fungiendo como Presidente de la Comisión el titular de la Dirección nombrada en último lugar.¹⁵⁸

Debe mencionarse que actualmente se encuentra en estudio el proyecto del Reglamento Interior de la Comisión de Transporte Multimodal, que regulará en forma expresa, sus atribuciones, dentro de las que podemos señalar las siguientes:

- 1.- Emitir opinión respecto de los dictámenes que le sean presentados por la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, en relación al otorgamiento de autorizaciones para operar el transporte multimodal internacional de contenedores.

2.- Emitir opinión respecto a la procedencia de revocación de autorizaciones para operar el transporte multimodal internacional de contenedores, a solicitud de la Dirección antes mencionada.

3.- Las resoluciones de la Comisión tendrán el carácter de opiniones, sujetas a la determinación del Secretario de Comunicaciones y Transportes.

4.- La comisión sesionaria cuando así lo determine el Secretario del Ramo, o bien por disposición del Presidente de la misma.

Para terminar con el estudio de este ordenamiento, debemos mencionar que de conformidad con lo estipulado en el artículo 9o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el capítulo quinto del Reglamento versa sobre la Coordinación Administrativa, mencionando que las autoridades competentes en lo referente al Transporte Multimodal, deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su legal prestación, y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.¹⁵⁹

De la lectura del Reglamento anteriormente descrito, podemos afirmar que las personas que participaron en su elaboración tuvieron la buena fe de crear un instrumento jurídico que se adaptara en las cuestiones de fondo al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y que a la vez preservara la nacionalidad de la industria del transporte; pero quizá por centrarse demasiado en la importancia de este segundo objetivo, no se analizaron a fondo las consecuencias que dicho ordenamiento pudiera originar en contravención a lo establecido en nuestra Carta Magna.

a).- REGIMEN OPERATIVO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Como hemos mencionado en el apartado anterior, los artículos 7^o a 21 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el uso de Contenedores, versan sobre todo lo relativo al Empresario de Transporte Multimodal, sin embargo, es de resaltarse que dentro del contenido de dichos artículos se habla de autorización otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a personas morales integradas por - concesionarios o permisionarios de modos de transporte, navieros o de sus servicios conexos; lo cual significa que para que una persona moral esté en condiciones de solicitar y obtener que - se le faculte para operar como empresario de transporte multimodal, es necesario que sus integrantes tengan otorgada con anterioridad, una concesión o un permiso para establecer y explotar un servicio público de transporte o sus servicios conexos, es decir, se requiere que los socios de la persona moral tengan preestablecido un derecho, el derecho a establecer y explotar un servicio público de transporte o sus servicios conexos, --- siempre y cuando en la sociedad se hayan representados cuando menos dos modos de transporte.

No obstante que el objeto de este trabajo no es el estu

dio de los actos administrativos, y por ello no profundisaremos en este tema, queremos apuntar una observación que podría ser tema para desarrollar y analizar a través de un trabajo de tesis, y es el siguiente:

A pesar de que en el Reglamento en cuestión, se menciona en diversos de sus artículos el concepto de autorización, - para denominar al acto administrativo por medio del cual el Estado facultará al empresario de transporte multimodal a operar como tal, es decir, para que preste y organice el servicio público de transporte multimodal; consideramos que dicho término está mal empleado en virtud de que no se trata sino del acto - administrativo denominado concesión que nuestra doctrina distingue claramente del acto administrativo denominado autorización.

Al respecto Miguel Acosta Romero nos dice, "la concesión constituye un acto administrativo discrecional, del órgano de la Administración Pública, que aplica en un caso concreto las disposiciones que regulan la materia de la concesión".¹⁶⁰

¹⁶⁰ Acosta Romero, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, 3a. ed.; Edit. Porrúa, S. A., México, 1979, p. -- 355.

"Es un procedimiento por el cual una persona pública -- llamada autoridad concedente, confía a una persona física o moral, llamada concesionario, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio".¹⁶¹

"El Régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es Derecho Público y está constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes, los reglamentos, decretos, circulares y --- acuerdos que fijan el régimen al que están sometidas la concesión, el concesionario y la propia actividad".¹⁶²

Por otro lado, la autorización "es un acto administrativo por el cual se levanta o remueve un obstáculo o impedimento legal ya establecido para el ejercicio de un derecho de un particular".¹⁶³

¹⁶¹ Vedel. Derecho Administrativo. Paris 1959. Tomo II. pág. 570, citado por Fraga, Gabino. Derecho Administrativo, - Edit. Porrúa, S. A., 8a. Edición, México 1960. p. 242, citado por Pineda Servín, Isaura Guadalupe, Op. cit. p. 86.

¹⁶² Acosta Romero, Miguel, Op. cit., p. 354.

¹⁶³ Ibidem. p. 191.

El maestro Gabino Fraga nos dice que en la generalidad de los casos en que la legislación positiva ha adoptado el régimen de autorizaciones, hay un derecho preexistente del particular, pero su derecho se encuentra restringido porque puede - afectar la tranquilidad, la seguridad o la salubridad públicas o la economía del país y sólo, hasta que se satisfacen determinados requisitos que dejan a salvo tales intereses, es cuando la Administración permite el ejercicio de aquel derecho previo. Así pues la autorización constituye un acto que condiciona para un particular el ejercicio de algunos de sus derechos.¹⁶⁴

Del análisis de las definiciones de concesión antes mencionadas se puede apreciar que el acto administrativo por medio del cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta a un particular para operar como empresario de transporte multimodal, es decir, para explotar el servicio público de transporte en su modalidad de transporte multimodal, es una -- concesión, pues en primer lugar, su prestación constituye un -- servicio público, definiéndose de la siguiente manera: "Una -- actividad técnica, encaminada a satisfacer necesidades colecti

¹⁶⁴ Idem.

vas fundamentales, mediante la prestación de actividades individuales, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares, previa la obtención de la concesión para su realización".¹⁶⁵

Dicho concepto se encuentra apoyado por lo establecido en los artículos 3o.; 27 fracción VI; 73 fracción XXV, XXIX; - 123 Apartado "A" fracción XVIII de nuestra constitución.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, por su parte define al servicio público de la siguiente manera: "Para los efectos de esta Ley, se entiende por servicio público, la actividad organizada que se realice conforme a las leyes o reglamentos vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente, necesidades de carácter colectivo. La prestación de estos servicios es de interés público."¹⁶⁶

¹⁶⁵ Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 3a. ed. Edit. Porrúa, S. A., México 1979, p. 375.

¹⁶⁶ Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, --- Edit. Ediciones Andrade, México, 1978, p. 630, art. 23.

La Ley Federal del Trabajo en sus artículos 452 fracción III y 455, determina como servicio público, los relativos a comunicaciones y transportes, los de gas, luz y energía eléctrica, los de limpieza y los de aprovisionamiento y distribución de aguas destinadas al servicio de la población, los sanitarios, los de hospitales, los de cementerios y los de alimentación cuando se refieran a artículos de primera necesidad.¹⁶⁷

Por lo que se refiere a la Ley de Vías Generales de Comunicación, ésta regula en su aspecto general los servicios públicos en lo que se refiere a explotación del servicio público de transporte por vía terrestre, aérea y marítima, en sus modalidades de mercancías y bienes; de personas, y el mixto.

Considerado el transporte multimodal como un servicio público, su establecimiento y organización se encuentra a cargo del Estado, que se realizará a través de un procedimiento sujeto a un régimen jurídico especial.

¹⁶⁷ Trueba Urbina, Alberto y Trueba Barrera, Jorge.- Nueva Ley Federal del Trabajo Reformada. 46a. ed.; Edit. Porrúa, S. A., México, 1981, p.p. 201 a 203.

Igualmente su modificación debe ser declarada por el Estado, mediante leyes emanadas del Congreso de la Unión. La supresión del servicio también corresponde al Poder Legislativo, a pesar de que en ella se otorgue facultad discrecional al Ejecutivo para determinar el tiempo, forma y el procedimiento para la supresión.

En consecuencia para realizar su prestación, es necesario obtener previamente la concesión del Gobierno Federal, previo el cumplimiento de los requisitos necesarios, conforme al procedimiento establecido y bajo las condiciones y límites que se establezcan por la autoridad competente.

Los elementos subjetivos de la concesión en el servicio público de Transporte Multimodal, son los siguientes:¹⁶⁸

- a) La autoridad concesionaria, que es la Administración Pública Federal.
- b) El concesionario o titular de la concesión, es la persona moral pública o privada a quien se otorga.

¹⁶⁸ Acosta Romero, Miguel. Op. cit. p. 354.

- c) Los usuarios del servicio, son aquellas personas -- que van a solicitar la prestación del mismo, con -- las condiciones de operación y bajo las tarifas autorizadas correspondientes.

Los principios que rigen la concesión, son a saber:

. La capacidad del Concesionario.- En la concesión de explotación del servicio público de Transporte Multimodal, se exige que el solicitante sea una persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros (artículos 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 8o. del Reglamento para el Transporte Multimodal Mediante el Uso de Contenedores).

. Capacidad Técnica del Concesionario.- Esta se aprecia en sus dos aspectos, personal y material, en virtud de que deberá contar: con el personal adecuado y necesario para efectuar el servicio, y con el equipo de transporte e instalaciones necesarias y adecuadas para realizar dicha actividad.

. Capacidad Financiera.- Es indispensable que se cuente con la capacidad económica necesaria para contratar al perso--

nal suficiente para prestar el servicio y adquirir los bienes necesarios.

. Plazo.- Generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado, es decir por un lapso más o menos largo, durante el cual el concesionario disfruta de los derechos derivados de este acto.

Sin embargo, no todas las concesiones se otorgan por -- plazos iguales, en virtud de que los mismos son fijados de una manera discrecional por el gobierno federal.

. Derechos del Concesionario.- Estos nacen y se generan una vez otorgada la concesión. Desde este punto de vista la - concesión es constitutiva y esta característica la distingue - del régimen de permisos, licencias y autorizaciones, en el que el particular tiene derechos preexistentes que han sido sometidos a limitaciones o modalidades por razones de salubridad, seguridad y orden público y que sujetan al particular al cumplimiento de una serie de requisitos, que una vez satisfechos le permiten realizar esa actividad.

En la concesión, los derechos que se adquieren son perso-

nalísimos, el concesionario debe ejercitarlos y cumplir las -- obligaciones que adquiere, por él mismo, o bien dirigir en for ma personal su ejecución a cargo del personal contratado.

El régimen de la concesión en México, impone el principio de intransmisibilidad de los derechos derivados de la concesión, o bien se permite la transmisión, llenando ciertos requisitos y previa la autorización de la autoridad concedente.

En la concesión de transporte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar previo el cumplimiento de los requisitos señalados por la ley de la materia, la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión.¹⁶⁹

En lo referente a las relaciones del empresario de ---- transporte multimodal con los usuarios del servicio, aquel celebra contratos mercantiles de acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio y en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

¹⁶⁹ Ley de Vías Generales de Comunicación, Leg. cit. artículo 13, p. 16.

En la concesión de transporte multimodal también se reconoce que el concesionario es propietario durante el término señalado en la concesión, del equipo de transporte, útiles, --muebles, enseres, instalaciones, y demás bienes que sean necesarios para continuar la explotación del servicio, aunque sujetos a ciertas modalidades, ya que no pueden gravarlos, ni cederlos, sin permiso de la autoridad y están sujetos a reversión.¹⁷⁰

También se reconoce al concesionario el derecho que tiene de obtener una utilidad que le permita realizar inversiones en equipo y material necesario, que le indemnice su esfuerzo y pueda estar en condiciones óptimas para cumplir con las obligaciones adquiridas en relación con su personal, con el Estado y con los usuarios del servicio.

Esto se obtiene mediante la aplicación de las tarifas o cuotas fijadas por la autoridad competente para cada servicio, las que constituyen el flete que debe cubrir el usuario por la

¹⁷⁰ Leg. cit. artículo 89, p. 51.

prestación del servicio público de transporte multimodal internacional.

Obligaciones del Concesionario.-

Dentro de las principales obligaciones que se derivan de la concesión se tienen las siguientes:

. Ejercitar en forma personal los derechos adquiridos, o supervisar al personal que contrate para su realización. (Artículo 13 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).¹⁷¹

. No transmitir, enajenar o gravar la concesión o los derechos derivados de la misma, a ningún Estado o gobierno extranjero. (Artículo 18 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).¹⁷²

. Realizar las obras necesarias para efectuar el servicio.¹⁷³

¹⁷¹ Leg. cit. p. 16.

¹⁷² Leg. cit. p. 18.

¹⁷³ Acosta Romero, Miguel, Op. cit. p. 360.

. Prestar el servicio en los términos y condiciones -- que se señalen en la propia concesión y en la legislación de -- la materia.¹⁷⁴

El procedimiento para otorgar la concesión del servicio público de transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores, se encuentra previsto en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus artículos 15 a 20.

Las fases del procedimiento son:

1a. Fase.- Se inicia con la solicitud de la persona moral pública o privada en la que se deben -- reunir los requisitos necesarios, estableci dos.¹⁷⁵ La Secretaría de Comunicaciones y - Transportes señala el monto de un depósito en efectivo que deberá constituirse en el - Banco de México, para garantizar la conti-- nuidad de los trámites necesarios.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores; Leg. cit. artículo 9.

¹⁷⁵ Leg. cit. artículo 7.

¹⁷⁶ Ley de Vías Generales de Comunicación, Leg. cit. artícu los 14 y 15.

2a. Fase.- Constituido el depósito la autoridad administrativa efectúa los estudios relativos a la capacidad técnica y financiera del solicitante conforme a las bases generales establecidas anualmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Si el resultado de éstos, fuere favorable, la solicitud con las modificaciones que acuerde dicha Secretaría, se publicará a costa del interesado, por dos veces de diez en diez días en el "Diario Oficial" de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, a efecto de que durante el plazo de un mes contado a partir de la última publicación, las personas que pudieran resultar afectadas, formulen sus objeciones respecto de la concesión a otorgarse.

3a. Fase.- Si transcurrido el plazo (de un mes) no se presentan oposiciones, o si las que se presenten no fueren de tomarse en consideración, se otorgará la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico -

que se estimen pertinentes de acuerdo al interés público. Su otorgamiento se realiza mediante la emisión de un documento por parte de la Secretaría, que se publica a costa del interesado en el "Diario Oficial" de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación. Se expresan en la misma los fundamentos y motivos de su otorgamiento y las condiciones y limitaciones a que estará sujeta.¹⁷⁷

Extinción de la Concesión.-

Son diversos los modos de extinción de la concesión: - el más normal es el cumplimiento del plazo establecido en la misma concesión; luego tenemos la falta de objeto o materia de la concesión, sin el cual es imposible realizar el servicio; - la revocación de la misma por falta de cumplimiento del concesionario de alguna de las obligaciones adquiridas; la caducidad, que opera cuando el concesionario está obligado a cumplir

¹⁷⁷ Leg. cit. artículo 15 p.p. 16 y 7.

ciertos requisitos establecidos en la ley, en el reglamento o en la concesión, dentro de un plazo establecido y no cumple -- con ellos.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Leg. cit. artículos 29 a 34, p.p. 22 a 27.

b).- REQUISITOS PARA OPERAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

De los temas que se han tratado en los apartados anteriores, debe destacarse el relativo a los requisitos y condiciones necesarios de cumplirse para la operación del transporte multimodal.

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el uso de Contenedores, establece que la importación y exportación de mercancías se podrá operar a través del transporte Multimodal, previo el cumplimiento entre otros de los siguientes requisitos y condiciones:

a) Acreditar que la sociedad está constituida de conformidad con las leyes mexicanas, es decir de acuerdo a la Ley General de Sociedades Mercantiles, con cláusula de exclusión de extranjeros y en caso de que uno o varios de sus socios sean personas morales, éstas también tendrán que haberse constituido en igual forma y además contener dicha cláusula de exclusión.

b) La indicación en la escritura constitutiva de que -

las acciones, partes sociales o aportaciones son nominativas. Es decir se tendrá que tratar de una Sociedad Anónima de Capital Variable.

c) La administración, gerencia y demás cuerpos y comisiones deberán ser ocupadas e integradas por mexicanos. Esta medida sin lugar a dudas fue tomada con el fin de proteger la industria nacional del transporte.

d) Los títulos representativos del capital social deberán contener la mención de que las acciones son nominativas y de que la administración, gerencia, cuerpos y comisiones de la sociedad deben estar ocupados e integrados por mexicanos.

e) Acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes la suficiente capacidad, técnica, comercial y financiera.

Desde el punto de vista técnico y financiero, el empresario deberá ser capaz de realizar entre otras, las siguientes funciones:

- 1.- Organizar la recepción y entrega de las mercancías

en el tiempo y en los lugares establecidos en el documento de transporte multimodal.

- 2.- Aceptar la responsabilidad de las mercancías durante su transportación, aún cuando esta responsabilidad abarque la conducción de la mercancía por más de un modo de transporte.
- 3.- Establecer agentes que vigilen la carga de las mercancías en contenedores, en los principales puertos, estaciones, terminales y puntos fronterizos del país.

Desde el punto de vista financiero, uno de los principales elementos que deberá cubrir el empresario de transporte multimodal, es la capacidad económica, a través de financiamiento propio o externo, para realizar las inversiones necesarias para el desarrollo de la operación de transporte multimodal, y otorgar la garantía correspondiente.

f) Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad y solvencia económica.

g) Presentar proyectos del área o áreas de operación -

en las que pretenda llevar a cabo el servicio de carga, descarga, almacenaje y estiba, vaciado y llenado, y el servicio de transporte.

h) Obtener el visto bueno de la Comisión de Transporte Multimodal.

i) Presentar anualmente a la Secretaría un informe --- anual que permita conocer la operación y resultados del servicio.

j) Proporcionar a los Inspectores de la Secretaría todos los datos y documentos que soliciten. Logicamente deberán estar legalmente facultados para ello dichos inspectores.

k) Someter a la previa aprobación de la Secretaría los contratos tipo que se pretendan celebrar con los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efectos sin esa aprobación.

l) Someter a la previa aprobación de la Secretaría los convenios que se vayan a celebrar con empresas extranjeras relacionadas con el servicio del transporte en contenedores, cuidando de respetar las tarifas legalmente establecidas y en los

cuales se estipule que habrá una participación equitativa de -
los navieros nacionales.

m) Sujetarse a las Tarifas y reglas de aplicación que
apruebe la Secretaría.

n) Contratar por conducto de las centrales de carga de
autotransporte federal autorizadas por la Secretaría, el trans
porte en contenedores con los permisionarios o concesionarios
de estos servicios en carreteras de jurisdicción federal.¹⁷⁹

¹⁷⁹ Artículos 8o., 9o.,

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

A).- SU CONCEPTO

El ordenamiento jurídico que establece la estructura básica de las instituciones contractuales es el Código Civil, el cual define al contrato de transporte de la siguiente manera:

"Artículo 2646.- El contrato por el cual alguno se --- obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".¹⁸⁰

Dicha definición implica: a) la existencia de una empresa mercantil denominada "porteadora"; b) la obligación de --- trasladar mercancías de un sitio a otro como finalidad del contrato; c) bajo su dirección o la de sus dependientes; d) mediante una retribución; y e) la entrega de las mercancías en el lugar convenido, a la persona señalada en el contrato, que

¹⁸⁰ Código Civil para el Distrito Federal 41a. ed., Edit. - Porrúa, S. A., México 1976, p. 455.

bien puede ser el propio cargador o un tercero.¹⁸¹

Por otra parte, el Contrato de Transporte Multimodal se define como "el contrato en virtud del cual un operador de --- transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal inter nacional de mercancías".¹⁸²

¹⁸¹ PINEDA SERVIN, ISAURO GUADALUPE, Op. cit., p. 96.

¹⁸² Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, Suiza, 24 de mayo de 1950. Parte I Disposiciones Generales. Artículo 1º.

**B).- RELACION CON OTROS CONTRATOS
DE TRANSPORTE**

Existe una estrecha relación del contrato de transporte multimodal de mercancías con otros contratos de transporte que se encuentran regulados por la Ley de Vías Generales de Comunicación, pues participa aquel de principios comunes a estos en su operación, como son:

1).- Obligatoriedad del porteador, de contratar.- La Ley de Vías Generales de Comunicación establece:

"Artículo 62.- Desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrán rehusarse a prestar el servicio correspondiente --- ...". 183

2).- Igualdad de trato para los usuarios del servicio.- Este principio se desprende del contenido de la fracción I del artículo 57 de la Ley General de Vías Generales de Comunicación

183 Ley de Vías Generales de Comunicación, Leg. Cit. p. 41.

que dice:

"Artículo 57.- Las empresas están obligadas a aplicar las tarifas sin variación alguna. Quedan en consecuencia, --- prohibidos:

I.- Todos los actos o contratos por los que se conceda directa o indirectamente a una o más personas, ya sea un precio menor que el autorizado en la tarifa, ya sean condiciones distintas de las que ésta establece ...".¹⁸⁴

Sin embargo, la misma Ley distingue algunas excepciones a este principio, en los casos de calamidad pública para fines de beneficencia; por razones de interés público; en los casos de transporte de animales y mercancías de fácil descomposición como frutas y legumbres.¹⁸⁵

3).- Principio de Proporcionalidad.- Este principio - encuentra su base legal en diferentes artículos de la Ley de - Vías Generales de Comunicación, como son:

¹⁸⁴ Leg. Cit. p. 37

¹⁸⁵ Leg. Cit., Artículos 58, 59, 63 y 64, p.p. 38 a 42.

El Artículo 56 obliga a las empresas en los casos para los que en un servicio determinado fueren aplicables diversas tarifas, a combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas. El Artículo 61 establece que el precio de un servicio determinado en las mismas condiciones no podrá ser igual ni menor para una distancia más larga que para una más corta; el artículo 67 establece a cargo de las empresas de transporte la obligación de transportar por la vía más corta o de menos costo, --- cuando el solicitante del servicio no exprese la ruta o línea a seguirse; y por último el artículo 68 establece que las empresas que exploten sus líneas en combinación con otras nacionales o extranjeras, tienen la obligación de expedir tarifas - unidas o combinadas, cuyas cuotas para las empresas nacionales no serán mayores que la suma de las que cada una de las empresas cobraría si hiciera el servicio independientemente.¹⁸⁶

4).- Principio de Responsabilidad.- El tema de la responsabilidad que asumen las empresas concesionarias o permisionarias, o autorizadas para establecer y explotar un servicio -

¹⁸⁶ Leg. cit., p.p. 34, 35, 37 y 40 a 43.

público de transporte de mercancías o bienes, es de suma importancia. La Ley de Vías Generales de Comunicación establece -- las normas reguladoras de dicha responsabilidad en los siguientes términos:

De manera general, las empresas de transporte no pueden limitar la responsabilidad que les impone la Ley mencionada -- con motivo del servicio que prestan.¹⁸⁷

Asimismo en términos generales, las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten.¹⁸⁸

La responsabilidad de las empresas porteadoras comienza en el momento en que reciben la carga, y termina cuando la entregan.¹⁸⁹

En los casos en que las empresas porteadoras expidan -- carta de porte o conocimiento directo, serán responsables de -

¹⁸⁷Leg. cit., Artículo 69

¹⁸⁸Leg. cit., Artículo 71

¹⁸⁹Artículo 74.

las pérdidas o averías que sufran los efectos objeto del servicio, aún cuando ocurran en líneas extranjeras, siempre que la pérdida o avería ocurra en el trayecto amparado por el conocimiento, teniendo derecho a exigir la indemnización correspondiente de las empresas directamente responsables. 190

La responsabilidad por las pérdidas o averías, comprende la obligación del porteador de pagar el valor declarado de las mercancías en el lugar y día de la entrega para su transporte. 191

También dichas empresas responderán por el retraso en la entrega de la mercancía, lo cual da lugar a que devuelvan parcial o totalmente el porte cobrado además de cubrir los perjuicios inmediatos correspondientes. 192

5).- Control Administrativo.- Para que las empresas de transporte puedan operar como tales, deben obtener de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la concesión, permiso

190 Artículo 78

191 Artículo 80

192 Artículo 84.

o autorización correspondiente y sujetarse a los horarios, tarifas y reglas previamente establecidas por dicha Secretaría.¹⁹³

¹⁹³Artículos 49, 50, 52 fracción I, y 55.

C).- LEGISLACION APLICABLE

Esta nueva modalidad en el transporte tiene su base fundamental en la combinación de dos o más modos de transporte (carretero, aéreo, marítimo, ferroviario), para el traslado de mercancías.

Para una mejor comprensión de este sistema de transporte, es necesario analizar la legislación que norma su campo de operación.

En principio debemos apuntar que cada tipo de transporte está regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos especiales.

Dicha Ley, en su Artículo 4o. establece el orden jerárquico de las fuentes legislativas mediante las cuales se resolverán las controversias que se susciten sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Tal orden es el siguiente:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos;

II.- Por la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes especiales;

III.- A falta de disposiciones de la legislación mencionada en el punto anterior, por los preceptos del Código de Comercio;

IV.- En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y

V.- En su defecto de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

De la lectura de dicho artículo, se advierte que el Código de Comercio es una fuente auxiliar del contrato de transporte, y en la fracción V del mismo se hace alusión a las necesidades mismas del servicio público, lo que constituye una remisión a los intereses en presencia como fuente legislativa y de interpretación.¹⁹⁴

¹⁹⁴ PINEDA SERVIN, ISAUARA GUADALUPE, Op. cit., p.p. 100 y 101.

Es necesario distinguir que el orden jerárquico antes enunciado, sólo se aplica a los contratos que se realicen en virtud de transportes efectuados en vías generales de comunicación. Su materia es Federal y por tanto las controversias derivadas de los mismos deberán someterse a la jurisdicción de los tribunales federales, en consecuencia en todos los demás contratos de transporte se aplicará el Código de Comercio y supletoriamente los Códigos Civil para el Distrito Federal y el Federal de Procedimientos Civiles.¹⁹⁵

En cuanto al ámbito jurídico internacional, como se menciona en los apartados anteriores, el transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se regulará en un futuro más o menos próximo por el Convenio de las Naciones Unidas del mismo nombre, concluido en Ginebra, Suiza el 24 de mayo de 1980, mismo que a pesar de que no ha entrado en vigor ya forma parte de nuestra legislación nacional.

Por consiguiente, en la actualidad solamente las relaciones entre empresas de transporte multimodal y las porteadoras.

¹⁹⁵ Artículos 3o. y 5o. Leg. cit., y 1º, 2º del Código de Comercio.

ras con las que subcontratan, se rigen por los convenios internacionales que existen celebrados en los diversos sectores del transporte, a los cuales nos referimos en la primera parte del capítulo anterior.

Asimismo, una vez que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías entre en vigor, su contenido no afectará la aplicación de dichos convenios internacionales o ley nacional relativos a la regulación y control de las operaciones de transporte, en virtud de que su contenido no es incompatible con el de tales instrumentos jurídicos.¹⁹⁶

¹⁹⁶ "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte ...", Artículo 4o. Reglamentación y control del transporte multimodal.

D).- NATURALEZA JURIDICA

La estructura jurídica del transporte civil sirve de esquema general para toda clase de transportes, sean públicos o privados, sean mercantiles o civiles.¹⁹⁷

Sin embargo, los tratadistas de Derecho Mercantil, han determinado la naturaleza mercantil del contrato de transporte, de la siguiente manera:¹⁹⁸

Es necesario centrarnos en el contenido del artículo -- 576 del Código de Comercio, que en relación con lo dispuesto -- en los artículos 75 fracción VIII del mismo ordenamiento y --- 2646 del Código Civil para el Distrito Federal, nos da las normas calificadoras, del transporte mercantil desde dos puntos -- de vista, uno objetivo y otro subjetivo.

Desde el punto de vista objetivo, la fracción I del artículo 576 del Código de Comercio precisa, que el contrato de

¹⁹⁷ Sánchez Medal, Ramón, De los Contratos Civiles, 3a. ed., Edit. Porrúa, S. A., México 1976, p. 307.

¹⁹⁸ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo - II, 10a. ed., Edit. Porrúa, S. A., México, 1972, p.p. 240 y -- 241.

transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil cuando tenga por objeto mercaderías o cualquiera efectos de comercio, es decir, que sería mercantil el transporte, cuando su objeto sean mercaderías o bienes de comercio.

Por otro lado, desde el punto de vista subjetivo, la -- fracción II de dicho artículo nos dice, que se reputará mercantil el transporte, cuando sin importar cual es su objeto el -- porteador sea comerciante o se dedique habitualmente a efectuar transportes para el público.

Analizando estos dos criterios, podemos decir que: El criterio objetivo no es aceptable en virtud de que no toda clase de transportes de mercaderías, es mercantil, dado que también puede darse de conformidad con lo que establece el artículo 2646 del Código Civil, transporte civil sobre mercaderías o cualesquiera otros objetos, en esta forma será civil cuando no sea mercantil pero ninguna de estas normas nos distingue cuando estamos ante un transporte civil y cuando ante uno mercantil. 199

El criterio subjetivo, no es claro ni lógico, ya que no es posible que se califique como mercantil el transporte realizado por un comerciante, máxime cuando sea otra su actividad.

Para resolver esta situación aparentemente sin salida, nos remitimos al artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, que establece como actos de comercio "las empresas de --- transporte de personas o cosas por tierra o por agua ...".

Se concluye que es este artículo el que nos da la fundamentación mercantil del transporte, pues dicha calificación no depende de la naturaleza de los objetos transportados, ni puede basarse exclusivamente en que el transporte sea realizado por un comerciante.

De conformidad con lo establecido en este precepto, el contrato de transporte es mercantil cuando sea realizado por - empresas de transportes, es decir, por empresas que habitualmente se dedican a verificar transportes en masa para el público en forma profesional, en tanto que el contrato civil por su parte, supone una actividad ocasional.²⁰⁰

²⁰⁰ Rodríguez Rodríguez, Joaquín, citado por Sánchez Meda, Ramón en Op. cit., Ibidem.

En resumen, podemos determinar que la naturaleza jurídica del Contrato de Transporte Multimodal, es de carácter mercantil, ya que su realización está a cargo de las empresas de transporte multimodal autorizadas por el Estado, para la prestación del servicio de transporte en masa para el público y en forma profesional.

E).- ELEMENTOS DEL CONTRATO

En el contrato de transporte multimodal figuran diversos elementos a saber:

1).- Elementos Personales

1.1.- Empresario de Transporte Multimodal

Esta figura se equipará a la de "porteador", "fletante o naviero" y "transportador". El empresario de transporte multimodal es la persona moral pública o privada autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúa como principal de la organización y ejecución del transporte en contenedores y que asume frente al usuario o sus causahabientes la responsabilidad del contrato.²⁰¹

La función del empresario es la de organizar y ejecutar o hacer ejecutar el transporte de mercancías mediante la combinación de los diversos modos de transporte, asumiendo la responsabilidad total de la operación frente al usuario, sin que el usuario pueda reclamar a cada porteador participante, y que

²⁰¹ Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores, artículo 7o. Leg. cit.

dando a salvo el derecho del empresario de repetir en contra del porteador responsable.

1.2.- Expedidor, remitente o cargador

Para esta figura se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el empresario u operador de transporte multimodal, o bien, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de -- transporte multimodal.²⁰²

1.3.- Destinatario o Consignatario

Se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

El consignatario forma parte del contrato y tiene un de recho condicionado en tanto que el expedidor podrá ejercitar su derecho o variar el destinatario o el lugar de entrega de las mercancías.

²⁰² "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal ..." Leg. cit. artículo 10. Disposiciones Generales.

2).- Elementos Reales

2.1.- El Precio o Flete

Este elemento, constituye la cantidad que el expedidor o el destinatario se obliga a cubrir al empresario o porteador por el transporte contratado, contra entrega del documento de transporte multimodal (carta de porte o conocimiento de embarque) o contra entrega de la mercancía, según el caso.

Al respecto la Ley de Vías Generales de Comunicación, - establece que la explotación de vías generales de comunicación, objeto de concesión o permiso (autorización) será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.²⁰³

Asimismo, el Reglamento para el Transporte Multimodal - Mediante el Uso de Contenedores señala, que las empresas de -- transporte multimodal se sujetarán a las tarifas y reglas de - aplicación (artículo 9o. inciso e),).

²⁰³ Leg. Cit., artículo 50

2.2.- Las Mercancías o efectos

Mercancías es cualquier cosa o género vendible.²⁰⁴

El convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en su artículo 10. (definiciones) establece "El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

3).- Formales

El Derecho Marítimo es uno de los pioneros de los títulos representativos de mercancías, el primero de los cuales es el conocimiento de embarque. En nuestro derecho se reglamentó desde la época colonial en las Ordenanzas de Bilbao, de 1737, que estuvieron en vigor hasta fines del Siglo XIX.²⁰⁵

El artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al igual que los artículos 2656 del Código Civil para el

²⁰⁴ De Pina, Rafael, Diccionario de Derecho.

²⁰⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, Títulos y Operaciones de Crédito, 9a. Edic., Edit. Herrero, S. A., México 1976, p. 154. Citado por Pineda Servin, Isaura Guadalupe, Op. Cit., p. 107.

Distrito Federal y 581 del Código de Comercio, determinan que las empresas porteadoras tienen obligación de expedir al remitente, una carta de porte o conocimiento al recibir las mercancías para su transporte.

También la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 168, señala que al celebrarse un contrato de transporte, el fletante o naviero, se obligará a expedir un conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque, tiende a generalizarse a toda clase de transporte. En el comercio se reconoce a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero las mismas funciones del conocimiento de embarque, y lo mismo sucede en el transporte aéreo, con las guías aéreas.

En el transporte combinado también existe un conocimiento denominado "directo".

Las Leyes de Vías Generales de Comunicación y de Navegación y Comercio Marítimo, establecen que el último porteador en el transporte combinado, estará obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el portea

dor inicial, en el que se harán constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga. Dicho documento hará prueba plena, es decir, producen presunción legal sin admitir prueba en contrario, sobre la fecha del recibo de la carga, su estado y el número de bultos que formen la remesa en el momento de la entrega. (Artículos 74 y 75 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y artículo 108 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).²⁰⁶

El Reglamento para el Transporte Multimodal Mediante el Uso de Contenedores, establece en su artículo 15 que, cuando el empresario de transporte multimodal se haga cargo de las mercancías o bienes, deberá expedir al usuario del servicio, el documento de mercancías en contenedores, el cual deberá contener los datos necesarios para la identificación de las mismas, y en su artículo 20 señala que dicho documento será independiente de los documentos que se expidan por los porteadores conforme a la legislación aplicable.

Por último, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en su ar---

²⁰⁶ Legs. Cits.

tículo 10. (definiciones) establece que se entiende por "documento de transporte multimodal" el documento que hace prueba de un contrato de Transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato.

**F).- LA RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO DE
TRANSPORTE MULTIMODAL Y SU EXTINCION**

El Empresario de Transporte Multimodal es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que sufran las cosas transportadas así como del retraso en la entrega de las mismas.

Dicho empresario no será responsable cuando la pérdida, avería o demora de las mercancías, bienes o contenedor, han sido ocasionados por vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor.²⁰⁷

Sin embargo su responsabilidad está limitada, por la -- Ley de Vías Generales de Comunicación en el siguiente artículo--
lo:

"Artículo 72.- La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

²⁰⁷ "Reglamento para el Transporte Multimodal Mediante ..." artículo 13.

I.- Cuando el remitente (expedidor) declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía declarada;

y

II.- Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga".²⁰⁸

Asimismo dicha ley en su artículo 80, establece que, --salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión, en los casos de pérdida o avería, comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías en el lugar y día de la entrega para su transporte y los daños conforme al Código de Comercio.

La responsabilidad del empresario, o porteador, se extingue conforme a lo establecido en el Código de Comercio, en los siguientes dos casos:

"Artículo 592.- La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:

²⁰⁸ Leg. Cit. p. 46.

I.- Por el recibo de las mercancías sin reclamación.

II.- Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y en el de un año, en las que tengan lugar en el extranjero".²⁰⁹

Debe aclararse que éste plazo supone una excepción a la regla establecida en el artículo 1043 fracción III del mismo ordenamiento, que señala; "en un año prescribirán todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo".²¹⁰

²⁰⁹ Leg. Cit. p. 52

²¹⁰ Idem. 58.

CAPITULO V
REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE
1982

El presente trabajo de tesis, estaba casi terminado, -- cuando se publicó en el "Diario Oficial" de la Federación del 16 de Agosto de 1982, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, con vigencia a partir del día 17 del mismo mes y año, con lo cual el presente capítulo tiene como finalidad realizar un análisis de dicho ordenamiento, en relación -- con el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores, estudiado en el apartado 3 - incisos A) y B) del capítulo III.

Para adecuar la legislación nacional a la internacional en materia de Transporte Multimodal, el Ejecutivo Federal con fundamento en la facultad que le concede el Artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en lo establecido en los Artículos 12, 13, 31 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 255K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos 2o., 3o., 8o. párrafo primero, 50, 51, 52, 124 y 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, expidió el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

Dicho Reglamento aboga el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del día 6 de julio de 1979.²¹¹

Este nuevo Reglamento al igual que el que aboga, está integrado por una parte de considerandos y otra parte ordenativa y dispositiva que consta de seis capítulos.

Para facilitar el análisis comparativo entre ambos Reglamentos, seguiremos el mismo orden seguido al estudiar el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores.

AMBITO DE APLICACION

El ámbito de aplicación en este Reglamento es el mismo señalado en el Reglamento de 1979, sólo que en lugar de referirse al movimiento de contenedores, se refiere al movimiento

²¹¹ Artículo primero, transitorio.

de mercancías, término que por su amplitud no sólo abarca a -- los contenedores sino a toda clase de mercancías. Asimismo se habla de Operador de Transporte Multimodal y no de Empresario de Transporte Multimodal, con lo cual se adecua este instrumento a lo establecido en el Convenio de las Naciones Unidas - sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.²¹²

**AUTORIDAD ENCARGADA DE
REGULAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL**

Esta autoridad es la misma que en el Reglamento de 1979 es decir, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Igualmente en este Reglamento se establece en la misma forma que en el Reglamento de 1979 que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la encargada de autorizar los lugares en que se podrán llevar a cabo las maniobras de carga, des carga, etc., de mercancías unitarizadas.²¹³

²¹² Artículo 1.

²¹³ Artículo 2.

DESCRIPCION DEL CONTENEDOR

En este Reglamento no se especifica lo que comprende el término "Contenedor", y se habla de dispositivos (contenedores, paletas, gabarras, etc.).²¹⁴

REGISTRO DE CONTENEDORES

En este nuevo Reglamento desaparece legalmente el nunca operado registro de contenedores, establecido en el artículo - 6o. del Reglamento de 1979.

El capítulo II al igual que en el Reglamento de 1979, - se refiere al Operador de Transporte Multimodal pero lo define en forma más clara y completa, de acuerdo con la definición establecida en el artículo 1o. párrafo segundo del Convenio de - las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.²¹⁵

²¹⁴ Artículo 3.

²¹⁵ Artículo 5.

Los requisitos que se establecen en este Reglamento para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorice a los Operadores de Transporte Multimodal, son exactamente los mismos que estableció el Reglamento de 1979.²¹⁶

Por lo que se refiere a las obligaciones del Operador de Transporte Multimodal, son las mismas que se establecían en el Reglamento de 1979 con exclusión de la obligación que en ese último se establecía, consistente en contratar un seguro de responsabilidad en los términos previstos por la legislación aplicable, aunque de conformidad con lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Operador de Transporte Multimodal está obligado a contratar dicho seguro.

Por otro lado se establece una nueva obligación consistente en contratar con los concesionarios o permisionarios legalmente autorizados, los movimientos de mercancías necesarios para la realización del Contrato de Transporte Multimodal Internacional.

²¹⁶ Artículo 6.

Por lo que se refiere a la responsabilidad del Operador de dicho servicio, no hay gran diferencia entre las normas establecidas en este Reglamento y las que establecía el Reglamento de 1979, sin embargo este nuevo Reglamento está redactado - con adecuación a los términos del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, - aunque ésta responsabilidad continúa basada en el principio de culpa o negligencia.²¹⁷

Igualmente, este Reglamento continúa manteniendo a cargo del Operador de Transporte Multimodal la obligación de expedir el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, en el momento que reciba estas del expedidor.²¹⁸

En términos generales, los datos y requisitos que establece este Reglamento, que debe reunir el documento de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, son los mismos - que establecía el Reglamento de 1979, adicionados de acuerdo - con los que establece para dicho documento el Convenio de las

²¹⁷ Artículos 9 a 12 y 14 a 16.

²¹⁸ Artículo 13.

Naciones Unidas sobre la materia, por lo cual se tiende a proteger al Operador de Transporte Multimodal.²¹⁹

A este respecto, las adiciones que deberán constar en dicho documento, son las siguientes:

1.- Una declaración que indique si el mismo es negociable o no.

2.- La moneda en que se deberá pagar el flete.

3.- El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento.²²⁰

El documento sigue conservando su independencia, respecto de la expedición de cualquier otro documento emitido por -- los portadores (carta de porte, conocimiento de embarque, guía aérea, etc.).

²¹⁹ Artículo 17.

²²⁰ Artículo 18.

Cabe señalar que el contenido del artículo 21 del Reglamento de 1979, sobre el cual sugerimos se hiciera un estudio - profundo en particular, en virtud de que quizá la redacción de dicho precepto en la práctica pudiera dar lugar a la violación de lo establecido en el artículo 28 de la Constitución; en este nuevo Reglamento ha desaparecido el contenido de dicho artículo 21, encontrándose la protección de la industria nacional del transporte, en la última parte del artículo 10. de este -- nuevo Reglamento, cuya redacción consideramos más adecuada a -- lo establecido en nuestra Carta Magna, y a la letra dice:

"Artículo 10.- ...

...

Los dispositivos o vehículos que hayan sido importados temporalmente para la ejecución de un transporte multimodal internacional, no podrán ser utilizados para movimiento doméstico de carga, salvo el caso en que los dispositivos se utilicen para el transporte de carga de exportación, y que este transporte se realice por un permisionario o concesionario autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Igual disposición se aplicará a los contenedores que ha yan sido importados vacíos."

Otra cuestión que encontramos en este Reglamento, como innovación, es que de conformidad con el párrafo segundo de su artículo 10. en todo transporte de mercancías autorizadas que tenga su origen o destino en el extranjero, se presumirá que - el mismo se realiza al amparo de un contrato de transporte mul timodal, lo cual consideramos es una protección para las par-- tes que intervienen en el contrato, aunque en la práctica a -- quien más beneficiará esto, es a los Operadores de Transporte Multimodal.

Respecto a las maniobras en Transporte Multimodal, este Reglamento es más claro que el de 1979, pues al contrario de - este último que se refería a las maniobras de carga y descarga de contenedores, se refiere a las maniobras de carga, descarga, transbordo, alijo, consolidación y desconsolidación de mercancías, independientemente de que estén o no contenedorizadas.

Por último, la reglamentación de la Comisión de Trans-- porte Multimodal Internacional y la de coordinación administra-- tiva de las autoridades competentes, es idéntico a la estable-- cida en el Reglamento de 1979.

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

PRIMERA.- El Transporte Multimodal es tan antiguo como la misma necesidad que el hombre ha tenido de satisfacer sus necesidades fisiológicas y psicológicas, así como de colocar -- bienes satisfactores en los centros de consumo que los de--mandan, lo cual, lo a impulsado a alcanzar nuevas metas.

SEGUNDA.- La unitarización de la carga es quizá el mejor de - los métodos para manipular grandes volúmenes de carga para un solo destinatario imprime una mayor velocidad de trans--porte, reduciendo el tiempo que dura el mismo, reduce el número de movimientos de carga y descarga de la misma, contribuye a solucionar en forma importante el problema del con--gestionamiento de cargas en los puertos, terminales, esta--ciones y aeropuertos, con el consiguiente ahorro en los costos de transporte y reducción de intereses a los capitales invertidos y estáticos en tanto las mercancías llegan a su destino final para los usuarios y el aumento en la produc--tividad.

TERCERA.- La contenedorización es el método de unitarización más avanzado, por lo que se le debería prestar mayor aten--

ción respecto a su reglamentación jurídica para facilitar su manejo y operación, ya que quizá fuera la solución al problema del congestionamiento de cargas en nuestro país.

CUARTA.- La experiencia ha demostrado que el uso del contenedor disminuye en gran escala los robos y las averías por malos manejos, revoltura, mala estiba, contaminación, mal tiempo, etc. de las mercancías.

QUINTA.- Los transportes son una actividad intermedia entre los diversos sectores de la producción, son la palanca que impulsa el desarrollo en todos los aspectos de la vida y al mismo tiempo el resultado del mismo desarrollo.

SEXTA.- Es indudable que mediante la combinación de los diferentes modos de transporte se puede lograr mayores adelantos y beneficios que desarrollando técnicas individualmente en cada uno de dichos modos de transporte.

SEPTIMA.- La Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. A. de C. V., es el único empresario de transporte multimodal autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y no obstante que cuenta con los medios y elementos su-

ficientes, no presta el servicio como debiera, y ya es tiempo de que las autoridades correspondientes actúen, pues no hay que olvidar que México al firmar y ratificar el Convenio Internacional sobre la materia ha adquirido una gran responsabilidad a la cual habrá de hacer frente.

OCTAVA.- Hasta antes de la celebración del último período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental, la América Latina y otros países en desarrollo se reusaban a adoptar un tratado internacional sobre transporte multimodal de mercancías, debido a las innumerables implicaciones que traería para ellos tal instrumento.

NOVENA.- Es incuestionable que México tarde o temprano tendría que enfrentarse a la realidad consistente en la operación del transporte multimodal y en contenedores que de hecho ya se había venido dando con anterioridad a la existencia de una reglamentación interna, pero consideramos que no sólo es necesaria la valentía para que un Estado afronte este tipo de problemas sino que es necesario tomar conciencia del papel que se juega en el ámbito internacional y de las condiciones y necesidades internas existentes en nuestro país.

DECIMA.- Para lograr la conclusión del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se requirió la celebración de seis períodos de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental y casi siete años, del 29 de octubre de 1973 hasta el 24 de mayo de 1980.

DECIMA PRIMERA.- Es una realidad, que difícilmente la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal permitirá que se autorice a otras empresas como Operador de Transporte Multimodal, -- por lo cual es necesario que los transportistas, navieros y líneas aéreas nacionales defiendan los derechos que nuestra legislación les tiene reservados.

DECIMA SEGUNDA.- Es necesario analizar a fondo el contenido y alcance del artículo 21 del Reglamento para el Transporte Multimodal mediante el uso de Contenedores en correlación con lo establecido en el artículo 28 de nuestra constitución, para determinar si en la práctica puede propiciar el fomento de los monopolios y coartar el derecho a la libre concurrencia que se consagra en nuestra Carta Magna, y en su caso promover su modificación.

DECIMA TERCERA.- Es necesario cambiar el término de autorización, empleado en distintos de los artículos del Reglamento para el Transporte Multimodal Mediante el Uso de Contenedores, por el de concesión.

DECIMA CUARTA.- La naturaleza jurídica del Contrato de Transporte Multimodal es Mercantil y se rige por lo establecido en el Código de Comercio y en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CONCLUSIONES ADICIONALES

Las conclusiones que en número de catorce están plasmadas con anterioridad, fueron elaboradas antes de tener conocimiento de la existencia del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1982. Todas ellas tienen validez actual a excepción de la Décima Segunda, pues en el actual Reglamento, desaparecen el artículo 21 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores del 6 de junio de 1979, por lo cual agregamos en éste apartado algunas otras conclusiones.

DECIMA QUINTA.- Con el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional del 16 de agosto de 1982, se adecúa la legislación nacional a la legislación internacional adoptada por nuestro país sobre la materia; se tiende a proteger a los operadores de Transporte Multimodal y se han suprimido normas que en la práctica podrían ocasionar la violación de normas constitucionales.

DECIMA SEXTA.- En el Reglamento mencionado en la conclusión anterior, al igual que en el Reglamento de 1979, se conti-

núa denominando equivocadamente, autorización, al acto administrativo por medio del cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta a los operadores de transporte -- multimodal para prestar este servicio.

B I B L I O G R A F I A

SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO

"México y el Transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. México. UNAM. ENEP -- Acatlán. 1981.

"El proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías, sus implicaciones para los países en vías de desarrollo". Boletín del Centro de Relaciones Internacionales. México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. Marzo de 1972. No. 12.

"Presentación de un nuevo proyecto de Convenio sobre Transporte Internacional Combinado de Mercancías". Boletín del Centro de Relaciones Internacionales. México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. Agosto de 1972. No. 21.

GARCIA MAYNEZ, EDUARDO. Introducción al Estudio del Derecho. 3a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1949.

SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Derecho Internacional Público. 5a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1979.

SERRA ROJAS, ANDRES. Derecho Administrativo. 9a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1979.

ACOSTA ROMERO, MIGUEL. Teoría General del Derecho Administrativo. 3a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1979.

SANCHEZ MEDAL, RAMON. De los Contratos Civiles. 3a. ed. ---
Edit. Porrúa, S. A. México. 1976.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, JOAQUIN. Derecho Mercantil. Tomo II. --
10a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1972.

DE PINA, RAFAEL. Diccionario de Derecho.

CERVANTES AHUMADA, RAUL. Títulos y Operaciones de Crédito. 9a.
ed. Edit. Herrero, S. A. México. 1976.

TESIS PROFESIONALES

MENDOZA NUÑEZ, FROYLAN. Las Nuevas Tecnologías de Transporte y su Incorporación en los países en Desarrollo. México. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Economía -- del IPN, 1979.

GONZALEZ RUBIO, PEDRO JOSE. Los Contenedores en el Comercio Exterior de México. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales de la UNAM. 1971.

CASTRO PAEZ, ENRIQUE. El Concepto de Transporte Multimodal en México. Curso de Actualización y Análisis de Problemas Marítimos y Portuarios. UNAM. ENEP Acatlán. Centro de Educación Continua Acatlán. México. 1981.

PINEDA SERVIN, ISAURA GUADALUPE. Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional, México. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho de la UNAM. 1981.

LEGISLACION CONSULTADA

Notas Explicativas de la Tarifa del Impuesto General de Importación. 8a. ed. Edit. Información Aduanera de México, S. A. México, edición 1980. Tomo IV

Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional - Mediante el Uso de Contenedores, México. Diario Oficial de la Federación del viernes 6 de julio de 1979.

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado, que se denominará Servicio Multimodal Transistémico. "Diario Oficial", Órgano Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México 10 de enero de 1980.

Decreto por el que se promulga el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, "Diario Oficial" Órgano Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 21 de abril de 1982.

Decreto por el que se promulga la Concepción de Viena sobre el Derecho de los Tratados, hecho en Viena el 23 de mayo de 1969, "Diario Oficial" Órgano Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México. 14 de febrero de 1975.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 70a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1982.

Ley de Vías Generales de Comunicación. 10a. ed. Edit. Porrúa, S. A., febrero de 1940. México. 1982.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Enero de 1963. 39a. ed. Edit. Porrúa, S. A., México. 1982.

Ley Aduanera. "Diario Oficial" Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México. 30 de diciembre de 1981.

Reglas de Carácter General en Materia Aduanera. "Diario Oficial". Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Viernes 18 de junio de 1982.

Reglamento de la Ley Aduanera, "Diario Oficial". Organó Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Viernes 18 de junio de 1982.

Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Edit. Ediciones Andrade. México. 1978.

Trueba Urbina, Alberto y Trueba Barrera Jorge. Nueva -- Ley Federal del Trabajo Reformada. 46a. ed. Edit. Porrúa, S. A. México. 1981.

Código Civil para el Distrito Federal. 41a. ed. Edit. -- Porrúa, S. A., México. 1976.

Código de Comercio, 39a.ed. Edit. Porrúa, S. A., México,
1982.

Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
México. "Diario Oficial" de la Federación del lunes 16
de agosto de 1982.

CONFERENCIAS Y OTROS DOCUMENTOS

Contrato de Transporte Combinado. E/CONF. 59/3. Ginebra, Suiza. Conferencia Naciones Unidas /OCMI sobre el Transporte de Contenedores, 23 de febrero de 1971.

Acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional. Antecedentes y aspectos de interés para los países en desarrollo CEPAL/MEXICO/SRNET/15 (PRELIMINAR) México. Comisión Económica para la América Latina. 10 de noviembre de 1976.

Conferencia pronunciada en UPIICSA, por Scheinvar Isaac, sobre "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional y la Posición Latinoamericana". México. Mayo de 1981.

DEPENDENCIAS DE GOBIERNO VISITADAS

**Secretaría de Relaciones Exteriores,
Dirección General de Tratados Multilaterales,
Departamento de Tratados.**

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
Dirección General de Tarifas, Subdirección de
Transporte Multimodal, Departamento Jurídico
y de Transporte Multimodal.**

INDICE GENERAL

	Pág.
INTRODUCCION	I

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

A).- Nacimiento del Transporte Multimodal	1
B).- La Unitarización de la Carga y sus Técnicas.	
1.- Definición del concepto	18
2.- La unitarización y sus Técnicas	25
C).- Los Contenedores.	
1.- Su concepto	37
2.- Breve historia de los contenedores	40
3.- Diferentes tipos de contenedores	47
D).- El Transporte, la combinación de los diversos - modos de transporte y el Transporte Multimodal.	
1.- Importancia del transporte	50
2.- Los diversos modos de transporte, su combi nación	54

CAPITULO II

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

Comentarios al mismo	62
----------------------------	----

CAPITULO III

MARCO JURIDICO SOBRE LA MATERIA

A).- Ambito Internacional	92
B).- Ambito Nacional.	
1.- Legislación en relación a los tratados Internacionales	98
2.- Legislación en relación al Transporte Multimodal de Mercancías	102
3.- Reglamento para el Transporte Multimodal - Internacional mediante el uso de contenedores	133
a) Régimen Operativo del Transporte Multimodal	152
b) Requisitos para operar el Transporte Multimodal	168

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

A).- Su concepto	173
B).- Relación con otros contratos de transporte	175
C).- Legislación aplicable	181
D).- Naturaleza jurídica	185
E).- Elementos del contrato	
1.- Elementos personales	189

2.- Elementos reales	191
3.- Formales	192
F).- La responsabilidad del Empresario de Transporte Multimodal y su extinción	196

CAPITULO V

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE 1982	199
---	-----

CONCLUSIONES	208
CONCLUSIONES ADICIONALES	213
BIBLIOGRAFIA	215