

29

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho



**" EL MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE
MULTIMODAL Y SU REGULACION EN LA
ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS "**

T E S I S

EXAMEN DE GRADUACION
DE LA FACULTAD DE DERECHO
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

ALEJANDRA LETICIA ACEVEDO ALONSO

México, D. F.

1986



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 está 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.

INTRODUCCION.

CAPITULO I

BREVE DESARROLLO HISTORICO DE LA UNITARIZACION
DE LA CARGA.

1.- Concepto General del Transporte Multimodal	1
2.- Naturaleza Jurídica	2
3.- Orígenes	3
A) Desarrollo de la Carga Unitarizada en México.	16
4.- Finalidad	19

CAPITULO II

LA UNITARIZACION DE LA CARGA

1.- Diferencias entre el Transporte de Carga Unitarizada y el Transporte de Carga Fraccionada.	22
2.-Tipos de unitarización	26
A) Contenedores	26
B) Paletas	42
C) Parcazas	43
D) Flejado	43
E) Eslingas	44
F) Preeslingado	45
3.- Consideraciones Económicas Relativas a la Unitarización de la Carga.	46

4.- Repercusiones de la Unitarización de la Carga en los Países en Desarrollo.	50
---	----

CAPITULO III

TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

1.- Definición.	54
2.- Origen	55
3.- Convenio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.	60
4.- Implicaciones del Transporte Multimodal en- el Contexto Internacional	78
A) Consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Multimodal en los Países en- Desarrollo.	79
B) Establecimiento de Empresas de Transpor- te Multimodal en los Países en Desarrollo.	100

CAPITULO IV.

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

1.- Surgimiento	114
2.- Estado actual	118
3.- Empresas de Transporte Multimodal en México.	128
A) Empresa Mexicana de Transporte Multimodal	128
B) Servicio Multimodal Transísmico (SEMULTRA)	131

4.- Marco Jurídico y el Reglamento del Transporte Multimodal en México.	134
CONCLUSIONES GENERALES	143
BIBLIOGRAFIA	148

INTRODUCCION.

Desde la recuperación de las economías centrales del sig tema de libre intercambio devastadas por la Segunda Guerra -- Mundial, y del surgimiento de los EE.UU. como país rector de la economía mundial a mediados de los años cincuentas hasta -- finales de la década pasada, se había registrado una tenden-- cia creciente en la evolución del comercio internacional, si-- tuación que trajo como consecuencia el surgimiento de moder-- nos y sofisticados sistemas en la esfera de la movilización y del manejo y transportación de mercancías al interior de aque-- llos países en su mayoría altamente industrializados que de-- mandaban un sistema cada vez más efectivo, rápido y seguro por el cual transportar sus volúmenes crecientes de productos, re sultado de la expansión de sus respectivas economías.

Es en este contexto donde surgen los conceptos de unita-- rización de la carga y de transporte multimodal, que son el -- objeto central de este trabajo, el cual pretende ofrecer un -- estudio y análisis de las circunstancias, normas y hechos que les dieron origen, así como un panorama íntegro y equilibrado acerca de la importancia, ventajas y problemas que implica su utilización y la necesidad de una normatividad internacional. Del mismo modo, presenta las consecuencias de su expansión, ha cia las áreas periféricas del comercio mundial, que están cons tituidas por los países con una economía de menor desarrollo-- relativo, dentro de las cuales debe ubicarse a México.

Se hace una evaluación de las grandes repercusiones y -- perspectivas que este avance tecnológico en materia de trans-- portación ha traído consigo en el marco general del comercio-- internacional; no obstante que hoy en día, y debido a la pro-- funda crisis financiera internacional que vivimos, se regis-- tra una fuerte contracción de la actividad comercial a nivel-- mundial, lo que hace cuestionar la vigencia de la operativi-- dad de los conceptos antes mencionados.

Por consecuencia, y a pesar de las enormes ventajas que-- ofrecen los sistemas de unitarización de mercancías y del -- transporte multimodal cuando se utilizan adecuadamente y bajo circunstancias idóneas, no siempre resulta benéfico para un-- país en vías de desarrollo adoptar y utilizar este tipo tan -- sofisticado de tecnología para la distribución de mercancías. En muchos casos, un país puede verse obligado a realizar pro-- yectos de modernización en la infraestructura de su sistema -- general de transporte, no obstante que se tenga el conocimien-- to de que, por lo mismo, a corto plazo, no le reeditará algu-- na ganancia o beneficio significativos, con la presión de que en caso de no hacerlo, así, permitiría que las empresas trans-- nacionales que dominan el campo del transporte multimodal in-- ternacional de cargas unitarizadas, invadan y controlen esta-- etapa de su comercio exterior en detrimento de su soberanía -- nacional.

Con el fin de facilitar la elaboración y comprensión del presente trabajo, se ha dividido en cuatro partes principales.

La primera de éstas, se aboca a exponer un breve resumen cronológico de la evolución que ha alcanzado la unitarización de la carga, desde su origen hasta su total estado de desarrollo actual. Así como la naturaleza jurídica de todas las actividades que el mismo implica.

En seguida se clasifica su definición y se describen las diversas opciones que existen para poder asimilar y adoptar este sistema a la economía e infraestructura industrial. Posteriormente se aborda el tratamiento del concepto de Transporte Multimodal Internacional, explicando en primera instancia su origen y definición para presentar después las posibilidades, ventajas y repercusiones de su utilización, proponiendo la necesidad de un marco Normativo de carácter Internacional, o alguna Convención que proponga los lineamientos generales a los que deban someterse las legislaciones especiales de cada país interviniendo en los sistemas del Transporte Multimodal.

Finalmente se hace referencia al caso particular de México, destacando las causas que explican su surgimiento, para luego reseñar su status actual y analizar, del mismo modo, las opciones y de la carga y del transporte multimodal en nuestro país a corto plazo, con las consecuencias económico-jurídicas de tal sistema.

CAPITULO I
BREVE DESARROLLO HISTORICO DE LA UNITARIZACION
DE LA CARGA.

1.- Concepto General del Transporte Multimodal.

La era del recipiente en el transporte de carga, ha creado varias décadas de lo que se conoce como la explosión en la transportación y la distribución en el comercio internacional. Esta explosión ha proseguido en una especie de reacción en cadena hacia todos los segmentos del comercio internacional, -- provocando una revolución en los sistemas de movilización y -- manejo de la carga, hasta el punto de haber afectado completamente los conceptos del transporte en general, tanto en el -- plano nacional como internacional. 1

Con el propósito de dejar claro el concepto de "recipiente", queremos manifestar que es aquella unidad de carga que se forma con un aparejo o dispositivo, de forma rectangular -- que tiene dimensiones normalizadas, y que contiene a su vez -- pequeñas unidades de carga que se manejan como una sola unidad. Hoy en día estas cajas son más conocidas con el nombre -- de "contenedores".

(1) Hoffmaster, R.N. y Neidenqard, C.A. El Transporte de Carga en Recipientes. (Containers). 1968. OEA/Ser. K/X.4.1 Doc. 25 Washington D.C. Organización de Estados Americanos (OEA). 1968 p. 11

El impacto de la innovación de este madurado método de--
movilización de mercaderías, se refleja en los miles de millo
nes de dólares que recientemente se han invertido en nuevas -
instalaciones y equipos llevando a los nuevos mercados mundia
les gran ímpetu económico, al grado de que las principales --
combinaciones de agencias multimodales, se han convertido en
verdaderos consorcios financieros para el comercio.

Como primer paso en la investigación y análisis de la --
unitarización de la carga, pasaremos a ver en el presente ca-
pítulo cómo surgió este revolucionario sistema que, como he-
mos dicho, no es otra cosa que el de los contenedores.

Como sabemos, la historia del transporte de carga en re-
cipientes data de principios del siglo XIX, para lo cual nos
remitimos al libro de Hoffmaster y Neidengard El Transporte-
de carga en recipientes.

2.- Naturaleza Jurídica.

Para dar una idea clara y detallada del desarrollo his-
tórico que ha tenido la unitarización de la carga, se presen-
ta a continuación una secuencia cronológica de éste, aportan-
do todos los datos e información recabados para tal efecto.

En 1801 surge el primer escrito que nos habla sobre la -
posibilidad de emplear recipientes, hecho por el británico Ja

mes Anderson.

En 1802-1814 Napoleón usa para el movimiento de su equipo militar, grandes cajas de madera que permitían, una más -- ágil movilización de los ejércitos imperiales.

3.- Orígenes

En 1892 Europa y la Gran Bretaña introducen el empleo de los recipientes en transportación de mercancías. En este mismo año, William Matson, Sueco de 33 años, inicia las operaciones de una empresa, la "Matson Navigation Company", que con el correr de los años se convertiría en la pionera del uso -- del contenedor, poniendo en operación dos buques, el "Santiago", y el "Rhoderik Dhu", de gran innovación tecnológica en -- ese entonces, pues contaban con una planta de almacenaje fría para las mercancías perecederas y luces eléctricas.

En 1911 aparece un artículo estadounidense con el número de abril de la revista National Geographic, con una fotografía de un recipiente de 18 x 8 x 8 pies.²

En 1920 tres de las principales líneas de ferrocarriles de los EEUU desarrollan el uso del recipiente.

(2) Van Den Burg. C. Containerization, A. Modern Transport - System. Londres; Hutchinson and Company. 1969 p. 152 Segunda Edición.

En 1921 la Matson Navegation puso en operación dos nuevos buques que transportaban recipientes; éstos eran el "Manulani", y el "Manukai".

En 1926 una empresa subsidiaria de la Matson, la "Oceanic Steamship Company", ya daba servicios marítimos con recipientes, en las rutas del Sureste del Pacífico desde California.

En este mismo año, aparecen unos escritos que demuestran que ya se habían usado grandes contenedores y de varios tipos, sobre tierra en la distribución de mercancías. La empresa "London Midland" y la "Scottish Railways", los usaron en este año.

En 1927 la Matson Navegation compró el buque "Malolo", - que también transportaba contenedores, con una velocidad de 22 nudos. Igualmente, en este año, la "Overseas Railways Inc" desarrolló el tráfico de transbordadores para carros de ferrocarril entre los puestos del Golfo de México, de EEUU y Cuba.³

En 1930 Esta misma empresa compró los buques "Mariposa", "Monterrey" y "Lurline".

En 1931 en los EEUU, el mayor revés en la evolución de este sistema frena el transporte de carga en recipientes por-

(3) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. "Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1980. México, ENEP. Acatlán, UNAM 1981 p.315.

25 años como consecuencia de una decisión de la Comisión de Comercio Interestatal relacionada con las reglamentaciones del recipiente, tarifas y conceptos económicos.

Asimismo, durante ese año en la Gran Bretaña fueron reconocidas las potencialidades de la contenerización, cuando la Comisión Real del Transporte reportó: "El uso de los contenedores es una buena forma, en la cual pensamos, se puede hacer un gran progreso. Las grandes ventajas de los contenedores, -- particularmente reduciendo el riesgo de daños y reduciendo los costos de transportación, son tan obvias que resulta sorprendente, que no los hayamos usado más ampliamente con anterioridad", como nos lo hace saber González Rubio Sánchez en su libro Los Contenedores en el Comercio Exterior de México. (Veáse pág. 11).

1941 la empresa Matson estableció una División de Transportación Aérea, que transportaba recipientes de Oakland a Honolulu y viceversa. Los aviones que utilizaba eran los DC-4.

1950 El ejército de los EEUU, desarrolla su recipiente de nominado "Container Express Service" (Conex), que era una caja de 6 x 6 x 8 pies.

1955 Malcom Mc Lean, de Mobile Alabama, estableció la empresa "Sea Land Service Inc.", mediante la compra de una flota

de 37 barcos. La nueva empresa usó la combinación de buques - Rampa-Portavehículos (Roll on - Roll off) y de buques que "Elevan y bajan" la carga de abordó (lift on - lift off), mediante remolques de camión. Una gran idea se concibió entonces; estandarizar las dimensiones exteriores de los recipientes en - 35 x 8 x 8 1/2 pies. Este hecho ha sido considerado como el - más importante avance histórico del concepto actual del recipiente.

También en este año, en Suecia se organizó la "Asociación de paletas", como una medida tendiente a obtener una efectiva manipulación económica de la carga general, en el menor tiempo posible. 4

En 1956 la empresa "Sea Land", inició su servicio de contenerización entre Nueva York y Puerto Rico, siguiendo a esto embarques experimentales entre Nueva York y Houston. Casi simultáneamente, ofreció también, el primer servicio de remolque de carga, con buques - tanque convertidos.

Del mismo modo, en abril de este año, el buque "Maxton" transportó 60 contenedores de Nueva York a Puerto Rico, dándose así el primer embarque utilizando contenedores de capacidad mayor. Es de hacerse notar que este buque contaba con su propia grua de gancho.

(4) Ehring, Ulf y Ringsberg, Kaj. Sistemas de Transporte Suecos Integrados - Estocolmo; Direc. Nac. Sueca para el Desarrollo Técnico. Boletín 239-1981. p. 20

En 1958 la American Standards Association (ASA), forma su Comité sobre el manejo de materiales , denominado "Committee Materials Handling-5" y conocido con las siglas ASA-MH 5.

Al mismo tiempo, la International Standards Organization (ISO), forma también su Comité sobre el Manejo de Materiales conocido con las siglas ISO-TC 122.

La recomendación de ambos comités fue la creación de cajas modulares de 8 x 8 pies, con longitudes uniformes de 10, 20, 30 y 40 pies. De este modo se sientan las primeras bases a nivel internacional, para la normalización del tamaño de los recipientes.

En 1959 la Matson, que ya en este año era la segunda empresa más grande del mundo, en la transportación de recipientes, diseñó el recipiente de 24 x 8 x 8 1/2 pies, para su servicio normal en Hawaii.

Al mismo tiempo la empresa "Grace Line" adaptó dos buques el "Santa Elena" y el "Santa Leonore", para transportar contenedores entre la Costa Oriental de los EEUU y Sudamérica.

También en este año, la empresa Sueca "Volvo", productora de autos y camiones, empezó a usar contenedores de 20 pies,

para la transportación de acero prensado.

En 1960 comienza la planificación y la construcción de los buques diseñados exclusivamente para el transporte de -- contenedores, a escala mundial, al tiempo que el buque par-- cialmente dedicado para contenedores, era ya muy usado, en -- varias rutas comerciales.

En 1962 las dos principales líneas navieras del mundo, -- la "Matson Navigation Co." y la "Sea Land Service Inc." ya -- contaban y operaban con sistemas totalmente contenerizados -- de distribución.

Asimismo, los ferrocarriles del gobierno Sueco, se unie-- ron con la Asociación Europea de Paletas, para dar un servi-- cio conjunto.

En 1963 en Irlanda, la empresa naviera "Bell Lines", em-- pezó a utilizar buques celulares de contenedores, en la ruta -- comercial que iba a Rotterdam partiendo de Tees.

En 1964 en Australia, la empresa "Associated Steam Ships -- inició su servicio de contenedores entre los puertos de Mel-- bourne y Freemantle, con el primer buque especialmente cons-- truido para transportar contenedores, de nombre "Koorringa".

Del mismo modo, en este año, se empezó a desarrollar el servicio de pequeños contenedores, en el tráfico entre la -- Gran Bretaña y Francia, vía el Canal de la Mancha, en donde los transportes ferroviarios usaban este tipo de contenedo-- res.

En 1965 en los EEUU, la "American Standards Association" (ASA) emitió sus especificaciones para los recipientes de -- carga, conocidas con las siglas USASI MH-5.1 1965.

Al mismo tiempo, la "Sea Land", anunció su intención de introducir al comercio transatlántico buques porta-contenedo res, provocando con esto que todas las terminales marítimas, que se encontraban en la ruta de esta empresa, construyeran atracaderos para los contenedores e instalaran grúas elevad^o ras para poder manipularlos.

De igual manera, en este año, se formaron dos grandes -- consorcios, en la industria naviera mundial. El primero de - estos, conocido con el nombre de "Over Seas Shipping Limi ted", se formó con la amalgama de las empresas:

- 1) Ocean Steam Ships, Co.
- 2) Brittish and Common Wealth Containers.
- 3) Furness Withy
- 4) Peninsular and Oriental Steam Navigation, Co.

El segundo de ellos, conocido con el nombre de Associated Container Transportation Limited, se formó cuando se unieron las empresas:

- 1) Bell Line.
- 2) Blue Star Line.
- 3) Ellerman Lines.
- 4) T.I.J. Harrison.

En 1966 se publica la primera edición de la revista americana Container News, su guía de embarques dió evidencia del plano en que se encontraba la contenerización a nivel mundial.

También en este año, el gobierno japonés anunció un programa masivo de desarrollo de barcos porta-contenedores y de atracaderos para los mismos, en todos sus puertos.

En 1967 la revista Container en su número de enero, mencionó que existían en el mundo, 38 líneas navieras con servicio de contenedores sirviendo más de 100 puertos en Europa Latinoamérica, Medio Oriente, Africa y Australia, desde las costas Este y Oeste de los EEUU.

Igualmente, en este año, en la URSS, se adoptó el sistema de contenedores en gran escala para transportar los pro

ductos, desde su lugar de origen hasta los centros de consumo.

De la misma manera, para diciembre de este año, y según cálculos de la "Lloyd's Register of Shipping", había alrededor de 15 buques dedicados parcialmente al manejo de contenedores, y de 13 buques totalmente dedicados al transporte de éstos, en el área comercial del Atlántico del Norte.

En 1968, en los EEUU, fracasan las restricciones de la American Standards Association (ASA) en cuanto al largo y ancho de los recipientes, y se siguen aceptando las dimensiones de 35 x 8 x 8 1/2 pies del recipiente de la "Sea Land", y del recipiente de la "Matson Navigation Co" que era de 24 x 8 x 8 1/2 pies.

Para este año, ya existían en el mundo 190 puertos diseñados y/o adaptados para el manejo y tráfico de contenedores de los cuales los puertos de Elizabeth (Nueva York), y Rotterdam, fueron los grandes gigantes de la innovación.

Africa	48
Europa	48
Cercano Oriente	10
Oceanía	13

Lejano Oriente	21
América Central y el Caribe	28
América del Sur	<u>22</u>
	190

De la misma forma, en este año, se crean los dos tipos de buques, exclusivamente diseñados para transportar carga-unitarizada, más revolucionarios y novedosos, que han surgido hasta el momento.

- a) El "Lighter Aboard the Ship" o tipo LASH, cuyo término en español, equivale a el - buque portabarcasas.

Este buque contaba con una capacidad aproximada de 1200 recipientes y tenía una eslora de 262 metros.

- b) El tipo Sea Barge, también conocido como - Sea Bee, cuyo término en español equivale a la Barcaza Marítima Gigante, tenía una - capacidad de 1600 recipientes y una eslora de 267 metros.

En 1969 la línea naviera "Farrell Lines", ordenó la construcción de cinco buques porta-contenedores, con una capaci-

dad para 872 recipientes cada uno, la eslora de estos buques era de 204 metros.

Simultáneamente, la Matson ordenó la construcción de -- dos buques porta-contenedores, con una capacidad para transportar 1016 contenedores cada uno, tenían una eslora de 220 metros y una velocidad aproximada de 23 nudos.

Del mismo modo, tenemos que en este año, el número de -- las líneas navieras que prestaba el servicio de contenedores ascendía a 90.

En 1970 las dos grandes empresas de navegación norteamericanas, la Matson y la Sea Land, para este año, ya poseían aproximadamente unos 40 buques para porta-contenedores, entre ambas, a la vez que poseían alrededor de unos 30 000 recipientes. 5

Asimismo, en noviembre de este año aparece la lista de -- registro de buques de la Lloyd's mostrando el avance y el nivel de proyección, en que se encontraba el sistema de conte-

(5) Llod's Register of Shipping. (Statistical Tables). Number 18 Londres, Lloyd Co. 1970 p. 27

nedores. Según esta lista, había en el mundo 147 buques especializados en el transporte de contenedores.

También según esta lista, ningún armador latinoamericano era propietario de uno de estos buques, como se ve a continuación:

Estados Unidos	64
Gran Bretaña	34
Dinamarca	1
Australia	4
Alemania Federal	4
Irlanda	2
Japón	13
Liberia	4
Países Bajos	8
Noruega	4
Suecia	<u>4</u>
	142

Estos buques, en su conjunto desplazaban un peso aproximado de 1'907,801 toneladas de registro bruto.

En 1971, en México, la empresa "Transportación Marítima-Mexicana" adquirió dos buques porta-contenedores, el "Monte-

rrey" y el "Toluca". Con esto, nuestro país se introducía en el sistema de cargas unitarizadas, y a la vez, se convertía en el primer país latinoamericano en poseer este tipo de buques. ⁶

En 1972 en el seno de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), organismo especializado de la ONU, se adopta el "Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores".

Simultáneamente, la Organización Internacional de Unificación de Normas (ISO), publica sus recomendaciones para los recipientes, conocidas con las siglas R 198 y R 509.

De igual forma, en este año, en México, el Gobierno Federal publicó el "Decreto sobre la Utilización de los Contenedores y las Paletas", que contiene varias disposiciones jurídicas al respecto.

(6) Salgado y Salgado, José Eusebio, Sigue la Modernización de la Marina Mercante Mexicana. México; Centro de Relaciones Internacionales. Facultad Ciencias Pol. y Soc. -- UNAM. Boletín No. 6 Mayo 1971 p. 42.

En 1973, en el seno de la ONU, se crea el Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI), de acuerdo con la resolución 1734 (LIV), del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, con el fin de crear un Convenio destinado a regularizar y fomentar el desarrollo del transporte multimodal de mercancías en contenedores.

También en este año, en México, la empresa Servicio de Trasbordadores, adquirió un buque Rampa-portavehículos (Roll on Roll off), y lo bautizó con el nombre de "Guaycura".

3.- Desarrollo de la Carga Unitarizada en México

En 1976 en México, el 23 de junio, el Gobierno Federal publica en el Diario Oficial, una circular que reglamenta la importación y exportación temporal de contenedores, las cuales quedaron derogadas al entrar en vigor la Nueva Ley Aduanera del 19 de julio de 1982.

En 1977 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), elabora y envía un cuestionario dirigido a 29 de las principales Conferencias Marítimas del mundo, sobre las normas aplicables a las mercancías transportadas en contenedores y paletas.

En 1979 en México, el 6 de junio, el Gobierno Federal publica en el Diario Oficial el "Reglamento para la Transportación Multimodal Internacional mediante el uso de los Contenedores".

Igualmente, en México y el 22 de octubre de este año, se crea formalmente, la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A. de C.V., gracias a la concesión otorgada por el gobierno a un grupo de empresarios del transporte.

La participación en el capital social de 10 millones de pesos que fué el monto inicial con el cual se formó esta empresa, quedó así:

- | | |
|--|---------------------|
| a) Centrales de Servicios de Carga,
Autotransporte. | 30% |
| b) Transportación Marítima Mexicana | 30% |
| c) Servicios Portuarios de Veracruz
y Servicios Portuarios de Manzanillo, | 10% respectivamente |
| d) Ferrocarriles Nacionales de
México. | 15% |
| e) Las empresas Aeroméxico y Compañía | |

Mexicana de Aviación

2.5% cada una.⁷

En 1980 en México, el 7 de enero, se crea de manera oficial, la empresa descentralizada Servicio Multimodal Transístico (SEMULTRA), iniciando sus operaciones un año más tarde.

De igual modo, el 24 de mayo de este año, en el seno de la ONU, se aprueba y se firma el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías".

En 1982 en México, el 9 de septiembre, la empresa Servicio Multimodal Transístico (SEMULTRA), inició sus operaciones en gran escala, al recibir en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, al buque "Sonora" de la empresa Transportación Marítima Mexicana, que cargó 52 contenedores Transportando materia prima para la industria textil, y que iba con destino a Corea y -- Taiwán.

Igualmente, en este año, el Gobierno Federal publica, en el Diario Oficial, el nuevo Reglamento para el uso de Contenedores que especifica que dicho reglamento sólo se aplicará

(7) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México, y el transporte Multimodal Internacional a la Luz del Convenio de las Op. Cit. p. 337

cuando el contenedor se maneje multimodalmente, y no en otra ocasión. En este reglamento se especifica que éste, solo se aplicará cuando el contenedor se maneje multimodalmente, y no en otra ocasión (Diario Oficial, lunes 16 de agosto de -- 1982, "Reglamento para el transporte multimodal Internacional).

Del mismo modo, en este mismo año, el Presidente de la empresa Sea Land Services, declara públicamente que el contenedor ha dejado de ser un buen negocio, dado que para el usuario existen otros medios más accesibles para unitarizar su carga, como por ejemplo, las barcazas, que como se ha mencionado, no requieren de un manipuleo muy sofisticado. En este sentido, declaró también el presidente de esta empresa, que como una opción de solución existe la posibilidad de aumentar las dimensiones de sus contenedores a 25, 35 y 45 pies.⁸

4.- Finalidad.

Como consecuencia de lo anterior, acontece en el curso.

(8) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Transporte Marítimo-La Participación de México. México (Tamaulipas), Universidad Autónoma de Tamaulipas 1982.p.55

del año mencionado, la ruidosa quiebra de una de las más grandes empresas especializadas en el manejo de los contenedores las Sea Train.

Asimismo, se da a conocer públicamente la situación financiera de la empresa Hapag Lloyd, en el sentido de que operaba con números rojos, también, en el mismo año, ocurre la desaparición de la empresa Hansa Line, como resultado de la incosteabilidad del manejo comercial de los contenedores que operaba.

Con este breve resumen cronológico, nos hemos podido dar cuenta de la evolución de los recipientes dentro del transporte moderno de mercancías.

Sin embargo, la implantación de la unitarización de la carga a nivel mundial, y tanto en contenedores como en otros tipos de unitarización, ha sido relativamente lenta. Se han tenido que vencer algunos obstáculos, como son las regulaciones aduaneras, los sistemas de transporte interior, y la estandarización de las características físicas de los contenedores, así como de los equipos utilizados en su manipuleo y en su transporte.

Todo esto y otros importantes aspectos, que en su conjunto, componen un estudio completo sobre la unitarización de la carga, se presenta a continuación, en el siguiente capítulo, que se dedica a ello.

CAPITULO II
LA UNITARIZACION DE LA CARGA.

1.- Diferencias entre el transporte de carga unitarizada y el transporte de carga fraccionada.

La carga por unidades o unitarización de la carga es un método de manipulación de la carga general. No existe ninguna definición consagrada de la carga general, sino que más bien esta clasificación de la carga depende en gran parte de la forma física de ésta o del envase que la contiene y no del tipo de producto. Por ejemplo, los líquidos, los polvos, los granos e incluso, los gases pueden entrar en la categoría general si están envasados.

Las características principales de la carga general son la heterogeneidad de su naturaleza y la diversidad de su forma. Estos han sido los obstáculos principales con los que ha tropezado el desarrollo de la estiba mecánica. Tal carga se ha solido manipular y estibar manualmente como carga fraccionada. Sin embargo, la manipulación mecánica resulta posible si se puede transformar la carga en unidades de dimensiones normalizadas y de un peso adecuado, que permitan la utilización económica y eficaz del equipo mecánico.

La tendencia hacia la unitarización se ha producido en respuesta a las necesidades tanto de los expedidores como de los porteadores. Las industrias manufactureras han introducido métodos mecánicos para la manipulación de sus productos con el objeto de lograr economías de escala en la distribución.⁹

Los navieros se han interesado por la unitarización como un medio de reducir los gastos de manipulación de la carga en los puertos que aumentan rápidamente, así como para -- acortar el tiempo de permanencia en los puertos para la manipulación de la carga fraccionada.

La lentitud de las operaciones de la manipulación de la carga fraccionada constituye uno de los principales factores que se oponen a una mayor productividad del espacio de los - barcos. En igualdad de circunstancias, la reducción del tiempo necesario para manipular un volumen determinado de carga, conduciría a un aumento de la capacidad de transporte de un - buque por unidad-tiempo.

(9) Unitarización de la carga. TD/R/C.4/75 Nueva York; Organización de las Naciones Unidas (ONU), septiembre de 1971.p. 15.

En efecto, la reducción del tiempo de manipulación de la carga en cualquier lugar de transbordo, tanto en tierra -- como en un puerto, aumentará el volúmen total de la carga -- que se puede manipular en las instalaciones o el equipo existente en ese lugar y, por consiguiente, aumentará la productividad por unidad-tiempo de trabajo. De ahí que los mayores beneficios de ahorro de tiempo mediante la unitarización de la carga, han de lograrse generalmente en los casos en que -- hay un gran número de porteadores que participan en el transporte de puerta a puerta (transporte multimodal), y en los que la carga se transborda en lugares diferentes.

Suponiendo que la cadena de transporte comprenda un viaje en camión y uno en ferrocarril antes y después de una travesía marítima, y que las mercancías se transborden directamente del camión al vagón ferroviario, el transporte corriente de carga fraccionaria exige que cada elemento de la carga pase por 33 fases de manipulación y transporte desde que sale del andén de carga del vendedor hasta que llega a su destino.

El desplazamiento real de las mercancías de un lugar a otro comprende únicamente cinco fases, las 28 restantes representan operaciones de manipulación física de la carga. -- Así estas 28 fases de transbordo se podrían reducir a 16 uti

lizando paletas, y a 14 utilizando contenedores, ya que se eliminan las 12 o 14 fases adicionales que exigen los procesos de estiba y apartado de la carga fraccionada.

Como cada fase de transbordo exige tiempo y gastos de manipulación, se obtendrá un ahorro muy importante en los gastos con la eliminación de algunas etapas de la manipulación de la carga. Además, se harán economías no sólo por el aumento de la capacidad de transporte de los vehículos por unidad de tiempo, sino también por el mayor rendimiento de las instalaciones en cada lugar de transbordo.

to del tiempo de rotación en los puertos, merced a la unitarización ha hecho que resulte económico el aumento del tamaño y la velocidad de los buques.

En resumen, las características físicas de la unitarización, por contraposición con los métodos tradicionales, consisten en mayores unidades de carga de forma normalizada y en la manipulación mecánica de ésta en todas las fases del sistema de transporte.

Los cambios en las características físicas de la carga-

manipulada pueden exigir cambios correspondientes en todo el equipo e instalaciones de la cadena del transporte de puerta a puerta, es decir, que los camiones, vagones ferroviarios, instalaciones portuarias, buques y demás elementos necesarios se hallen especialmente equipados.

2.- Tipos de unitarización.

De todos los tipos o métodos existentes para llevar a cabo la unitarización de la carga, ahora pasaremos a ver los siguientes tipos principales, que son aquellos que por su utilidad práctica dentro de la esfera del comercio y del transporte, representan a la unitarización de la carga en sí misma.

- A) CONTENEDORES
- B) PALETAS
- C) BARCAZAS
- D) FLEJADO
- E) ESLINGAS
- F) PREESLINGADO

a) Contenedores.

En principio se define al contenedor como un elemento de

transporte, de forma rectangular similar a una gran caja, que tiene medidas definidas; de formas, diseños y construcción - diversos teniendo así, además, la característica de transportar cualquier tipo de mercancía y de ser inmune a las variaciones del medio ambiente y que protege a su contenido de -- cualquier deterioro o pérdida. El contenedor está especial-- mente ideado para facilitar el porte de las mercancías, a -- través de uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga. 10

A esta definición se puede agregar que el contenedor debe ser construido de manera que pueda sujetarse o manipularse fácilmente por medios mecánicos, siendo de un tamaño tal, que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores, sean de por lo menos 14 metros cuadrados, o de 7 metros cuadrados por lo menos si llevan cantoneras.

El contenedor está compuesto por los siguientes elementos:

Los montajes de ángulos.- Son los elementos verticales-- de la armazón que están situados en los ángulos del contenedor que son solidarios con las cantoneras y que unen la estructura del techo con la del piso.

(10) Organización Internacional de Normas. (Apéndice II). Naciones Unidas; Nueva York, Estados Unidos de América, 1979.p. 12

Cantonerías.- Son las piezas situadas en las esquinas del contenedor, que normalmente sirven para su manipulación, apilamiento y fijación.

Bastidor de extremo.- Es cada una de las estructuras - perpendiculares al eje longitudinal del contenedor.

Pared extrema.- Es la pared delimitada por el bastidor - en cada extremo del contenedor.

Cáncamo de izada o finación.- Es un dispositivo fijado - al contenedor que consta esencialmente de unos anillos o argollas que tienen por objeto facilitar su izada o fijación.

Patines.- Son las vigas sobre las cuales están montados - cierto tipo de contenedores con el objeto de facilitar su manipulación.

Huecos de entrada de la horquilla.- Son unas aberturas - que están dispuestas para la inserción de las horquillas de - los dispositivos de manipulación.

Bastidor lateral.- Es cada una de las estructuras para-
lelas al eje longitudinal del contenedor, integrada por los -
montajes de ángulos y por los largueros inferiores y superio-
res.

Existen diversos tipos de contenedores que responden, -- por un lado, al gran avance tecnológico en este campo . Por - el otro, a las necesidades específicas de las mercancías que- se transportan, ya que muchas de ellas requieren de una trans- portación especial.

A saber, los principales tipos de contenedores son:

1.- Contenedor Cubierto para Carga Seca.- Es el más popu- lar y el de mayor versatilidad y tiene generalmente una puer- ta en cada extremo. También se puede encontrar con paredes la- terales abiertas, a fin de poder introducir productos de mayor volúmen.

2.- El Contenedor no Plegable.- Es un contenedor de cong- trucción rígica, cuyos elementos constitutivos están montados de modo permanente.

3.- El Contenedor Plegable.- Es un contenedor de construc- ción rígica, cuyos elementos constitutivos principales pueden ser plegados o desmontados con facilidad y ser montados nueva- mente después. Están hechos de acero, madera, madera prensada o cartón prensado y se usan para retener la carga como un to- do o para ser depositados en un contenedor de mayores dimen- siones.

4.- El Contenedor de Tolva Abierta.- Este tipo de contenedor tiene fondo y cuatro costados, pero no tiene techo, y generalmente, se usa para el transporte de materiales pesados de poco valor. Dentro de este mismo tipo se encuentra el contenedor abierto con paredes móviles que se usa generalmente para transportar planchas de acero o cargas similares.

5.- Contenedores de "Diseño Especial".- Se denomina así a aquellos contenedores que han sido diseñados para el transporte de algunos productos, que dada su naturaleza y características físicas, requieren de condiciones especiales para su transportación. Entre este tipo de productos se encuentran los polvos, los líquidos, productos alimenticios y farmacéuticos, carnes y legumbres, etc.

Por regla general las dimensiones exteriores, la resistencia estructural, las cantoneras y las marcas de estos contenedores son idénticas a las empleadas en los contenedores de tipo corriente. Por lo tanto, los contenedores de tipo especial se manipulan y transportan normalmente, sin necesidad de hacer algún tipo de alteración o modificación en el equipo de manipulación o en los medios de transporte. Dentro de esta categoría de contenedores, destacan los siguientes.

5.1. El Contenedor Refrigerado.- Este tipo de contenedor

tiene sus paredes externas aisladas para poder mantener baja la temperatura, puede también tener un sistema de refrigeración incorporado a la unidad o adaptable a la misma. Este contenedor es ideal para la transportación de productos como frutas, verduras, carne refrigerada, productos farmacéuticos, -- etc.

5.2. El contenedor para Líquidos o Cargas Granuladas.- Este contenedor puede ser de forma rectangular, circular o en forma de tanque. Tiene unas válvulas especiales para cargar y descargar los productos para los cuales ha sido diseñado.

5.3.- El Contenedor Flexible.- Es aquel tipo de contenedor que ha sido diseñado para el manejo y transporte de productos líquidos y de material a granel de fácil escurrimiento generalmente son construídos de caucho, plástico y otro material flexible. Las unidades pueden ser desinfladas y enrolladas cuando están vacías para que ocupen menos espacio en el viaje de vuelta.

5.4. Los Contenedores de Tipo Furgón.- Son fabricados de acero, aluminio, fibra de vidrio o de madera simple, de acuerdo y en relación directa, tanto a la clase de productos que van a transportar como de los medios de transporte utilizados y a las necesidades de transbordo rápido y eficiente.

5.5. El Contenedor de Malla de Alambre.- También son conocidos como "tipo jaula" y se fabrican en diversos tamaños, su uso no se ha extendido mucho, ya que generalmente sólo se utiliza en el transporte interno de mercancías.

5.6. El Contenedor Isotermo.- Este tipo de contenedor tiene la misma construcción que los de carga seca con la diferencia de que el piso, el techo y las paredes están provistos de un aislamiento térmico. En trayectos largos es preciso dotar al contenedor de una fuerte calefacción, que permita la transportación adecuada de productos como pieles, algunos tipos de medicamentos, pigmentos y pinturas, manufacturas de papel, etc.

La Organización Internacional de Normas (ISO) hace poco tiempo hizo la siguiente clasificación de contenedores.

1.- El Contenedor "ISO" combinado.- consiste en unir tres contenedores de 8 pies de ancho por 6 x 2 x 3 de largo y 7 x 1 x 2 pies, teniendo la estructura de un contenedor de tipo furgón de 8 x 8 x 20 pies. Cada unidad tiene una capacidad de cinco toneladas y de 300 pies cúbicos.

2.- El Contenedor "ISO" Modular.- En esta clasificación se incluyen diversos tipos de contenedores:

2.1. - 1/4 de unidad-contenedor de 8 x 5 x 8 pies, con una capacidad de 5 toneladas y de 250 pies cúbicos.

2.2.- 1/3 de unidad- contenedor de 8 x 6 y de 2 x 3 x 8-pies con una capacidad de 7 toneladas y de 330 pies cúbicos.

2.3. - 1/2 unidad -contenedor de 8 x 8 x 10 pies con una capacidad de 20 toneladas y de 1100 pies cúbicos.

2.4. - 1 1/2 unidades-contenedor, de 8x 8 x 40 pies con una capacidad de 25 toneladas y de 2200 pies cúbicos.

2.5. - 2 unidades- contenedor de 8 x 8 x 40 pies con una capacidad de 30 toneladas y de 2200 pies cúbicos.

La selección apropiada del contenedor correcto depende -- única y exclusivamente de las condiciones específicas bajo -- las cuales se quiera transportar las mercancías, y sobre todo de la naturaleza específica de las mismas.

Por otra parte es conveniente señalar que el costo de contenedores obviamente varía según los materiales, tamaños y tipos, ya sean que tengan equipo de refrigeración, aislamientos, o cualquier tipo de aditamento especial.

Hasta las características que deben reunir aquellos contenedores que serán dedicados a un determinado propósito se - deberán tomar en cuenta para determinar el costo total de un contenedor. De manera general, podemos decir que los contenedores tienen un costo total que fluctúa entre los 4000 dólares para los de tipo convencional, y los 7000 dólares para -- los de tipo especial. 11

Otro aspecto importante que debemos de abordar dentro de este apartado, es el referente a la utilidad y el uso práctico que tienen los contenedores. El uso eficiente de los contenedores consiste en obtener los máximos beneficios del movimiento continuo de mercancías, sin hacer dobles maniobras durante el transporte de mercancías de puerta a puerta, esto es, durante el servicio del transporte integrado o transporte multimodal.

Para tratar de obtener el máximo beneficio, desde el punto de vista del transporte, lo idóneo sería unificar las mercancías en su lugar de origen en un contenedor; transportarlo en un vehículo apropiado, remolque, camión o ferrocarril, cargarlo directamente por medio de una grúa de puente u otro me-

(11) Estudio Económico Básico sobre el empleo de los Distintos Métodos de la Unificación de la Carga. TD/B/C. 4/34. Nueva York; ONU. julio de 1982. p. 26

dio adecuado a bordo de un buque porta- contenedores; y con métodos similares a aquellos utilizados en el país de origen- entregar el contenedor al consignatario, en el lugar de desti no.

Podemos afirmar básicamente. la mejor arma del sistema - de contenedores reside en el hecho de enviar las mercancías - lo más rápido y económicamente posible a su lugar de destino- con una seguridad plena en la integridad de las mercancías y - con primas de seguro mucho más económicas.

La utilidad potencial de los contenedores es de tanta im portancia para una nación, como para cualquier otra, sin to-- mar en cuenta su desarrollo económico. Sin embargo, para que- dichos valores potenciales sean una realidad y salgan a la luz es esencial que exista un determinado volumen de tráfico y re gularidad en el mismo.

La Organización Internacional de Normas (ISO), ha clasi ficado los artículos o mercancías en cuatro categorías, de -- acuerdo a su adaptabilidad para ser manejadas en contenedores que a saber son:¹²

(12) Containers, Pallets and Other Unitized Methods for the - Multimodal Movement of Freight. ST/ECA/120. Nueva York; ONU , octubre de 1977. p. 16

a).- Excelententes.- Generalmente son artículos de alto valor, con altas tarifas de embarque, relativamente estos artículos poseen los atributos físicos que les permiten ser empaquetados eficientemente en contenedores, además muchos de los artículos clasificados en esta categoría, son altamente susceptibles de ser afectados por daños o hurtos. Ejemplos de carga de primera, adaptables para unificarse en contenedores, son los vinos, los productos químicos-farmacéuticos y la maquinaria ligera.

b).- Adecuados.- Generalmente son artículos de valor moderado, cuyas tarifas de embarque son menores que aquellas de los artículos de primera. Estas cargas adaptables de unificarse en contenedores son por ejemplo: tablas de madera, productos de alambre y café en sacos.

Otros artículos que son adecuados, son aquellos que poseen una fuerte tendencia a ser contaminados, como las harinas.

c).- Marginales.- Generalmente son artículos que físicamente pueden ser depositados en contenedores, pero que poseen un escaso valor, y que tienen además bajas tarifas de embarque. Estos artículos marginales tienen muy poca susceptibilidad de ser afectados por daños o hurtos.

Además, muchas cargas marginales tienen muy poca susceptibilidad de ser unificados en contenedores, debido al tamaño, al peso o a otros problemas de embarque. Ejemplos de artículos marginales son: lingotes de acero, maderas, productos siderúrgicos, etc.

d).- Inadaptables.- Generalmente son cargas, que físicamente no pueden ser acomodadas en un contenedor o que normalmente son eficientemente transportadas en buques especializados cuando se manejan en grandes volúmenes. Como ejemplos de cargas inadaptables se pueden mencionar: Chatarra de hierro, camiones y acero de más de 40 pies de largo.

En síntesis podemos decir, que las mercancías que son -- susceptibles de transportarse en contenedores, con base en su naturaleza, densidad económica y volúmenes de carga son, entre otras:

- Cueros, pieles y manufacturas.
- Vegetales, frutas y sus preparaciones.
- Café y cacao en grano.
- Té, sus preparaciones y jarabes.
- Especias.
- Vinos y licores.
- Productos vegetales y alimenticios.

- Resinas y productos derivados.
- Drogas y productos químico-farmacéuticos.
- Granos y semillas.
- Tintes vegetales y materiales para teñir.
- Tabaco y sus derivados.
- Algodón, lana y sus manufacturas y semimanufacturas
- Manufacturas de fibras vegetales.
- Fibras sintéticas y sus manufacturas
- Manufacturas de papel
- Vidrio, cerámica y sus manufacturas
- Preparación de cosméticos
- Pigmentos y pinturas
- Artículos eléctricos y domésticos
- Productos de plástico en general
- Bebidas enlatadas y comestibles procesados
- Equipos de oficina
- Materiales médicos.

Por lo anterior parece ser una realidad que el principio de las cargas unificadas, continuará expandiéndose en el ámbito del transporte de mercancías. Debido más que nada a las -- innumerables ventajas y posibilidades que ofrece a cualquier -- país, para impulsar su comercio exterior.

Sin embargo, existen, asimismo, algunos inconvenientes o

desventajas que son inherentes al uso y manejo de los contenedores, obviamente las principales desventajas se presentan para los países en desarrollo.

Por la importancia que reviste este punto, y como una manera sintética de presentar la influencia de los contenedores en la esfera del comercio o del transporte internacionales, pasaremos a ver por separado las principales ventajas y desventajas que ofrece este tipo de unitarización.

1.- Ventajas.

La contenerización ha aportado innumerables ventajas al comercio internacional a través de una mayor eficiencia y economía en los diversos sistemas de transporte. Podemos resumir estas ventajas de la manera siguiente: 13

1.1. El contenedor permite un servicio de puerta a puerta entre la fábrica y el lugar de distribución final en distancias como las existentes en las rutas transoceánicas.

-
- (13) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1980. México, CNEP-Acatlán, UNAM. p.p. 322-323

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

1.3. Hay un considerable ahorro al disminuir las primas de seguro, las pérdidas la contaminación y al eliminarse el manejo intermedio de la carga.

1.4. En términos generales, se requieren menos empaques para las mercancías, lo que repercute en una sustancial reducción de los costos.

1.5. La reducción del tiempo de la permanencia del buque en el puerto significa la posibilidad de prestar servicios más frecuentes, y por lo tanto, generar ahorros en los costos de almacenaje.

1.6. El tránsito es mucho más fluido comparado con los buques de carga general y de tipo convencional. Esto es resultado de la racionalización de uso de los puertos, y de un sustancial ahorro de tiempo durante las maniobras de carga y descarga. Además la correcta operación de los contenedores contribuye a eliminar la congestión portuaria.

2.- Desventajas

2.1. Los contenedores aumentan el peso y el volúmen de la carga.

2.2. El alto costo de los contenedores repercute tanto en los armadores y compañías consolidadoras, como en los usuarios ya que se requieren aproximadamente tres juegos de contenedores por buque.

2.3. El transporte de contenedores requiere de equipo de maniobra o manipuleo especializado en cada uno de los puntos de transbordo, el cual comprende carros montacargas de horquilla, grúas con una adecuada capacidad de carga y dispositivos adecuados para el empaque.

A esto hay que agregar que la adecuación de las instalaciones portuarias con grúas elevadoras, la compra de chasis - y tractores, y demás elementos necesarios, así como la construcción de las áreas de almacenaje resulta demasiado costoso.

2.4. Para que un sistema de alta contenerización funcione y rinda todas sus ventajas implícitas es necesario que haya grandes volúmenes de carga susceptible de ser transportada en contenedores, y de que exista un balance en el volúmen de las cargas transportadas en ambos sentidos de la ruta a fin -

de evitar el transporte de contenedores vacíos que hace improductivo al sistema, y de lograr al mismo tiempo su máxima utilización.

Debido a razones muy especiales, muy pocos puertos en los países en desarrollo tienen un balance entre sus cargas de importación y las de exportación que puedan ser transportadas en contenedores.

Para ilustrar mejor esto, veamos el comportamiento de los contenedores en el tráfico internacional de la carga contenerizada en nuestro país, situación que es representativa de la que guardan muchos países en desarrollo; en 1982 se manejaron 51,687 contenedores llenos y 21,747 contenedores vacíos. La carga contenerizada en el mismo año fue de 829,503 toneladas, de las cuales 686,645 toneladas se manejaron en importaciones, lo que representó el 82.7% del total. En cambio, en el nivel de las exportaciones sólo se manejaron 142,852 toneladas de carga contenerizada, o sea, el 17.3%. Esto demuestra lo que se señala en esta desventaja.

B. PALETAS.

Podemos definir las paletas como "una plataforma doble con una separación suficiente para introducir un aparato que sirva para levantarla, el cual suele ser la horquilla de un

carrillo industrial. Por tanto, el uso de las paletas implica necesariamente de equipo auxiliar en su manipulación.

C.- BARCAZAS.

Se define a la barcaza, también llamada "gabarra", como una embarcación con cubierta que se usa para transportación, carga y descarga de mercancías en los puertos. Asimismo, es un método de la unitarización de la carga que ha sido introducido en, hasta ahora pocas rutas comerciales y que emplea cierto tipo de embarcaciones de forma rectangular, de medidas estandarizadas y de varios cientos de toneladas de capacidad. Cada una de las cuales es llevada a bordo mediante grúas de carga y es entonces cuando es cargada, y se transporta en un buque especialmente construido para la movilización de barcas.

D.- FLEJADO.

El propósito principal del flejado es unitarizar la carga mediante flejes, utilizándose más comunmente como un medio idóneo para izar la carga. Invariablemente el flejado se emplea sólo como una unidad de carga para un solo viaje, y permanece en la misma desde el lugar de producción hasta el lugar de destino.

El flejado es un medio de unitarización bastante especia

lizado, que posee dos características principales.¹⁴

a) Se considera al flejado como una parte integral de toda la operación producción-entrega. Cuando se utiliza este método, habitualmente se aplica en gran escala.

b) Los fabricantes de flejes aunque son relativamente pocos, desempeñan una función más importante en el diseño y explotación del sistema total, que los fabricantes de eslingas.

E.- ESLINGAS.

Consisten en una banda de material flexible reforzado, que puede emplearse sola o formando un cuadro en forma de trébol, siendo susceptible de ser sujetas por sus extremos para elevar la carga a la bodega de los buques o en su defecto, a los almacenes.

Se pueden usar tres tipos de eslingas:

a) Eslinga de cable y de cadena.- La ventaja de estas eslingas es que permiten izar cargas pesadas y la capacidad de izado de éstas se sitúa entre una y seis toneladas, las cade-

(14) CONAFLEMAR Ensayo sobre los tipos de Unitarización Existentes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes; México, D.F. 1981. p. 17

nas se pueden usar para izar hasta diez toneladas. Sin embargo, estas eslingas son de un precio relativamente alto.

b) Eslinga de cuerda de fibra.- Son de cuerdas de fibras sintéticas y naturales. Son muy fáciles de usar y su capacidad llega hasta cuatro toneladas.

c) Eslinga plana de fibra sintética.- Tiene una mayor su superficie de sostenimiento de la carga que las eslingas de cuerda y, en consecuencia, es menos posible que dañen la carga.

F. PREESLINGADO.

El concepto de preeslingado se refiere al medio más simple para unitarizar la carga y representa un ahorro de tiempo y una reducción de daños a la carga.

Podemos definir al preeslingado como el medio de unitarización que ayuda a simplificar la carga y descarga de la mercancía en los puertos, mediante sogas o eslingas en las que se colocan los bultos y cajas, izándose por los cabos o extremos.

Para aprovechar plenamente las posibilidades que ofrece este método, la eslinga debe ser colocada en la fábrica o en

el lugar de producción y deberá permanecer sujeta a la carga-hasta su destino final.

3.- CONSIDERACIONES ECONOMICAS RELATIVAS A LA UNITARIZACION DE LA CARGA.

En este aspecto hay que referirnos a los costos de manipulación de la carga, que, como sabemos, varían considerablemente según los diferentes tipos de unitarización, dependiendo no sólo de los tipos de buques, sino también de las rutas y de que la carga unitarizada se divida en el puerto o en otro lugar. Para dar un ejemplo: si un contenedor se entrega a un consignatario y se remolca directamente a los puertos interiores o de enlace, sin descargar su contenido en los puertos -- terminales, los gastos de manipulación de la carga que realizan tanto el porteador como el consignatario son insignificantes. 15

El transporte por unidades de carga exige grandes inversiones de capital, tanto en buques, contenedores, barcazas, paletas, o en cualquier otro elemento accesorio a los diferentes tipos de unitarización; así como en la infraestructura necesaria, en los puertos y en toda la red de transporte inte--

(15) "Estudio Económico Básico sobre el ..." Ob, cit., p. 34

rior. Pensamos que esta cuestión debe ser examinada, tanto -- del punto de vista de las empresas navieras, como del de la -- economía nacional respectiva.

Por otro lado, hay que tener presente que las inversio-- nes requeridas para las instalaciones portuarias, varían tam-- bién en forma considerada, según el tipo de unitarización ele-- gido. El sistema de contenedores, como se sabe, generalmente-- exige grandes inversiones, ya que para manipularlos y trans-- portarlos adecuadamente, se requieren en primer lugar buques-- especialmente diseñados para este propósito, y en segundo, -- grandes grúas de pórtico, y camiones de chasis de pórtico al-- to, así como una extensa zona de muelles reforzados para su -- manejo e instalación . 16

En este sentido hay que recordar que el sistema de pale-- tas es sumamente compatible con los muelles de tipo corriente, siempre que éstos dispongan de suficientes carretillas de hog-- quilla elevadora y que las grúas de muelle, así como las lí-- neas de ferrocarril no obstruyan el paso de dichas carretillas.

El sistema de las barcazas tampoco requiere muchas inver-- siones nuevas, ya que la carga y descarga de las barcazas pue-- de realizarse en cualquier muelle que tenga calado suficiente para éstas.

(16) Loc., cit.

En cuanto a las instalaciones que son necesarias para comunicar a los puertos con el interior y viceversa, el sistema de contenedores exige ferrocarriles y carreteras apropiadas - al peso y a las dimensiones de los contenedores, así como vehículos planos, chasis y remolques especiales. Todo esto será indispensable si se piensa ofrecer las operaciones de puerta-a-puerta.

En el caso de los países en desarrollo en ese sentido, se precisan en general de vastas inversiones, siendo uno de los mayores obstáculos, la capacidad de los puentes de carretera y ferrocarril, que no pueden soportar el tonelaje propio de los contenedores.¹⁷

Además las cargas en paletas pueden ser transportadas por las carreteras y ferrocarriles actuales, aunque en algunos -- países en desarrollo sería preferible un nuevo tipo de vagones, para facilitar la carga y descarga de las paletas. Por lo tanto, no se requiere de onerosas inversiones.

La única condición que exigen las barcazas, por su parte, es que se disponga de vías de navegación interiores adecuadas para su transporte.

(17) "Reporte del seminario interrefional de las...", ob. cit. p.25

Por lo que hace a la capacidad de manipulación de las -- dos clases de cargas; la fraccionada y la unitarizada, pode-- mos decir, que la capacidad de manipulación de la primera va-- ría según los puertos, el tipo de carga, el número de miembros de las cuadrillas, el equipo para la manipulación, estiba y -- demás. Sin embargo, la producción media en los principales -- puertos del mundo, es, en general, de 10 a 20 toneladas por -- cuadrilla/hora, esto quiere decir que para los barcos de tipo corriente puede tomarse como cifra representativa promedio de productividad, las 15 toneladas por cuadrillas/hora.

En cambio, la carga en paletas, puede pasar por el porta-- lón de un buque porta- paletas, a razón de unas 60 unidades -- por hora, con la ayuda de 3 ó 4 carretillas de horquilla ele-- vadora.

En cuanto a los contenedores, estos pueden cargarse o -- descargarse a razón de 20 contenedores por hora con ayuda de -- una grúa o pórtico.

Y en lo que se refiere a la carga media de un buque por-- tabarcazas, se puede decir que es a razón de 4 barcazas por -- hora, ya sea en operación de carga o de descarga, tomando en -- cuenta que una barcaza contiene una carga máxima de 359 tone-- ladas.

Otro factor de considerar por su importancia económica-- es el grado de multimodalidad que poseen los distintos tipos-- de unitarización.

En este sentido es muy importante destacar que en primera instancia, la carga fraccionada no es incompatible con el sistema de transporte multimodal, pero para que éste exprese su mayor efectividad y utilidad prácticas, es menestar que se base en el sistema de cargas unitarizadas.

En este aspecto, los contenedores pueden alcanzar el máximo grado de multimodalidad, siempre y cuando se disponga -- de la infraestructura adecuada del sistema general de transporte de un país. Sin embargo, en las rutas en las que aún no se han establecido las instalaciones adecuadas para el transporte de los contenedores por el interior, el movimiento de éstos tiene que limitarse a las operacioanes de muelle a muelle, lo que no permite aprovechar las ventajas esenciales del transporte multimodal.

4.- REPERCUSIONES DE LA UNITARIZACION DE LA CARGA EN LOS PAISES EN DESARROLLO.

Pese a las interesantes posibilidades que ofrece la unitarización, en el sentido de reducir los costos del transpor-

te marítimo de carga en general y agilizar las maniobras de manipulación, la situación actual plantea una serie de problemas sumamente difíciles para los países en desarrollo.

Entre los principales obstáculos que los países en desarrollo tienen que salvar para poder aplicar directamente el principio de la unitarización de la carga, destacan:

1.- Para poder tener éxito inmediato en sus planes, deben tener en consideración la asesoría de algunos países altamente tecnificados y de organizaciones internacionales al respecto, lo que podría implicar cierto grado de pérdida de su autonomía nacional, en este proceso de su desarrollo industrial. Para esto hay que tomar en cuenta que una buena visión y una idea clara de lo que se necesita, son requisitos indispensables para la correcta valoración de las facilidades que nos ofrece la unitarización. La mecanización por un lado, y la simplificación de los procesos de manipulación, por el otro, componen la fórmula para una exitosa unitarización. ¹⁸

2.- Otro problema que hay que solucionar es el grado de adaptación de las mercancías a la unitarización, pues como sabemos, algunas mercancías no son fácilmente contenerizables,

(18) Unitarización de la carga en los países en desarrollo, - TD/B/C.4/L.80

pero, en cambio, se pueden paletizar, con relativa facilidad.

3.- Otro problema a vencer, es el posible desequilibrio que podría haber en el comercio exterior de los países en desarrollo, que adoptasen la unitarización. Frecuentemente oímos que la unitarización es benéfica para la mayoría de los productos manufacturados, que por lo general son las importaciones de estos países, pero no es tan beneficiosa para la transportación de las materias primas que componen la mayor parte de sus exportaciones. Por lo tanto, un país que quiera guardar cierto equilibrio en lo que se refiere a las mercancías que importa y exporta, desde el punto de vista de la unitarización deberá hacer un completo análisis de las condiciones objetivas y convencionales bajo las cuales transportará sus mercancías dependiendo de la naturaleza y las características propias de las mismas.

4.- Otro aspecto importante por resolver es el grado de facilidad de la unitarización en lo que se refiere a la transportación interna de las cargas unitarizadas, sobre todo, en contenedores, dado que los países en desarrollo por lo general no cuentan con una buena infraestructura para su adecuada transportación; esto es, que no cuentan con carreteras, caminos apropiados, puentes terrestres, vías férreas modernas y demás elementos necesarios. Por lo tanto, en estas regiones -

en donde las facilidades para la unitarización son menos amplias, los países en desarrollo no deben tratar de hacer una adaptación arbitraria, sino basarse en un plan altamente cuidadoso que contemple un plan global de reestructuración del sistema general de transporte, así como de sus instalaciones portuarias.

5.- Otra cuestión que hay que tener en cuenta es que, al adoptar la unitarización se tendrían que emplear sofisticados sistemas mecánicos de manipulación, lo que repercutiría en el desplazamiento de una mano de obra no calificada, aspecto que podría ahondar el de por sí ya grave problema del desempleo en los países en desarrollo. Ante esto habría que estudiar las áreas y especialidades en donde se podría emplear la mano de obra que resultara ociosa, y el problema de su posible capacitación para darle otro empleo.¹⁹

6.- Otra cuestión sumamente importante es la que se refiere a el grado potencial de la inversión requerida, ya que, como se sabe, en estos países, por lo general, existe una grave escasez de recursos financieros para desarrollar y construir a corto plazo la infraestructura necesaria teniendo que recurrir a fuentes de financiamiento externas.

(19) Unitarización de la carga en los países en desarrollo - p. 25 Op. Cit.

CAPITULO III
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

1.- DEFINICION.

El servicio de Transporte Multimodal Internacional en el Comercio Mundial es aquel por medio del cual un operador ofrece un servicio cubriendo más de un modo de transporte.

En el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de mercancías que es producto de los trabajos del Grupo Preparatorio Intergubernamental para elaborar dicho convenio se encuentra la siguiente definición preliminar:

"Por Transporte Multimodal Internacional se entiende el transporte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en este contrato, no se considerarán un

transporte multimodal internacional". 20

Sus dos principales características son que el servicio se hace utilizando dos o más modos de transporte, y que el -- Operador de Transporte Multimodal (OTM), ofrece un sólo documento para el servicio completo. De tal manera que por Operador de Transporte Multimodal se entiende toda persona física o moral que celebre un contrato de transporte multimodal y que 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 contra el pago de un flete directo o una tarifa única.

2.- ORIGEN.

El origen de la utilización de dos o más modos de transporte para el desarrollo del comercio entre dos países es tan remoto como la construcción de las pirámides de Egipto. Veinte siglos antes de nuestra era ya se utilizaba la navegación fluvial a través del río Nilo junto con la tracción animal y la fuerza del hombre.

Más tarde, en el siglo X a.C., podemos citar la construcc

-
- (20) Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de-- Mercancías, TD/MT/ CONF/16, Nueva York, Naciones Unidas, Mayo de -- 1980, p.3

ción del templo del Rey Salomón, el cual requirió de cedros - del Líbano, cobre de Huelva y oro de Ofir, materiales que fueron transportados por los barcos fenicios hasta la ciudad de Jerusalén. 21

Por otra parte, en México durante el período colonial se dió el caso de la llamada "Nao de China", embarcación por medio de la cual se traían sedas y especies desde Oriente hasta el Puerto de Acapulco, y se trasladaban a continuación por tierra hasta Veracruz, para continuar todavía por vía marítima hasta el Puerto de Cádiz, desde donde por tierra se repartían al resto de España, y al continente europeo, siendo además este el caso del primer puente terrestre en el continente americano: Acapulco-Veracruz.

Y aún antes, en la época prehispánica, es de sobra conocida las rutas marítimas de la zona maya que abarcaban desde Laguna de Términos hasta las costas de Honduras pasando por lo que actualmente son las costas de los Estados de Yucatán, Quintana Roo y de la República de Guatemala. Los mayas no limitaban la transportación marítima de mercancías a las costas sino que abarcaban incluso rutas interiores a través de ríos como el Grijalba, el Usumacinta, e incluso, de canales artifi

(21) Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de..." Op. Cit. p. 314.

ciales construidos ex profeso ahora ya asolvados. El tráfico marítimo de las costas era intenso en esta zona del Golfo y del Caribe. Recordemos que los primeros contactos de Hernán Cortés con la población mesoamericana fue precisamente con mercaderes mayas que navegaban las costas del Caribe Mexicano.

Por lo que toca a la época contemporánea, como ejemplo - de esto, podemos mencionar que al concluir la Segunda Guerra Mundial, el gobierno de los EEUU se dió a la tarea de la reconstrucción de los países europeos occidentales y del Japón, especialmente de este último y de la República Federal de Alemania. Ello requirió de la aplicación del famoso Plan Marshall, elaborado por el general C. Marshall, Secretario de Estado del Presidente Truman, en junio de 1947, ya que ante la alternativa de ayudar a una América Latina carente de recursos técnicos y empobrecida, o a una Europa arrasada por la guerra, pero con personal técnico altamente capacitado para iniciar el desarrollo económico deseado, la decisión era clara. Europa recibió la ayuda necesaria y, principalmente, Alemania, dándose lo que el mundo conoció como el milagro alemán.

Alemania se encontraba prácticamente destruída, existiendo casos como el de Hamburgo y Bremen que se encontraban en un 95% en ruinas, los sistemas de transporte se encontraban desmembrados o totalmente destruidos, por lo que para su reconstrucción, y como parte del plan global, se pensó en un --

servicio combinado de transporte, o sea, el Gemeinschaftsdienst (servicio general), en poco tiempo este sistema probó su utilidad en este país, que no tardaría en convertirse, tres décadas después, en la primera potencia económica de Europa. El sistema alcanzó tal éxito que pronto el territorio del país resultó insuficiente, debiendo salir al exterior.

Es precisamente en ese momento, en 1948, cuando el problema del transporte en Europa, gracias a su rápida y franca recuperación y desarrollo, permitió que la Cámara de Comercio Internacional llegara a la conclusión de que era necesario acudir a la inmediata solución de los problemas jurídicos planteados por el transporte combinado a nivel internacional.

Ello dio lugar a la realización durante los siguientes - - ocho años a diversas reuniones de juristas europeos en el seno del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROT), mediante las cuales se obtuvo el texto del proyecto de Convenio sobre el Contrato Internacional de Mercancías por carretera, que se obtuvo en 1956 en la Conferencia celebrada en Ginebra, Suiza, por la Comisión Económica Europea de las Naciones Unidas (CEPE).

En ese Convenio los países signatarios se comprometieron-- mediante un protocolo anexo, a negociar en el futuro un conve--

nio sobre el contrato de transporte combinado. 22

Así, en la ciudad de Roma en 1965, y en el seno de la UNI DROT, se aprobó el texto del proyecto definitivo del Convenio del Contrato de Transporte Combinado, tal como se había acordado anteriormente, examinándose por primera vez las ventajas y desventajas del uso del sistema de la unitarización de cargas, a la luz del empleo de los diversos modos de transporte.

De este modo, se puede comprender, que, desde la más remota antigüedad hasta nuestros días, se han visto los diferentes modos de transporte desde el punto de vista fragmentario, y -- nunca como lo que en realidad siempre han sido es decir, partes componentes de un todo.

Lo que ha acontecido a lo largo de los últimos años, hasta el surgimiento del concepto, en primera instancia llamado Transporte Combinado Internacional y, posteriormente, Transporte Multimodal Internacional, ha sido el avance tecnológico y -- la utilización práctica en la esfera del comercio, de cada -- uno de los diferentes modos de transporte, pero siempre desde un punto de vista fragmentario, hasta la reciente aparición de una visión globalizadora, denominada Transporte Multimodal Internacional.

(22) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal -- Internacional a la luz del Convenio de... Op. Cit. p. 317

3.- CONVENIO DE LA ONU SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

El 24 de mayo de 1980, se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en el Segundo Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal de Mercancías, celebrado en Ginebra, Suiza, del 8 al 24 de mayo de 1980.

Para lograr este documento se requirió de la celebración de seis períodos de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI), para la elaboración de un Convenio sobre transporte intermodal internacional, que cambió el término intermodal por el de multimodal por decisión de la junta de comercio y desarrollo en su séptimo período extraordinario de sesiones. 23

El grupo preparatorio Intergubernamental, fué creado por la junta en su decisión 96 (XII) del 10 de mayo de 1973, de acuerdo con la Resolución 1734 (LIV) del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, emitida el 10 de enero de 1973 todo lo cual como resultado de la recomendación de la confe--

(23) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las..." Op.Cit. p. 313

rencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional de -
Contenedores, el 2 de diciembre de 1972.

De esta suerte, el convenio que aquí estudiamos requirió de casi siete años para que se adoptara desde el 29 de octubre de 1973, fecha en la que se inició el primer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental, hasta el 24 de mayo de 1980. Durante ese lapso se elaboraron interesantes estudios para examinar diversos problemas ligados con esta materia, entre los cuales podemos destacar los relativos a las necesidades del transporte marítimo, contenedores, comerciales, seguros, desarrollo económico, responsabilidades, unificación de cargas, tendencias tecnológicas del transporte multimodal, y ventajas y desventajas del sistema.

Este importante instrumento del orden jurídico internacional está dividido en ocho partes y un anexo, algunas de ellas integradas por cláusulas comunes a todos los tratados o acuerdos internacionales, como es el caso de las cláusulas finales y del preámbulo por lo que no habrá necesidad de hacer un análisis de fondo.

- Parte I. Disposiciones generales (arts. 1 a 4)
- Parte II Documentación (Arts. 5 a 13)
- Parte III. Responsabilidad del operador de transporte -

- multimodal (arts. 14 a 21)
- Parte IV. Responsabilidad de expedidor (Arts. 22 y 23)
- Parte V Reclamaciones y acciones (Arts. 24 a 27)
- Parte VI Disposiciones complementarias (Arts. 28 a 31)
- Parte VII Cuestiones aduaneras (Arts. 32 y el anexo del convenio cuyo título es disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías)
- Parte VIII Cláusulas finales (Arts. 33 a 40)

Las disposiciones de la Parte I versan sobre definiciones ámbitos de aplicación obligatoria, así como sobre la reglamentación y el control del transporte multimodal internacional.

En las definiciones se nos ofrece aquello que nos dice lo que debemos entender por transporte multimodal internacional, concepto que es necesario recordar para entender mejor todo el contenido del Convenio que aquí estudiamos:

"Es el porte de mercancías por dos métodos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en el país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente" ²⁴

(24) Salgado y Salgado, José Eusebio. México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del convenio de las... op. cit. p. 324

Es necesario destacar, a partir de esta definición tres cuestiones muy importantes:

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 con un sólo documento y bajo una sola responsabilidad directa, durante todo el trayecto que las mercancías siguen para llegar a su destino final. Aquí radica su importancia económica.

También se define el Operador de Transporte Multimodal, (OTM), como la persona que por sí o por medio de un representante, celebra un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del mismo.²⁵

Otra definición, que el convenio nos proporciona es la-

(25) Ibidem. p. 325

del contrato de transporte multimodal, o sea, el contrato por el que un Operador de Transporte Multimodal se compromete a realizar o a hacer realizar el transporte multimodal, mediano, desde luego, el pago de un flete.

Nos dice que el documento de transporte multimodal, es aquel que realiza las funciones de prueba de la existencia de un contrato de esta naturaleza de recibo de las mercancías por el Operador de Transporte Multimodal y, finalmente, como documento representativo de las mismas, es decir, que sin la entrega del documento no se podrán recoger las mercancías. Puede decirse que este documento es el Contrato de Transporte -- Multimodal, como el conocimiento de embarque lo es al contrato de transporte marítimo.

El expedidor es la contraparte de el Operador en el contrato de transporte multimodal, es decir, la persona que entrega las mercancías para que sean transportadas a través de este sistema.

Incluye también los conceptos de consignatario, mercancías y convenio internacional, que no difieren en nada de los que nos dan otros acuerdos internacionales, como el Convenio Internacional de Bruselas sobre la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, del 25 de agosto de 1924, por lo que no necesitan explicación alguna. Hace la-

cita del concepto "Ley Nacional Imperativa", o sea, aquella - norma de la que no puede apartarse persona alguna mediante es tipulación contractual, en perjuicio del expedidor.

Por último, habla del término "por escrito", entendiéndose se como tal, además de lo que nosotros conocemos sobre el par ticular, los telegramas y los télex.

Nos habla del ámbito de aplicación, es decir, cuando el Estado en que se toman las mercancías bajo custodia es parte, o bien, cuando el Estado en que se deban entregar las mismas sea parte.

Este artículo fue una concesión del grupo de los 77 a los países desarrollados, ya que no representa de manera alguna-- el interés de los países en desarrollo, toda vez que este ámbito de aplicación es restringido. Esto se hizo así, con el - objeto de obtener ventajas en otras disposiciones más impor-- tantes, como la relativa a los límites de responsabilidad y - los daños localizados entre otras.

El texto del convenio es de aplicación obligatoria, cuando al celebrarse el contrato de transporte multimodal, éste - se rija por lo dispuesto en el acuerdo que aquí nos ocupa.

Esto, sin embargo, no impide que el expedidor guarde su derecho a elegir entre el transporte multimodal, o bien, el transporte segmentado tradicional.

El convenio no afecta, ni es incompatible, con la aplicación de otros acuerdos internacionales o leyes nacionales relacionadas con la reglamentación y el control de las diversas operaciones de transporte.

Cada Estado guarda su derecho a reglamentar y controlar en su ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal por lo que el Convenio no puede afectarlo, como tampoco podrá hacerlo, con el derecho a realizar consultas sobre la introducción de tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal y los usuarios o sus organizaciones, así como con las autoridades competentes, sobre todo, lo relativo a las condiciones y modalidades de explotación, concesión de licencias a los operadores, participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

Por lo anterior, el operador de transporte multimodal, deberá cumplir con las leyes del país en que opere, así como -- por lo dispuesto en el Convenio.

Esta disposición no es sino la ampliación del reconocimiento que se hace en el preámbulo del acuerdo internacional que aquí nos ocupa:

"LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO, RECONOCIENDO...

f. El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones del transporte multimodal..."

Entrando ahora al examen de lo relativo a la Documentación, Parte II, tenemos que el operador de transporte multimodal, tiene la obligación de emitir el documento de transporte multimodal al tomar las mercancías bajo su custodia, pudiendo ser o no negociable a elección del expedidor. Dicho documento deberá ser firmado por el mismo o por la persona que él autorice para ello, esa firma podrá ser manuscrita, facsímile, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, si no se oponen a ello las leyes del país en que se emitió el documento.

No se requiere que el documento sea impreso, pues podrá hacerse por cualquier medio mecánico o de otra índole, siempre y cuando contenga todas las características que el convenio establece para él.

Este artículo también fue un logro alcanzado por los países en desarrollo, ya que obtuvieron el que se obligara al -- operador a expedir el documento de transporte multimodal, cosa que no deseaban los países altamente desarrollados que formaban el llamado grupo B. Asimismo, se dejó a salvo el derecho del expedidor de elegir entre el transporte segmentado o bien, el multimodal. ²⁶

Se entiende, nos dice el texto del convenio, que un documento de transporte multimodal no negociable es el nominativo y se cumple contra la entrega de las mercancías al consignatario cuyo nombre aparece en el documento.

El documento de transporte multimodal deberá contener los siguientes datos:

- 1.- Naturaleza de las mercancías.
- 2.- Marcas principales, necesarias para su identificación
- 3.- Declaración expresa cuando su carácter sea peligroso.
- 4.- Número de bultos o piezas.
- 5.- Peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo.
- 6.- Estado aparente de las mercancías.
- 7.- Nombre y establecimiento principal del operador de - transporte multimodal.
- 8.- Nombre del expedidor.

- 9.- Nombre del consignatario, cuando lo dé el expedidor.
- 10.-Lugar y fecha de emisión en que el operador, tomó -- las mercancías bajo su custodia.
- 11.- Lugar de entrega de las mercancías.
- 12.- Fecha o plazo de entrega de las mercancías, si se hubiese así convenido expresamente por las partes.
- 13.- Declaración si el documento es o no negociable.
- 14.- Lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- 15.- Firma del operador o de la persona por él autorizada.
16. Flete correspondiente a cada modo de transporte si -- así se hubiera convenido expresamente, o flete total que debe ser pagado por el consignatario, indicando la moneda en que deberá pagarse.
- 17.- Itinerario previsto, modos de transporte y puntos -- de transbordo, si se conocen al emitirse el documento.
- 18.- Declaración de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del convenio.
- 19.- Todos los demás datos que las partes acuerden, siempre que no sean contrario a las legislaciones de los países en que se emita el documento. 27

(27) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre ..." Op. Cit. p. 327

Si se omitiesen algunos de los datos que antes hemos señalado, el documento no se ve afectado en su naturaleza jurídica, con la condición de que con ello no se pierden las funciones que realiza, es decir, de ser documento probatorio de la existencia de la relación contractual del transporte multimodal, recibo de las mercancías por el operador de transporte multimodal y título representativo de las mismas.

El operador puede establecer reservas sobre los datos -- que el expedidor le proporcione, cuando le conste o tenga sobradas sospechas de que son datos falsos, o bien, de que no tiene los datos para verificarlos. Si el operador no hace esas reservas, se entenderá que recibió las mercancías en buen estado aparente.

Cuando no se hagan reservas, se entenderá que el documento de transporte multimodal establece la presunción, salvo -- prueba en contrario, que el operador ha recibido las mercancías tal como aparecen descritas en él. Esa prueba en contrario no se le admitirá al OTM cuando el documento se expida en forma negociable, y se haya endosado a un tercero que proceda de buena fe, basándose en la descripción de las mercancías -- que figuran en el documento.

Cuando dolosamente haga constar en el documento de trans

porte multimodal información falsa sobre las mercancías, o -- bien, omite información que deba incluirse, el operador es -- responsable de la pérdida, daño o gastos que sufra un tercero, incluso el consignatario, por haberse basado en la descripción de las mercancías que figura en el contrato (documento), sin que pueda acogerse a la limitación de responsabilidad que establece el propio Convenio.

A su vez, el expedidor garantiza al operador la exactitud de los datos que proporciona sobre las mercancías en el momento en que éste las toma bajo su custodia. Si el operador sufre perjuicios, el expedidor le deberá indemnizar, además de que sigue siendo responsable aún cuando haya transferido el documento a un tercero. Ahora bien, el derecho del operador a la indemnización, no limita su responsabilidad derivada del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor. Esta es una de las más importantes características de este tipo de transporte, lo que no se da en el contrato de transporte marítimo, a pesar de que se extienda un conocimiento de embarque mixto, es decir, aquel que incluye todos los medios de transporte.

Al emitirse el documento del transporte multimodal, no debe entenderse que ello impedirá que se expidan otros documentos necesarios, relativos a los distintos modos de transporte o a otros servicios, de acuerdo con los convenios inter

nacionales o con las leyes nacionales aplicables. En este caso estarían las cartas de porte, los conocimientos de embarque las guías aéreas y otros documentos. Asimismo, la emisión de estos documentos no altera o afecta en nada la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

La parte III, se refiere a la responsabilidad del operador de transporte multimodal, estableciendo su período de duración, es decir, desde que toma las mercancías bajo su custodia, hasta que las entrega. Se entiende que las recibe del expedidor, de la autoridad o de un tercero, cuando en estos últimos casos los tienen en su poder por mandato de la ley; y que las entrega al consignatario o las pone a su disposición, o bien, las entrega a la autoridad por mandato de la ley del país de destino.

Establece, asimismo, la responsabilidad del operador por las acciones y omisiones de sus empleados, agentes o bien, de los terceros a quienes solicita los servicios para cumplir el contrato de transporte multimodal.

Señala cuál es el fundamento de la responsabilidad del OTM cuando por el hecho de tomar bajo su custodia las mercancías hay retraso en la entrega, o bien, cuando han transcurrido 90 días después de la fecha pactada para la entrega.

Además, esta parte del Convenio nos habla de las causas-- concurrentes, del límite de la responsabilidad extracontrac- tual y de las pérdidas del derecho a la limitación de responsa- bilidad, cuando la acción u omisión del operador, sus emplea-- dos o agentes, tenga la intención de causar la pérdida, daño o retraso en la entrega de mercancías.

Aquí cabe hacer un comentario específico sobre los artícu- los 18 y 19, ya que sus textos pueden calificarse como logros- de los países en desarrollo o del grupo de los 77. Así, en el- caso de los límites de la responsabilidad, art. 48, se sigue- ron 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 y otra unidad de- carga transportada, o bien, de 2.75 unidades de cuenta por ki- logramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

El transporte multimodal no incluye transporte marítimo o de navegación interior, la responsabilidad excederá de 8.33 -- unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercan- cías pérdidas o dañadas.

Si se tratase de retraso en la entrega, los perjuicios re- sultantes se cubrirán hasta el límite de una suma que sea equi- valente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que sufran el retraso, la que en ningún caso excede

rá de la cuantía total del flete que deba pagarse por el contrato de transporte multimodal.

La responsabilidad acumulada no excederá nunca del límite establecido por la pérdida total de los incisos 1 y 3 del artículo 18. También se permite que las partes puedan pactar los límites de responsabilidad superiores a los del Convenio. 28.

La unidad de cuenta que se establece en el Acuerdo Internacional que aquí comentamos, es el derecho especial de giro, tal y como se ha definido por el Fondo Monetario Internacional

Por lo que toca al Art. 19, referente a los daños localizados, cuando éstos puedan conocerse, se podrán aplicar límites superiores de responsabilidad, si existen convenios internacionales o leyes nacionales que así lo dispongan.

La parte IV, como ya señalados, se refiere a la responsabilidad del expedidor, cuando le cause perjuicios al operador por la culpa o negligencia de aquel o de sus empleados o agentes. Se destaca con todo cuidado en el Convenio, lo relativo-

(28) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el..."Op. Cit. p. 329

a las mercancías peligrosas; obliga al expedidor a marcarlas y etiquetarlas como tales, debiendo éste, notificarlo al OTM, y haciéndose responsable ante éste por los perjuicios que le cause al no hacerlo; asimismo permite que el OTM descargue, -- destruya o haga inofensivas esas mercancías, sin que tenga que indemnizar al expedidor por ello. Estas disposiciones no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal tome bajo su custodia las mercancías a sabiendas que son peligrosas.

Desde luego el marcado y etiquetado de este tipo de mercancías deberá seguir las disposiciones que sobre la materia se encuentran en el Código de Mercancías Peligrosas adoptado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental -- (OCMI), actualmente conocida esta última como Organización Marina Internacional (OMI) desde el 22 de mayo de 1982.

Lo referente a reclamaciones y acciones se encuentra en la parte V; ahí se nos habla del aviso de pérdidas, daño o retraso que debe darse; la prescripción de las acciones, que es de dos años a partir de la fecha de entrega de las mercancías; la jurisdicción señalándose como tal la del establecimiento -- principal o residencia habitual del demandado, lugar de la celebración del contrato, donde se tomaron las mercancías bajo custodia, o cualquier otro lugar designado en el contrato de transporte multimodal por las partes.

También establece lo relativo al arbitraje a que puede someterse el transporte multimodal internacional de mercancías siguiéndose en esto, por lo que toca al lugar en donde ha de realizarse, lo que quedó establecido para la jurisdicción. Por supuesto que el árbitro o tribunal arbitral deberán aplicar + las disposiciones del Convenio.

Todo lo relativo a averías gruesas, queda salvo, debiéndose aplicar las disposiciones que rigen todo lo relativo a la liquidación de la avería, es decir, lo que se conoce internacionalmente como las Reglas de York y Amberes, en su versión de Hamburgo de 1974.

En lo que se refiere a la parte titulada "Otros Convenios" es decir, la parte que contempla los posibles conflictos de aplicación de otros acuerdos internacionales existentes, es conveniente recordar que esta disposición debió hacerse de manera general, tal y como lo propuso la Delegación Mexicana, y no como quedó finalmente redactada, señalando una serie de -- tratados en vigor sobre materias relacionadas con el transporte multimodal internacional.

Este texto propuesto por los países integrantes del Grupo B, se adoptó a pesar de que no satisfacía las aspiraciones de la mayoría de las delegaciones, con el propósito de que se alcanzará la adopción del tratado.

La parte VII, que versa sobre las cuestiones aduaneras, así como el Anexo del Convenio, se adoptaron gracias a las propuestas hechas por el Grupo de los 77, y el Grupo D, es decir, -- los países socialistas y China. Todo ello con el propósito de que las partes contratantes autorizaran la utilización del régimen del tránsito aduanero para el transporte multimodal -- internacional, siguiendo para ello las normas establecidas -- precisamente en el anexo del convenio y tomando en cuenta las normas establecidas precisamente en el Anexo del Convenio y -- tomando en cuenta las normas nacionales sobre aduanas de los Estados contratantes.

La parte VIII, que se refiere a las cláusulas finales, -- hace mención al depositario, que en este caso lo es el Secretario General de la ONU; de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o adhesión; las reservas, que no se aceptan en este Convenio. La entrada en vigor, se logra que sea -- doce meses después de que se deposite el instrumento de ratificación o de adhesión del trigésimo país contratante, sin re a la fórmula tradicional que nos venían imponiendo los países altamente desarrollados de exigir que esos Estados representaran tal o cual porcentaje del tonelaje de registro bruto de la marina mercante mundial, con lo que los tratados difícilmente entran en vigor, ahí tenemos casos como el Convenio sobre un Código de conducta para las Conferencias Marítimas,

adoptado en abril de 1974, y las Reglas de Hamburgo de marzo de 1978.²⁹

Como conclusión a este análisis debemos reconocer que al haber alcanzado este acuerdo internacional, los países en desarrollo dieron un paso más en favor de la expansión de su comercio exterior y de sus modos de transporte propios, pero sobre todo les permitirá proteger su economía e interés nacionales, controlando ahora la acción de los Operadores de Transporte Multimodal, transnacionales que habían venido desplazando a los transportistas de estas naciones.

4.- IMPLICACIONES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL.

Las implicaciones del transporte multimodal en el contexto internacional son de muy diversa índole y presentan efectos diferentes, tanto en los países desarrollados, como en los países en desarrollo.

Dada la perspectiva que ostentan dentro del comercio mundial los países en desarrollo, y entre ellos nuestro país, nos interesa analizar de manera particular las consecuencias y repercusiones, que tienen en estos últimos las innovaciones tec

29) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el... Ob. Cit. p. 331.

nológicas que se presentan en el comercio mundial, particularmente en la esfera de la transportación de mercancías, entre las que destacan:

A) Consecuencias económicas y sociales del transporte -- multimodal en los países en desarrollo.

El propósito de este apartado es el de poner de relieve las consecuencias socio-económicas que tienen para los países en desarrollo las modernas tecnologías del transporte, de modo que se pueden deducir algunos criterios respecto de la aplicación en esta esfera, de las tecnologías apropiadas para los países en desarrollo. 30

El conocimiento de las consecuencias del empleo de las -- tecnologías tradicionales, internacionales y ultramodernas -- puede ayudar a los países en desarrollo, como México, a formular políticas y a tomar decisiones en relación con la introducción y puesta en práctica, en sus países, de las operaciones del transporte multimodal.

A.1.- Consecuencias económicas.

Las innovaciones tecnológicas que está experimentando la

(30) Las innovaciones Técnicas en la esfera del transporte marítimo y sus efectos en los puertos. Informe de la Secretaría de la UNCTAD, TD/P.C.2.129, UNCTAD, Ginebra Suiza, - 1981.p.6

industria del transporte internacional suponen un aumento de la densidad de capital, a fin de obtener beneficios a través de las economías de escala y de reducir los costos unitarios.

Por definición, el transporte internacional se ve menos afectado por consideraciones exclusivamente de orden nacional, y en consecuencia, es más difícil controlar el grado de innovación que es conveniente introducir a nivel nacional. De ahí que cuando se producen cambios, puede surgir una incompatibilidad técnica y económica entre los extremos de un tráfico -- como podría suceder en el caso del comercio entre países desarrollados y países en desarrollo-- donde prevalece un desfase temporal.

Actualmente hay una disparidad en los extremos de las rutas comerciales entre países desarrollados y países en desarrollo en lo que se refiere al tonelaje, a la infraestructura física e institucional, instalaciones portuarias, combinaciones de cargas, sistemas de distribución, métodos de manutención, factores de capital y de mano de obra. Esas disparidades obedecen fundamentalmente a una diferencia en la etapa de desarrollo, que provoca un desfase temporal y espacial. Así, pues, el tipo de tecnología que puede convenir adoptar para el transporte, puede ser distinto para cada extremo de las rutas comerciales.

Las verdaderas cuestiones que se plantean son las siguientes: cuál es el ritmo de cambio deseable y qué tipo de tecnología se puede aplicar inmediatamente, de modo que en ambos extremos de la ruta comercial desaparezca la disparidad. Toda innovación tecnológica aumenta la eficacia y reduce los costos unitarios en la manipulación de la carga, es un cambio positivo, ya suponga la utilización de la paletización, la contenerización o cualquier otro método de unitarización.

NECESIDADES DE INVERSIONES.

Las modernas tecnologías de transporte entrañan mayores desembolsos iniciales de capital, y por ello, suponen una pesada carga para los escasos recursos de capital de los países en desarrollo, la demanda de capital abarca toda la cadena de transporte.

La demanda de una mayor eficiencia y de una más amplia capacidad de transporte está generada por factores, tanto de carácter interno como externo. Los factores internos comprenden la expansión del comercio, los cambios de la estructura y de la naturaleza del comercio y la insuficiencia de la capacidad de transporte existente. Los factores externos incluyen básicamente las presiones competitivas de las compañías navieras y

las presiones de los asociados comerciales. 31

Uno de los principales resultados de las nuevas tecnologías en el transporte de carga general ha sido el desarrollo de las operaciones integradas de transporte multimodal. El volumen de capital adicional que resulta necesario invertir en las distintas fases de las operaciones de transporte modernas depende del tipo de tecnología que se adopte. Se comprende que ciertos tipos de tecnologías de transporte que se utilizan, - pueden no ser ideales para algunos países en desarrollo.

La espina dorsal del transporte multimodal internacional es la unitarización. Los esfuerzos por reducir el costo real del transporte de carga y mejorar la eficiencia de la actividad total de transporte han llevado a adoptar diferentes métodos de unitarización. Algunos son muy sencillos y exigen poco desembolso de capital, otros, por el contrario, son complejos y costosos: los países en desarrollo para reducir sus costos y mantener la competitividad en el mercado, tienen que hacer frente a este reto, adoptando la nueva tecnología que implica el transporte multimodal y la unitarización de la carga.

(31) "Aspectos técnicos y financieros de las tecnologías modernas de transporte utilizadas en las..." Op. Cit. p.-10.

Los métodos que serán aconsejables en cuanto al grado de sofisticación, para un determinado país, dependerán de la disposición de recursos y de su nivel de desarrollo. No obstante, es probable que la inversión inicial sea inevitable, ya que - las medidas encaminadas a mejorar la organización de las operaciones de transporte son cuestiones inaplazables.

En el caso de los países en desarrollo, se debería dar - prioridad a la formulación de una política de inversiones escalonadas. Las dos principales opciones son: mejorar los sistemas de transporte tradicionales, es decir, adoptar una politica defensiva de inversiones mínimas, o bien, optar por aumentar al máximo los beneficios a largo plazo, mediante la elección de las modernas tecnologías. La primera opción lleva consigo invariablemente una gran probabilidad de absorvencia tecnológica, mientras que la segunda aunque depende de la disponilidad de fondos, de la mano de obra capacitada y del personal administrativo, responde a las necesidades de los asociados comerciales de los países desarrollados, que se preocupan porque exista la compatibilidad en las instalaciones requeridas en ambos extremos de la ruta.

VIABILIDAD ECONOMICA DE LA INVERSION EN TECNOLOGIAS MODERNAS.

Las determinantes económicas de la inversión en tecnologías modernas, se fijan en base a la relación costo-beneficio.

Una correcta evaluación entre las diversas posibilidades permitirá encontrar la solución menos costosa. Por ejemplo en el caso de las instalaciones portuarias las posibilidades que han de examinarse podrían ser los puestos de ataque convencionales modernizados, las instalaciones polivalentes o las terminales especializadas para contenedores y terminales Ro/Ro.

Sin embargo, el proceso de adopción de decisiones se ha vuelto mucho más complejo que antes. Ya no es posible fundar las decisiones económicas sobre bases sectoriales y disgregadas, por consiguiente, la decisión relativa a las instalaciones portuarias ha de tomarse dentro de un marco más amplio,-- que contemple al sistema de transporte en su conjunto.

Las operaciones de transporte multimodal constituyen una oportunidad de coordinar todos los eslabones de la cadena total de transporte. Para adoptar decisiones relativas a la inversión, es preciso evaluar económicamente todos los sectores interdependientes del comercio y los transportes, tomando en consideración las limitaciones geográficas, físicas y financieras. Esas decisiones de inversión son complejas y requieren un aumento considerable de la capacidad de planificación. En el caso de los países en desarrollo adquirir esa capacidad es una necesidad primordial.

La introducción de operaciones de transporte multimodal-internacional y de las tecnologías modernas de transporte en los países en desarrollo, puede requerir del establecimiento de dependencias internacionales o nacionales para el estudio de los transportes. La función de dichos órganos sería, entre otras cosas, la de examinar los costos del transporte en las operaciones de puerta a puerta y evaluar las tecnologías que habrán de aplicarse.

La relación costo-beneficio debe examinarse desde un punto de vista global que comprenda los intereses de los operadores, usuarios y los de la economía del país interesado.

El operador, está interesado en reducir los costos, un particular, el costo del tiempo del buque y de los vehículos de transporte interior en general mediante una rápida rotación. Espera tomar economías de escala y obtener reducciones de costos, mediante un rendimiento más alto.

El usuario, resulta beneficiado con el transporte multimodal internacional gracias a las reducciones de los costos inherentes al transporte directo. Además la nueva tecnología ofrece al usuario otros beneficios adicionales, como mayor viabilidad, más seguridad, menos daños y robos, menos costos de mantenimiento. Para el usuario la solución técnicamente -- más eficiente, puede no ser la solución óptima puesto que, por

su parte, debe hacer frente a limitaciones de carácter financiero y administrativo.

En el caso de un país, que ha de tener en cuenta las -- consecuencias financieras de sus inversiones en los puertos, -- en el transporte interior o en los buques, lo que le interesa es el rendimiento previsto del capital invertido y el efecto que tendrán las inversiones sobre el Producto Nacional Bruto, como corolario de sus repercusiones sobre el comercio.

Otros factores decisivos al asignar recursos a nuevas -- inversiones son el efecto sobre la balanza de pagos y la promoción del comercio y, en general, sobre la independencia económica del país.

Lo que más interesa a los países en desarrollo es la manera de aumentar al máximo los beneficios económicos derivados de sus inversiones; en la medida en que se introducen innovaciones, sus decisiones deberán orientarse, en algunos casos, a reducir al mínimo los inconvenientes.

Los países en desarrollo tienen que elaborar estrategias definidas mediante las cuales pueden influir en cierta medida en la introducción y expansión de las operaciones de transporte multimodal internacional en sus territorios. La estrategia

se centra en torno a las etapas del cambio, es decir, las fases de un cambio gradual, que comienza con una evolución hacia la unitarización, con todo lo que implica en cuanto a la manipulación de carga por medios mecánicos, hasta llegar a un cambio general de los sistemas de transporte y de los métodos de distribución.

A mediados de la década de los setentas, se estimaba que sólo había dos tendencias discernibles; una relacionada con los sistemas corrientes de transporte marítimo y de transporte interno; la otra, con la especialización total, utilizando exclusivamente los contenedores. Sin embargo, la evolución reciente ha demostrado que en las rutas comerciales de un gran número de países en desarrollo, hay también la posibilidad de utilizar un sistema mixto con unidades de carga fraccionada, más contenedores en buques modernos polivalentes o de transbordo por rodadura.³²

Actualmente existe una gama de sistemas. Cada uno de ellos tiene una serie única de ventajas y repercusiones socioeconómicas de cualquier sistema, depende de múltiples factores interrelacionados, tales como la naturaleza de la carga en un

(32) "Aspectos técnicos y financieros de las tecnologías modernas utilizadas en las..." Op. Cit. p. 25

determinado tráfico, sus características físicas, su valor y volumen, las instalaciones portuarias, los servicios de transporte interior, la longitud de la ruta, y el grado de desequilibrio entre exportaciones e importaciones. Entre los sistemas plenamente especializados y los sistemas de tipo tradicionales existen otras posibilidades para los países en desarrollo. Por ejemplo los modernos cargueros de línea regular buques polivalentes, y los buques Ro/Po que pueden funcionar total o parcialmente como portacontenedores, y con ellos lograr se muchas ventajas que ofrece la manipulación rápida y con bajos costos de la carga, al tiempo que se mantiene una considerable flexibilidad en el uso del espacio y en la elección de los métodos de embalajes y manipulación. Esto permite a los países en desarrollo disponer de una tercera opción entre la tecnología de tipo convencional y la ultramoderna.

De hecho, el transporte multimodal internacional que es posible gracias a la innovación tecnológica, ha aumentado las posibilidades de elección de modos de transporte y de métodos de manipulación que se ofrecen a los usuarios. En principio, los países en desarrollo deberían poder elegir un sistema que fuera compatible con sus circunstancias socioeconómicas particulares, pues no parece haber un sistema aplicable a todos-

los casos concretos; lo que existe es una combinación de sistemas posibles. De hecho, la densidad de capital de los modernos sistemas de transporte multimodal internacional, ha influido en la reciente tendencia en favor de los sistemas más flexibles.

Así pues, los países en desarrollo deben evaluar la viabilidad de recurrir a una tecnología mixta o intermedia. Por ejemplo, suponiendo que un puesto de atraque convencional costara alrededor de 6 millones de dólares y una terminal de contenedores y en el puesto de atraque es de aproximadamente 7 a 1. Esto significa que si hace falta invertir 18 millones en una terminal para contenedores en la que se obtendrá el mismo movimiento de mercancías.

Pero a esta cifra de 18 millones de dólares hay que añadir el costo de la inversión adicional necesaria en los transportes internos. Sin embargo, si el tráfico de contenedores - que recibirá la terminal de contenedores construída especialmente no estará justificada, y posiblemente la solución más adecuada sea una terminal polivalente, que pueda asegurar la plena utilización de la capacidad creada.

Se están ejerciendo presiones crecientes sobre los países en desarrollo para que adopten sistemas muy avanzados, tales-

como los sistemas terminales para contenedores totalmente especializados, pese a que para muchos de esos parecería más --adeucado un sistema mixto, que no entrañe un gasto de capital excesivo y que, con todo cree oportunidades de empleo.

Uno de los problemas observados es la presión en favor --de la introducción de la contenerización en algunos tráficos--de los países en desarrollo, que ejercen las empresas navie--ras extranjeras y los países que comercian con dichos países--en desarrollo. Esto ocurre sobre todo en el caso de empresas--navieras de países en desarrollo y otras empresas, miembros --de conferencias marítimas que no poseen buques porta-contene--dores y, sin embargo, poseen todavía buques de tipo convencio--nal, que aún pueden prestar servicio durante largo tiempo.

Antes de dedicar los escasos recursos de que se dispone--a inversiones en nuevas tecnologías de transporte, es preciso evaluar cuidadosamente las diversas opciones o combinaciones--de opciones que existan; buque portacontenedor, buque portaba--cazas, buque rampa portavehículos, o bien, buques polivalentes sobre todo, en relación con las posibles variaciones que pue--den darse en las rutas que unen a los países en desarrollo --con sus asociados comerciales.

Al tomarse decisiones debe tenerse especialmente presen--

te, la medida en que cualquier solución que se adopte, introduzca cambios en la organización del transporte interno, las prácticas comerciales y los procedimientos administrativos. -- En ese sentido, caben destacarse dos importantes consecuencias económicas del transporte multimodal internacional que son -- primordialmente de interés para los países en desarrollo y -- que merecen especial atención:

- 1.- Su impacto sobre la capacidad de los países en desarrollo para poseer una flota mercante, y
- 2.- Su impacto sobre los fletes oceánicos.

En la actualidad, los países en desarrollo poseen principalmente buques de tipo tradicional para el transporte de carga por línea regular. La mayoría de los países en desarrollo han mostrado preferencia por la adquisición de buques portacontenedores exclusivamente celulares. Más bien al contrario, esos países son partidarios de los buques polivalentes (cfr. cuadros de la siguiente página). La adquisición de tales buques por los operadores de países desarrollados también es muy frecuente.

Por otra parte, los fletes uniformes para toda clase de mercancías, cuando se han introducido, se han aplicado princi

palmente en las travesías cortas. Por lo que se refiere a las tarifas que aplican las conferencias, en el tramo oceánico -- suele haber una ligera diferencia entre las cargas completas de contenedor (CCC), y la carga fraccionada, al paso que las cargas parciales de contenedor (CPC) reciben un trato similar al de la carga fraccionada en la estructura tarifaria.

Distribución de las flotas mercantes de buques portacontenedores y buques de carga general por grupos de países, en miles de TRB, al 1o. de julio de 1982.

Clasificación	Mundial	Buques portacontenedores	Buques de carga general	Proporción de buques portacontenedores en el total mundial	Proporción de buques de carga general en el total mundial
Países desarrollados de economía de mercado		7 584	35 043	87,4	44,9
Países socialistas		151	13 434	1,7	17,2
Países en desarrollo		238	13 060	2,8	16,8
Países de libre matrícula		683	15 907	7,9	20,4
Otros países		16	555	0,2	0,7
Total mundial		8 674	77 999	100,0	100,0

Distribución de los buques encargados al final del primer bimestre de 1982.

I. BUQUES DE CARGA SECA

Clasificación mundial	BUQUES POLIVALENTES(a)		OTROS BUQUES DE CARGA SECA(b)		Proporción de buques polivalentes en el tonelaje total mundial (a+b)
	No. de buques	Tonelaje en TPM	No. de Buques	Tonelaje en TPM	
Países desarrollados de economía de mercado	328	3 929 003	343	2 006 275	31,6
Países socialistas	109	699 613	185	843 196	5,6
Países en desarrollo	100	1 388 966	112	1 043 459	11,2
Países de libre matrícula	68	1 090 450	75	1 103 500	8,7
Otros	9	162 000	35	184 560	1,3
Total	614	7 270 042		5 180 990	58,4
TOTAL MUNDIAL		1 364 buques	-	12 451 032 TPM	

11. BUQUES PORTACONTADORES

Clasificación Mundial	BUQUES EXCLUSIVAMENTE CELULARES (a)		BUQUES PARCIALMENTE CELULARES (b)		Porcentaje de buques exclusivamente celulares en el tonelaje total mundial (a+b)
	No. de buques	Tonelaje en Tm	No. de buques	Tonelaje en Tm	
Países desarrollados en economía de mercado	78	1 052 771	152	1 847 051	27,0
Países socialistas	10	54 755	21	255 259	2,0
Países en desarrollo	17	342 055	25	52 750	3,5
Países de libre matrícula	24	390 875	13	110 415	10,0
Grupos países	4	102 500	2	2 200	2,5
Total	123	2 003 956	213	2 908 266	52,0
TOTAL MUNDO:	346 buques	-	4 025 927 Tm	-	560,0

FUENTE: Cifras calculadas por la Secretaría de la UNCTAD a partir de datos Lloyd's Register of Shipping: - Statical Tables, 1982, Londres.

A. 2.- Consecuencias Sociales.

Las consecuencias sociales de las operaciones de transporte multimodal internacional en los países en desarrollo se refieren principalmente a los efectos sobre el empleo y, en particular, sobre los cambios de la función de la mano de obra en los puertos y la necesidad de un personal de gestión y de mano de obra más especializada.

Gran número de países en desarrollo tropiezan con el angustioso problema de que, si se adaptan a las nuevas técnicas que incrementan la productividad, y mejoran la eficiencia, y si desean obtener el máximo de beneficio de esas técnicas, deberán hacer frente a una reducción o dislocación del número total de trabajadores, empleados, especialmente trabajadores portuarios no especializados, a no ser que se produzca una expansión considerable del tráfico de carga general. 33

En lo que respecta a los países que tienen grandes excedentes de mano de obra no capacitada y que disponen de escasos recursos, los efectos sociopolíticos que tendría una reducción de mano de obra serían especialmente graves, sobre todo en lo referente a las perturbaciones sociales inmediatas -

(33) "Las innovaciones técnicas en la esfera del transporte marítimo y sus efectos en..." Op. Cit. p. 17

que esto causaría.

Si la mano de obra excedentaria se absorbe a costa de reducir el nivel tecnológico. Esa situación debe evitarse como instrumento de política, especialmente en el sector de los transportes.

Por otra parte, los sistemas altamente mecanizados y de gran densidad de capital crean nuevas oportunidades de empleo en las actividades terminales; estaciones de contenedores, llenado y vaciado de contenedores, operaciones y mantenimiento de equipo mecánico; y modifican la naturaleza cualitativa de la mano de obra utilizando en los puertos mano de obra especializada y más profesional.

Sin embargo, las repercusiones sociales de estos sistemas son tan inmediatas, que se considera con frecuencia que su adopción en algunos países en desarrollo es demasiado perturbadora desde el punto de vista social.

Debe procederse con realismo para reducir al mínimo la perturbación social. Para hacer frente a la reducción de la mano de obra y a los efectos distributivos sobre el empleo de los trabajadores, es posible que la introducción de las tecnologías en los puertos y en los sistemas de transporte de muchos países en desarrollo, tenga que ser gradual y debe llevar

se a cabo de acuerdo con la organización sindical competente del país.

Debe también hacerse hincapié en los planes de formación intensiva de personal portuario y de planificación de la mano de obra y de creación de empleos para encontrar otras ocupaciones a los trabajadores en las proximidades del puerto o en las actividades terminales del transporte multimodal.

Como ejemplo en la lista siguiente se indican las necesidades de formación según las clasificaciones de puestos de trabajo en una terminal de contenedores: Gruistas (grúas Pórtico), conductores de Tractor "Tugmaster", Conductores de carretillas-Pórtico, Conductores de Carretillas elevadoras, - otros empleos operacionales (manutención), coordinadores de tráfico, inspectores, encargados de puente-báscula, cuadrillas de amarre de contenedores, planificador de la estiba, mantenimiento y reparación de carreteras y edificios, personal administrativo, personal directo e intermedio.

Cabe citarse la labor realizada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a través de los siguientes empleos:

- 1.- Convenio 137 sobre las repercusiones sociales de los

nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, 1973.

2.- Recomendación 145 sobre las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, 1973.

3.- Repertorio de recomendaciones prácticas de seguridad e higiene en los trabajos portuarios, nueva edición- 1977.

4.- Guía de seguridad e higiene en los trabajos portuarios, 1978.

Por otro lado, prosiguiendo nuestro tema, cada país en desarrollo debe evaluar el costo de una reducción del empleo de mano de obra no especializada, el costo de readiestramiento y el costo de la creación de otros empleos en relación con los beneficios y la mayor eficiencia del sistema y métodos adoptados.

Los países en desarrollo deberían pedir a los operadores de transporte multimodal que contribuyan a los programas de formación en administración de la mano de obra en los países en desarrollo en que se ejerzan sus actividades. Asimismo, al

considerar las consecuencias del transporte internacional y multimodal para los trabajadores.

Los países en desarrollo podrían colaborar estrechamente con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), para beneficiarse de la labor ya realizada por dicha organización en esta esfera. Los países en desarrollo también se beneficiarían de la colaboración con la Organización Marítima Internacional (OMI), especialmente lo relacionado con su labor en el área de la capacitación de personal marítimo.

Para finalizar este apartado, podemos afirmar que, dado que las modernas tecnologías del transporte multimodal internacional, se está implementando cada vez más en los países en desarrollo, en muchos casos estos países sólo podrán mantener su posición en el mercado si adaptan nuevos sistemas adecuados e indispensables para las operaciones de transporte multimodal.

Podrán aplicarse diversas soluciones; portacontenedores-celulares, buques polivalentes o de rampa porta-vehículos (Ro Ro), o buques portabarcasas (Lash), y cualquier combinación de estos sistemas en las rutas entre países en desarrollo y países desarrollados en las que se van a montar operaciones de transporte multimodal internacional. Sin embargo, a causa de las posibles modificaciones del tipo de tecnología moderna

aplicada, los países en desarrollo corren el riesgo de equivoca al hacer la inversión, de ahí la gran importancia de -- una planificación correcta.

**B) ESTABLECIMIENTO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN LOS PAISES EN
DESARROLLO.**

Los servicios de transporte multimodal, como ya se sabe, han alcanzado una gran difusión en los tráficos comerciales - entre los países desarrollados; sin embargo, también se han introducido aunque en menor grado, en los tráficos que sirven al comercio exterior de los países en desarrollo, y en estos casos los servicios en su mayoría, son prestados principalmente por organizaciones de los países desarrollados.

Para ayudar a los países en desarrollo a ejercer un mayor control sobre sus propios recursos y su comercio exterior, -- conviene fomentar la creación de organizaciones nacionales de transporte multimodal en estos países. Por consiguiente, es - preciso estudiar la manera de llevar a cabo la realización de este propósito, teniendo en cuenta entre otras cosas, las limitaciones financieras y la creación de un marco jurídico - - apropiado para promover esas organizaciones y facilitar las - operaciones de transporte multimodal. ³⁴ En consecuencia, el-

(34) "Establecimiento de Empresas de Transporte Multimodal en los países en Desarrollo". TD/E/C.4/183 UNCTAD, Ginebra, Suiza, 1981, P.3.

presente apartado tiene por objeto analizar las cuestiones que guardan relación con el establecimiento de este tipo de organizaciones en los países en desarrollo.

Empezaremos por analizar la estructura administrativa de las organizaciones existentes de operadores de transporte multimodal y el alcance de los servicios que ofrecen.

El Operador de Transporte Multimodal (OTM), como ya sabemos, es un nuevo ente jurídico que ha surgido con la aparición del transporte multimodal. Actúa como principal en el cumplimiento del contrato de transporte multimodal y, en tal capacidad se compromete a contratar y suministrar los diferentes modos de transporte y otros servicios necesarios para la conducción rápida, eficiente y segura de las mercancías desde el lugar en que las toma bajo su custodia hasta el lugar en el que las entrega de conformidad con el contrato.

Para la ejecución del contrato, el OTM tiene que recurrir necesariamente a los servicios de varios porteadores y no porteadores, a menos que se encargue él mismo de proporcionar directamente tales servicios.

Los porteadores/empresas de transportes pueden ser:

- a) Armadores.

- b) Empresas de transportes por carretera.
- c) Compañías de ferrocarriles.
- d) Compañías aéreas.
- e) Empresas de transporte por vía fluvial.

Los no porteadores pueden ser los que tienen la propiedad o el control de:

- a) Terminales de contenedores (a veces se denominan empresas explotadoras de terminación).
- b) Almacenes.
- c) Estaciones de contenedores o centros de agrupación de la carga.
- d) Organización de arrendamiento de contenedores.
- e) Organizaciones como los transitorios, que se ocupan - del embalaje, el despacho aduanero, los trámites de - importación y/o exportación, las operaciones en divisas y la documentación conexas.

El OTM separadamente pacta con cada una de las personas- u organizaciones cuyos servicios contrata, con sujeción al -- convenio Internacional, la Ley Nacional o los usos aplicables pero el cumplimiento de tales contratos no afecta en modo alguno sus obligaciones para con el expedidor de las mercancías en virtud del contrato de transporte multimodal.

Por otra parte, hay o existen distintos tipos de organizaciones, o bien, empresas, que desempeñan funciones de la OTM, que actualmente son en su mayoría armadores.

OTM que explotan buques:

- a) Compañías navieras o consorcios de compañías navieras de propiedad exclusivamente extranjera o empresas mixtas de compañías extranjeras y nacionales.
- b) Productos o exportadores nacionales de determinados productos.

OTM que no explotan buques:

- a) Empresas nacionales o extranjeras explotadoras de --- transportes por carretera o transitorios.
- b) Compañías aéreas.
- c) Nuevas compañías especializadas en operaciones de transporte multimodal exclusivamente. 35

La gama de servicios que los OTM proporcionan directamente o por medio de sus subcontratistas varía de un OTM a otro, y hasta cierto punto, de un país a otro, según el sistema de administración de las zonas portuarias, las terminales portuarias y los modos de transporte interior, existentes en cada país.

El alcance de los servicios prestados por el OTM en relación con los procedimientos utilizados en la cadena de transporte multimodal es el siguiente:

- a) Cuando las mercancías se transportan en contenedores y cuando el expedidor solicita el porte de cargas completas de contenedor, el llenado del contenedor suele efectuarlo el expedidor o el transitorio y otros agentes que actúan por cuenta de aquél, y los contenedores cargados son entregados por el expedidor, en la zona de contenedores utilizada por OTM.
- b) Cuando se trata de cargas completas de contenedores, el OTM suele supervisar el llenado.
- c) En el caso de cargas parciales de contenedor, el llenado de los contenedores se efectúa generalmente bajo la supervisión del OTM o de sus agentes, en un centro

de agrupación o en una estación de contenedores, y su vaciado se realiza bajo una supervisión similar en la estación de contenedores del país de destino.

- d) El expedidor o su agente verifica el peso o el volumen de la carga bajo la supervisión del OTM o de su agente.
- e) El despacho de aduanas, los trámites de exportación e importación y las operaciones en divisas, incumben generalmente al expedidor o a su agente, pero estas funciones también pueden ser desempeñadas por el OTM o por su agente de común acuerdo con el expedidor.
- f) El Documento de transporte multimodal que hace prueba del contrato de transporte multimodal es emitido por el OTM o su agente al expedidor o a su agente. Se puede extender como documento negociable o no negociable, a elección del expedidor.
- g) Los transitorios que actúan como agentes de agrupación de la carga expiden con frecuencia sus propios conocimientos de embarque a los distintos expedidores, y se entregan al OTM cargas completas de contenedor constituidas mediante la agrupación de cargas parciales, a fin de beneficiarse de los fletes aplicables a las car

gas completas.

- h) Una vez aceptada la carga del expdidor, el OTM reserva espacio en los diferentes modos de transporte utilizados, por medio de sus subcontratistas para la conducción de las mercancías a su punto de destino.
- i) Una vez que se ha hecho cargo de las mercancías en la zona de contenedores, el OTM es responsable de su custodia hasta su entrega al consignatario.
- j) El OTM tiene que tomar disposiciones para dar las garantías necesarias a la administración de aduanas de los países de tránsito.
- k) El OTM al ser responsable de su contrato y de la pérdida o el daño causados a las mercancías, concerta un seguro para cubrir esos riesgos con clubs de protección e indemnización, con clubs de tránsito directo o en el mercado libre de seguros.
- l) En caso de arrendamiento de contenedores, el OTM o su agente están obligados a devolverlos, al concluir el arriendo, al depósito de contenedores u otro lugar estipulado por la empresa arrendadora.

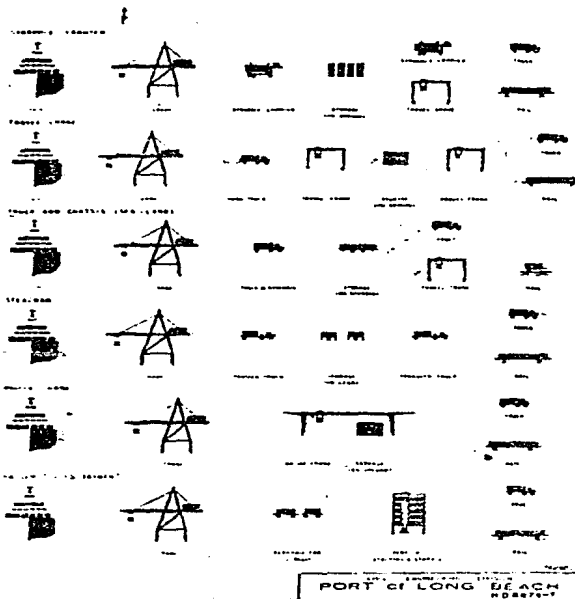
- m) Cuando las mercancías se hayan en tránsito, algunos O TM o su agente suelen enviar al expedidor o consignatario, por télex o telégrafo, informes periódicos sobre la ubicación de las mercancías en cada etapa.

El ámbito del porte de mercancías por arreglo al sistema de transporte multimodal, varía, según las necesidades de las partes interesadas, o según las condiciones de la infraestructura u otras instalaciones y servicios, de que se disponga para el transporte directo. Los sectores servidos por el porte-directo pueden ser:

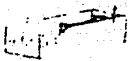
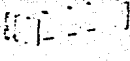

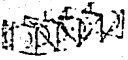
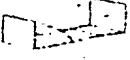
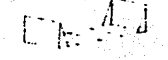


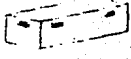
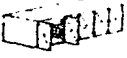

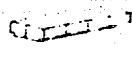


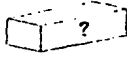

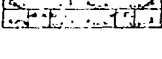

- a) Del almacén del expedidor al almacén del consignatario.- Este tipo de porte se denomina "puerta a puerta".
- b) Del almacén del expedidor a la estación de contenedores - situada en el otro extremo de la cadena de transporte. Este tipo de porte se denomina de "puerta a muelle". El -- porte inverso es "muelle a puerta". Este tipo de porte - tiene lugar con frecuencia entre países desarrollados y - países en desarrollo.
- c) De la estación de contenedores en el país de exportación - a la estación de contenedores en el país de importación.- Este tipo de porte se denomina "muelle a muelle".

Aunque el alcance de los servicios del OTM, antes mencionado corresponde a las mercancías transportadas en contenedores, también se aplica todo esto, al transporte de otras modalidades de carga unitarizada y de carga fraccionada.

SISTEMA MANUALES DE CONTENEDORES



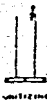
TIPOS DE CONTENEDORES.

		
COVERED TOP	BULK LOADED	EVEN TOP
		
TANK	COLLAPSIBLE	FLAT BED
		
END LOADING	CAGE FRAME	VENTILATED
		
SIDE LOADING	OPEN TOP AND OPEN SIDES	HALF HEIGHT - MILK
		
REFRIGERATED (REEFER)	AUTOMOBILE CONTAINER	SPECIAL - EXPERIMENTAL
		
TOP LOADING	LIVESTOCK CONTAINER	LIVESTOCK CONTAINER

CONTENERIZATION



PALLETIZING



UNITIZING



FORK LIFT



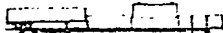
HAND CART



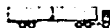
HAND CARRY



CONSOLIDATION



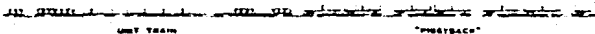
RAILROAD TRANSFER



TRUCK RISE



AIR CARGO



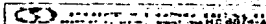
UNIT TRAIN

"POSTBACK"



CONTAINERSHIP

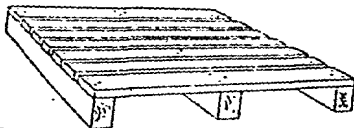
DESIGNED BY E. A. JENSEN



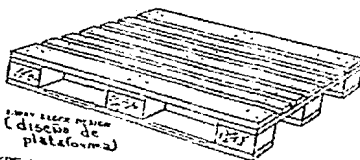
DIVERSOS TIPOS DE PALETAS.

Types of pallets

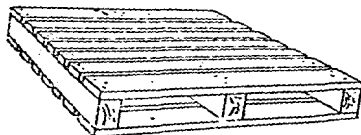
TYPE 1



TYPE 2

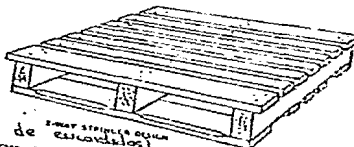


TYPE 3

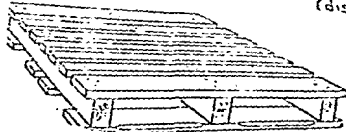


2-WAY SLIPPER DESIGN
(diseño de
plataforma)

TYPE 4



TYPE 5

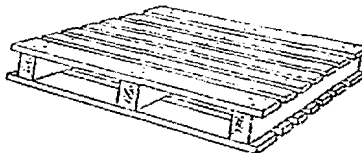


2-WAY SLIPPER DESIGN

(diseño de

plataforma)

TYPE 6



CAPITULO IV.

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

1.- SURGIMIENTO.

El inicio en nuestro país del servicio del transporte de cargas unitarizadas, particularmente en contenedores a través de diferentes modos, data de años muy recientes, concretamente, a principios de la década de los setentas, etapa en la que confluieron circunstancias y hechos, tanto de carácter externo como interno, que le dieron origen.

Estos hechos y circunstancias se refieren, por un lado, a la impresionante desarrollo y explosión que tanto el sistema de unitarización de mercancías, como el servicio de transporte multimodal, experimentaban en ese momento dentro del marco del comercio internacional, particularmente entre países desarrollados. Por otra parte, en el contexto nacional se planteaba la urgente necesidad de incorporarse y asimilar las innovaciones tecnológicas que se presentaban en la esfera del transporte internacional de mercancías, del mismo modo se mostraba como imperioso el lograr la coordinación de los diferentes modos de transporte existentes en el país, como una posible alternativa de solución al desfase que se observaba en el sistema general de transporte y poner fin a la tradicional visión fragmentaria bajo la cual se había contemplado dicho sistema por mucho tiempo, dándole ahora un enfoque global, y de la --

misma manera poder ofrecer a los usuarios del transporte, un sistema más eficiente, seguro y rápido a través del cual movilizar sus mercancías. 40

El primer paso que dio México hacia la incorporación de ambos sistemas aconteció en 1971, cuando la empresa naviera - "Transportación Marítima Mexicana", adquirió dos buques porta contenedores a los que bautizó con los nombres del "Monterrey" y "Toluca", con una capacidad de transporte de 417 recipientes cada uno. Este hecho le permitió al país contar al fin con un servicio de transporte combinado mar-tierra destinado a la exportación, y al mismo tiempo, esto puso a México a la cabeza de los países latinoamericanos en el campo de la transportación de contenedores a través de un servicio multimodal.

Ante el inminente inicio de este tipo de operaciones en el país, el gobierno mexicano publicó el día 8 de febrero de 1972 el "Decreto sobre la utilización de contenedores y paletas", el cual "... pretendía regular el tráfico aduanero de estas cajas, pues era una realidad su operación en el país," como se menciona en el citado Decreto.

(40) Castro Paez, Enrique "El concepto de transporte multimodal en México". Mar y Tierra: Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México, D.F., septiembre. 1981, No.26 - pp.26-27

Un año más tarde, en 1973, la empresa armadora "Tecomar, S.A." puso en operación una terminal de contenedores en el -- puerto de Tuxpan, Veracruz, lo que originó grandes protestas-- por parte de los sindicatos y gremios laborales de los puer-- tos de Tampico y Veracruz, ya que esto desplazaba la mano de obra de esas terminales marítimas, además de que les quitaba-- mucho de la carga que hasta entonces habían manejado.

Ese mismo año, también se manejaban contenedores en el -- puerto de Manzanillo, en el Pacífico; y Matamoros y Nuevo La-- redo en la Frontera con los Estados Unidos. 41

Es precisamente a partir de este momento en que se cobra verdadera conciencia de la situación, empezándose a realizar-- estudios sobre la materia, llegando a la conclusión que ante-- el evidente crecimiento de estas operaciones en el país, era necesario integrar las diferentes partes del sistema general-- de transporte en un sólo sistema y ubicarlo del mismo modo -- en un solo sector de la Administración Pública Federal, a tra-- vés de lo que pocos años después serían las dos empresas na-- cionales dedicadas a la transportación multimodal de mercan-- cías en contenedores, de las cuales hablaremos más adelante.

(41) Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el Transporte Multimodal Internacional. Op. Cit. p. 337

Posteriormente, en 1975, dentro de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), que en ese entonces formaba parte del Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), y que más tarde se incorporó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se creó un grupo de trabajo para estudiar la posibilidad de establecer una empresa consolidadora de carga, este grupo de trabajo estuvo integrado por los representantes de la Secretaría de Marina, Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del Instituto Mexicano de Comercio Exterior; el resultado del estudio realizado por este grupo de trabajo -- fue la presentación del proyecto para formar la Empresa Consolidadora de Carga, S.A., tal proyecto se retrazó en su -- aprobación debido al cambio en el gobierno federal en 1976.

El día 21 de julio de ese año, el gobierno federal publica la "Circular que reglamenta la importación y exportación temporal de contenedores". Simultáneamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes empieza la realización de una serie de estudios de factibilidad sobre la construcción de un puente terrestre entre los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz. Tal proyecto recibió el nombre de "Alfa-Omega" y fue presentado al presidente de la República el día 1º de junio de 1978, siendo aprobado posteriormente. 42

En octubre de 1979, y por decreto presidencial se creó -

la "Empresa Mexicana de Transporte Multimodal", también en este año en el puerto de Veracruz, la empresa "Servicios Portuarios", adquiere por primera vez equipo especializado para el manejo y movilización de contenedores que en 1979 alcanzó la cifra de 14,297 , del mismo modo, en julio de ese año el gobierno federal publicó el primer "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de contenedores", que posteriormente sería derogado; y un año más tarde, en enero de 1980, se crea el organismo descentralizado "Servicio -- Multimodal Transísmico" (SEMULTRA), entrando en operación -- formalmente en septiembre de 1982. Asimismo, en este año se publicó el nuevo "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional", que deroga y modifica al anterior reglamento.

2.- SITUACION ACTUAL.

Actualmente el transporte de contenedores a través de -- distintos modos se encuentra centralizado fundamentalmente en dos organismos: la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal y el Servicio Multimodal Transísmico, que en realidad no han respondido a los objetivos para los cuales fueron creados.

En los últimos años y hasta 1981, se pudo observar un -- desarrollo acelerado de los sistemas de contenerización y del transporte multimodal, pudiéndose lograr importantes avances-- como la adecuación de uno de los principales puestos naciona-

les: Veracruz, para la aplicación de tales sistemas y del inicio del proceso de modernización de la infraestructura general del transporte.

Este desarrollo acelerado fue considerado por muchos especialistas como prematuro e inoportuno, dado que no se contaba con las condiciones ideales para poder dar lugar al nacimiento y evolución de este sistema ultramoderno que exige capital excesivo y material especializado, así como una coordinación y organización de sistemas y administración óptimos.

Durante este período los avances más significativos en lo referente a la movilización de contenedores bajo el régimen multimodal lo fueron, en primer lugar, la obtención de contratos, movilización de carga interna y externa, por otra parte de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, de la Comisión Nacional de Subsistencia Populares (CONASUPO), Y en segundo, la movilización de contenedores de importación de partes automotrices y refacciones de la empresa Volkswagen de México, S.A., provenientes de Bremen, vía Veracruz y Tuxpan, -- por parte de la empresa naviera TECOMAR.

A partir de 1982, la estructura del comercio exterior -- de nuestro país, experimenta un cambio radical con una clara tendencia a la baja, no sólo en contenedores y a través del sistema multimodal, sino en el volumen del tonelaje total y --

manejado por cualquier sistema de transporte unimodal, esto se debió básicamente a dos factores:

19.- La actual crisis financiera y económica por la que atraviesa el país, a raíz de las subsecuentes devaluaciones que sufrió nuestra moneda con respecto al dólar, lo que hizo que el volumen de las importaciones y exportaciones se contrajera tremendamente; las importaciones y exportaciones, siendo las primeras por no tener capacidad de pago con qué solventarlas, y las segundas, por carecer de los insumos necesarios con qué fomentar la ya de por sí limitada producción industrial que, para junio de 1986, trabajaba al 50% de su capacidad con el claro peligro -- de una reacción en cadena, donde el cierre de unas industrias traería por consecuencia el cierre de otras, y -- así sucesivamente (Excelsio, Página editorial, viernes - 20 de junio de 1986).

20.- Las grandes limitaciones y deficiencias de nuestro sistema general de transporte, que pese a los esfuerzos realizados por el gobierno federal encaminados a lograr un mejoramiento en los servicios de transporte y una coordinación óptima de éstos, no se han podido superar, dado que aún prevalecen los enormes vicios e incapacidad de quienes controlan el sistema de transporte mexicano, situa--

ción que ha llevado a empresarios e industriales nacionales a declarar: "que el problema más grave que enfrentan es el del transporte".

Aunado a lo anterior, tenemos un tercer problema que frena y limita el desarrollo del transporte multimodal en nuestro país, y lo es la movilización de contenedores en su servicio puerta a puerta vía transporte marítimo-terrestre, resulta ser altamente costoso. De esta manera el hecho de que el empleo de tal sistema no produzca, por múltiples razones, reducción alguna en los costos de transporte marítimo y terrestre, sino por el contrario, un incremento de los mismos, manifiesta, claramente, la inexistencia de condiciones aún favorables que permitan justificar económica y financieramente este moderno sistema de manipulación y transporte de carga, impidiendo demostrar las ventajas que dicho sistema ofrece.

Uno de los más recientes e importantes adelantos que ha registrado nuestro país, en materia de transporte multimodal, aconteció el día 9 de septiembre de 1982, cuando la empresa - "Servicio Multimodal Transísmico" (SEMULTRA), inició sus operaciones en gran escala, al recibir en el puerto de Salina -- Cruz, Oaxaca, al buque "Sonora", propiedad de la empresa "Transportación Marítima Mexicana", que cargó 525 contenedores, conteniendo materia prima para la industria textil, y que iba -- con destino a Corea y Taiwan.

Por considerarlo útil para la realización de este trabajo, incluimos a continuación dos listas que muestran la infraestructura portuaria y el equipo de transportación marítima disponibles, aparatos para el manejo de contenedores bajo el régimen multimodal. 43

1.- Equipo especializado existente en los principales puertos internacionales:

Veracruz:

- Una grúa portacontenedora marca TAKRAF, adquirida en la República Democrática de Alemania en 1981, con una capacidad de carga de 30.5 toneladas métricas bajo extendedor.
- Cuatro remontadores o montacargas, marca KALMAR, grandes y especializadas de 35 toneladas de capacidad, provistas de extendedores hidráulicos o telescópicos para manejar contenedores cargados de 20 y 40 pies.
- Cinco montacargas con extendedor hidráulico, marca TAYLOR de cinco toneladas promedio de capacidad para manejo de contenedores vacíos de 20 y 40 pies.

(43) Alor Aceituno, Adriana, Op. Cit., p.p. 149-153, Naveja Macías, Ismael Op. Cit., p. 100-107; y

- cinco grúas de patio montadas sobre llantas neumáticas - de 30.5 toneladas de capacidad y cuatro carriles (12 metros de ancho), tres líneas para recipientes estacionados y uno para autotransporte o ferrocarril.
- Once esqueletos o remolques especializados, del tipo "Chassis", con capacidad promedio de 35 toneladas.
- 21 planas para contenedores y otros usos.
- 20 tractocamiones o cabezales, marca OTTAWA, para el arrastre de planas.
- Una grúa montada sobre camión o autogrúa, marca MANITOBA, de 160 toneladas de capacidad.
- Dos montacargas de doce toneladas de capacidad con horquillas.
- Dos montacargas LOED provistas de torre y horquillas desmontables.

Salina Cruz y Coatzacoalcos.

- Un muelle de 250 metros de longitud y con una profundidad de doce metros.

- Patio para contenedores en tránsito con capacidad para 2,750 toneladas, y con una superficie de 12 hectáreas de concreto reforzado.
- Edificios para las oficinas centrales, unidad de operación, torre, caseta de control y comunicaciones, unidad de servicios con talleres para reparación de contenedores y mantenimiento del equipo portuario.
- Una grúa portac contenedores marca TAKRAF, con capacidad de 30.5 toneladas, su rendimiento es de aproximadamente un contenedor por cada tres y medio minutos.
- Dos grúas de patio montadas sobre neumáticos, de 30.5 toneladas de capacidad y seis carriles para contenedores (18 metros de ancho).
- Una grúa P.H., montada sobre camión y grúa móvil con pluma revolvente de 300 toneladas de capacidad.
- 16 esqueletos especializados de 40 toneladas de capacidad, los hay para recipientes de 20 y 40 pies.
- Ocho cabezales OTTAWA.

- Tractocamiones y chasis para el traslado de contenedores entre muelles y patios.

Lazaro Cárdenas.

- Una grúa portacontenedora de 30.5 toneladas de capacidad marca TSHIKAWAJIMA HARIMA.
- Dos cabezales para contenedores.
- Cinco tractores para arrastre.
- Seis plataformas de 35 toneladas de capacidad.

Tampico.

Puerto importante en lo que se refiere a exportaciones - contenerizadas, carece de instalaciones así como de maquinaria y equipo especializados para el manejo de grandes embalajes. No obstante, por él circulan un volumen importante de -- productos contenerizados, para los cuales son empleadas las - grúas de a bordo, a las montadas sobre camión, respecto a és tas, este puerto cuenta con:

- Cinco grúas grandes P.H. , con capacidad de 70 a 250 toneladas. ;

- Cuatro grúas chicas P.H., con capacidad de 15 a 25 toneladas.

Manzanillo.

- Dos gruas móviles o autogrúas P.H. de 40 y 80 toneladas de capacidad para el manejo de contenedores y carga variada.
- Cuatro plataformas tipo "chasis".
- Dos remolcadores de patio para contenedores.
- Diez tractores de arrastre.

Tuxpan.

Puerto estratégico cuya importancia radica en su participación dentro del comercio exterior mexicano, sin embargo, este puerto no dispone de infraestructura y mucho menos de equipo especializado para la recepción y movilización de envases.

No obstante,, Tuxpan ha alcanzado actualmente la cifra - más alta en cuanto al número de cajas movidas, teniendo como - promedio un manejo de 1,200 unidades al mes, cumpliendo tanto su importación como su exportación.

EMBARCACIONES MEXICANAS APTAS PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL
INTERNACIONAL AL 10/ENE./84.

BUQUES	TONELAJES T R B	A R H A D O R	AÑO DE CONSTRUCCION	TIPO DE BUQUE
Aztec	5,873	Servicio de transbordadores	1975	Transbordador
Benito Juárez	1,414	" "	1965	"
Chimuel	7,731	" "	1971	"
Guaymas	4,697	" "	1973	Roll-On Roll-Off
La Jar	2,511	" "	1964	Transbordador
Mazatlán	5,012	" "	1965	"
Morelos	12,611	Transportación Marítima Mexicana.	1971	Portacontenedor carguero rápido
Pdte. Díaz Ordaz	2,914	Servicio de transbordadores	1961	Transbordador.
Pzo. Tallante	2,005	" "	1974	"
Tajín (a)	2,730	Tecomar, S. A.	1979	Portacontenedor.
Toluca (b)	12,611	Transportación Marítima Mexicana.	1971	"
Tuxtla (a)	8,379	Tecomar, S. A.	1982	"
Tuxpan (a)	8,374	" "	1982	"
Silva Hoffa (d)	16,844	Transportación Marítima Mexicana	1979	Multipropósito.
Taraco	16,149	" "	1979	"
Sinaloa	16,149	" "	1979	"
Niuteco	16,140	" "	1979	"
Sarita (d)	16,087	" "	1979	"
Osil (d)	16,087	" "	1979	"
Sonora	16,087	" "	1979	"
Jalisco	16,087	" "	1979	"

NOTAS:

- Estos buques son los únicos específicamente portacontenedores que existen en el país.
- Pueden cargar otro tipo de mercancías o cargo.
- Pueden transportar todo tipo de carga.

- d) Estos buques, aunque propiedad de TMM, navegan con pa
bellón extranjero, pues su tripulación no es de nacio
nalidad mexicana ¿Qué sucede entonces con los 200 alum
nos que desde hace 11 años egresan y no tienen fuen
tes de trabajo?

3.- EMPRESAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

La participación de nuestro país en diversos foros inter
nacionales ha originado la adopción de importantes medidas en
el ámbito nacional, relativas al transporte, como son: las re
comendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo (UNCTAD), referentes al establecimiento
de empresas de transporte multimodal, mismas que sirvieron co
mo marco de referencia para la creación de la Empresa Mexica
na de Transporte Multimodal (ENTM), y del "Servicio Multimodal
Transísmico."

A) Empresa Mexicana de Transporte Multimodal (ENTM)

El día 22 de octubre de 1979, un grupo de empresarios del
autotransporte encabezados por Isidoro Rodríguez Ruiz, presi
dente de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, -
recibió del entonces Presidente de la República, José López -
Portillo, la concesión para la creación de la Empresa Mexica
na de Transporte Multimodal.

La institución recientemente creada habría de tener como soportes fundamentales a los propios socios que la constituyen que son:

1.- Centrales de Servicios de Carga.. .	30%
2.- Empresas de Servicios Portuarios.	30%
3.- Transportación Marítima Mexicana	30%
4.- Ferrocarriles Nacionales.	15%
5.- Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico	5%

Esta empresa está controlada y dirigida por una Coordinadora Central que está integrada por los señores directores generales del Autotransporte Federal, los Ferrocarriles en operación, Aeronáutica Civil, Operación Portuaria, Marina Mercante, Asuntos Jurídicos y Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La empresa tiene como principal tarea el lograr la mayor eficiencia y aprovechamiento de los transportes y las comunicaciones, así como la coordinación de la operación de los servicios, la construcción de la infraestructura requerida y la instalación de los equipos necesarios.

De lo anterior se desprende el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- 1.- Salvaguardar la nacionalidad del servicio del transporte a través de leyes, para evitar su detención por extranjeros o grupos ajenos a los intereses nacionales.
- 2.- Elevar la captación de divisas mediante la contratación extra-fronteras y en ultramar de cargas con destino u origen en México y procedentes o destinadas a cualquier punto del mundo conectados comercialmente con nuestro país.
- 3.- Coadyuvar a la racionalización del sistema nacional del transporte a través del incremento de la productividad operativa y financiera, al hacer un uso más intenso de la capacidad instalada, por medio de la redistribución de las corrientes de carga de importación y exportación por los diversos puntos de entrada y salida de mercancías del país a los diferentes modos de transporte.
- 4.- Contratar y coordinar todos los servicios relativos al movimiento de contenedores en el transporte multimodal internacional desde y hacia los puertos marítimos y conexiones terrestres nacionales, terminales aéreas, bodegas o cualquier otra instalación en que sea factible hacer maniobras respecto a este tipo de servicio.

- 5.- Contrólar todo el movimiento de contenedores y almacenar los.
- 6.- Celebrar contratos con navieras nacionales o extranjeras que requieran de los servicios que presta la empresa en territorio nacional.
- 7.- Formular los estudios de tarifas para la operación de los servicios proporcionados por la empresa y proponerlas a las autoridades respectivas para su aprobación.

B) SERVICIO MULTIMODAL TRANSISMICO (SEMULTRA).

Después de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante elaboró y evaluó los estudios de factibilidad del denominado proyecto Alfa-Omega, encaminado al establecimiento de un puente terrestre entre los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, y con la posterior aprobación de tal proyecto, surge el día 7 de enero de 1980 el organismo público descentralizado "Servicio Multimodal Transísmico", esta entidad habría de tener personalidad jurídica y patrimonio propios. Se acordó que esta empresa estaría controlada y coordinada por un Consejo de Administración conformado por representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Hacienda y Crédito Público, - -

Asentamientos Humanos y Obras Públicas y de Comercio y Fomento Industrial.

Es importante señalar que el puente terrestre no se concibió como un paso interoceánico general al servicio de todas las naciones, como el caso del Canal de Suez y de Panamá, sino para aquellos Estados con requerimientos urgentes de contar con mayores elecciones alternas a la ruta marítima por Panamá, y así cubrir sus necesidades comerciales con importantes ahorros.⁴⁴

Este organismo contaría con la infraestructura y el equipo anteriormente descritos, para el cumplimiento de las siguientes atribuciones:⁴⁵

1.- Convenir y contratar con los usuarios del servicio de transporte multimodal de mercancías entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

2.- Convenir y contratar los servicios de carga, descarga y transporte que sean necesarios, con las empresas de manio

(44) "El proyecto Alfa-Omega" Mar y Tierra". Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, D.F., mayo-junio-1978 No. 6, p.29

(45) El proyecto Alfa-Omega, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Estudio, México, 1980, p.6

bras autorizadas en dichos puertos, así como son los ferrocarriles, autotransportes y demás servicios auxiliares y conexos.

3.- Adquirir adecuados equipos para cumplir con sus fines.

4.- Elaborar y realizar programas de acción, operaciones y obras, cumpliendo con los compromisos que de ellos resulten

5.- Aplicar los ingresos obtenidos por los servicios prestados al pago de sus obligaciones contraídas con motivo del cumplimiento de sus atribuciones.

6.- Vigilar que el transporte multimodal contraído con los usuarios se realice de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia.

El presupuesto contemplado inicialmente para la realización de este ambicioso proyecto se evaluó en 1000 millones de pesos, pero al irse concretizando las obras de infraestructura y la instalación del equipo requerido, así como las posteriores adecuaciones, el presupuesto se rebasó, y por mucho, alcanzando la cantidad de 2,725 millones de pesos. Aquí cabe destacar que aún se prevén inversiones posteriores, en la modernización de los ferrocarriles y en la adquisición de un

número mayor de unidades de autotransporte.

4.- MARCO JURIDICO Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

La preocupación del país por mantener al día jurídicamente en el campo del transporte y debido a la impresionante expansión del transporte multimodal a nivel internacional, así como su introducción a nivel nacional, evidenciaron la necesidad de contar con instrumentos jurídicos adecuados que permitan asegurar que este sistema sea manejado por mexicanos.

Para cumplir con este cometido, el día 16 de agosto de 1982 se publicó el nuevo "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional", por el cual se establece el control, que el Estado ejercerá sobre los operadores de transporte multimodal (OTM) y sus empresas,. Por medio de esta disposición jurídica sólo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar las autorizaciones y concesiones necesarias para que las empresas de transporte multimodal puedan operar en nuestro país. Dichas empresas deberán reunir las siguientes características:

46

(46) Reglamento para el transporte Multimodal Internacional - Diario Oficial de la Federación, México, D.F., 16 de agosto de 1983. Tomo CCCLXXIII, No. 33 p. 76

1.- Ser construídas conforme a las leyes mexicanas, con la cláusula expresa de exclusión de extranjeros en sus estatutos y sus acciones serán siempre nominativas, así como que sus administradores y ejecutivos serán siempre mexicanos.

2.- Que tengan suficiente capacidad técnica, comercial y económica, debiendo demostrarlo con estudios que lo acrediten.

Este instrumento jurídico se encuentra integrado por las siguientes partes :

- Parte introductoria.
- Capítulo I: Disposiciones generales.
- Capítulo II: Del operador de transporte multimodal.
- Capítulo III: Responsabilidad del operador del transporte multimodal.
- Capítulo IV: De las maniobras.
- Capítulo V: De la comisión del transporte Multimodal.
- Capítulo VI: De la coordinación administrativa.

Mediante los capítulos referidos se ubica geográficamente el ámbito de aplicación del Reglamento, y se brinda la definición de Operador de Transporte Multimodal la misma contenida en el convenio de las Naciones Unidas.

Se señalan también los requisitos que deberán cumplirse para que la S.C.T. autorice el manejo de contenedores en transporte multimodal, indicando los requisitos que en términos generales, deberán llenarse tanto en cuanto al lugar como en cuanto a las características y estados físicos de los contenedores.

Se señala que la S.C.T., sólo autorizará a los operadores de transporte multimodal (OTM), previo cumplimiento de los cinco requisitos.

Se señalan las obligaciones que deberá cumplir el OTM, -- siendo éstas diez, las principales están dirigidas a proporcionar a la S.C.T. informes anuales que permitan conocer la operación del servicio, someter a la aprobación de la S.C.T. los -- contratos tipo que pretendan celebrarse con los usuarios del -- servicio; someter a la previa aprobación de la S.C.T. los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio a efecto de vigilar, en su caso, el cumplimiento -- de los arts. 67 y 67 Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Secretaría comprobará que en dichos convenios se -- estipule que, en el uso del transporte marítimo, haya una participación equitativa por parte de las empresas navieras nacionales.

El OTM está obligado también a sujetarse a las tarifas - establecidas y sus reglas de aplicación; a contratar un seguro de responsabilidad en los términos previstos por la legislación aplicable; a contratar por conducto de las centrales de servicios de carga de autotransporte de contenedores con los permisionarios y concesionarios de estos servicios en carreteras de jurisdicción federal y en los casos que proceda, los servicios de quienes legalmente puedan prestarlos, para la recepción y maniobras de la carga y que no están expresamente conferidos en el Reglamento o en la autorización. 47

Se señalan asimismo, las diversas responsabilidades en que incurre el OTM con respecto a la mercancía y el contenedor desde el momento en que los recibe, hasta el momento de su entrega; se señala también que cuando el usuario proporcione información que no corresponda a la verdad será responsable del daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

Atendiendo a las maniobras se señala que para ejecutarlas en zona federal, en lo relativo al manejo de contenedores, se requerirá permiso expedido por la S.C.T. la carga de la mercancía y bienes contenerizados se efectuará en locales o espa

(47) Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional - Op. Cit. p. 75

cios 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 lugares en donde operan centrales de carga concesionadas por la S.C.T.

Posteriormente, se habla de la creación de la Comisión -- de Transporte Multimodal, anteriormente citada; y finalmente se hace mención de la estructura organizativa y atributiva de la coordinación administrativa.

Además del Reglamento mencionado, se cuenta con otros -- instrumentos jurídicos, que legislan sobre aspectos del orden fiscal:

- A) La Ley Aduanera del día 30 de diciembre de 1981, que es tipula los impuestos generales de importación y exportación, y las demás leyes y ordenamientos aplicables que tienden a regular la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancía, y de los medios en que se transportan o conducen, así como el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

De esta ley podemos destacar que en lo referente a las -

Importaciones Temporales de Contenedores, el Artículo 83 menciona que éstas sólo podían ser autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, sin ser estrictamente necesario que se garantice, en los términos del Código Fiscal de la Federación, el monto de los impuestos a la importación y la multa que pudiera originarse si -- las mercancías no retornan en el plazo autorizado.

El reglamento complementario de esta ley específica los requisitos prácticos que deberán acreditarse por el solicitante.

Asimismo, se menciona que en el caso de los contenedores de mercancías extranjeras una vez descargados en el país, no podrán transportar ninguna otra mercancía dentro del territorio nacional, salvo aquellos que sean conducidos para su exportación.

Por último, se dice que los contenedores que sean utilizados en contravención a lo señalado en el párrafo anterior, se considerarán importados en forma definitiva; y si al vencimiento del plazo concedido o de sus prorrógas las mercancías no retornan al extranjero, se aplicará lo siguiente:

a) Si la mercancía no está sujeta a restricciones especiales, se pagarán los citados impuestos y la multa correspondiente, y,

b) Si la mercancía está sujeta a las referidas restricciones o a algún tipo de requisitos especiales, la autoridad aduanera impondrá la multa que establece esta Ley, y aquella pasará a propiedad del Fisco Federal.

B) Por otra parte, el Reglamento de la Ley Aduanera del día 18 de junio de 1982, señala de manera general los requisitos de las autorizaciones para el tránsito y tramitación en aduana distinta de la de materia; la regulación de los mecanismos para el fomento de las industrias de exportación, ya sea en establecimientos destinados al efecto, tales como el depósito industrial, o mediante el depósito fiscal de mercancías nacionales; y, finalmente, lo que se refiere a los desarrollos portuarios que se encuentran en periodo de instalación en nuestro país.

En este reglamento el art. 42 en su fracción II, estipula que en lo referente a Carga, Descarga, Transbordo y Conducción, los contenedores se depositarán en las áreas específicamente señaladas para tal objeto, procurando apartar los que hayan de darse a camino de aquellos que-

contengan mercancías destinadas a diversas personas, motivo por el cual deban abrirse y descargarse.

Más adelante, en lo relativo al Reconocimiento Aduanero y Verificación Física, el art. 101, estipula que la Autoridad aduanera podrá autorizar que el despacho de las mercancías que se introduzcan o se extraigan del país, se efectúe directamente en el domicilio del interesado, cuando se cubran los siguientes requisitos.

I.- Que el solicitante se encuentre inscrito en el registro Nacional de importadores y exportadores.

II.- Que la mercancía sea conducida en contenedores o en vehículos cerrados.

Respecto al Título de Regímenes Aduaneros Temporales de Importación y Exportación, el art. 139 menciona que la importación o exportación temporal de mercancías para ser retornadas en el mismo estado al extranjero o plazos máximos incluidas sus prórrogas que en seguida se indican:

I.- Contenedores: tres meses tratándose de importaciones y de dos años en caso de exportaciones.

Bajo el mismo título de Importaciones Temporales, el art. 145 se refiere a los contenedores específicamente, y dice, -- que las importaciones temporales de contenedores deberán ser tramitadas por las empresas transportistas de transporte multimodal o por los consignatarios de los mismos mediante la -- presentación de la solicitud correspondiente, la cual es aparte de la documentación aduanera que ampare las mercancías conducentes. El remitente por su parte, deberá tramitar la exportación temporal de contenedores.

A continuación, el art. 146, especifica que la importación temporal de contenedores se tramitará 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.

CONCLUSIONES GENERALES.

De manera general, y desde el punto de vista económico, - la unitarización de la carga tiene como meta lograr ahorros - en el costo del transporte por unidad eliminando la manipulación manual de los distintos envases en cada fase de transbordo, y mediante una mayor productividad de los vehículos e instalaciones.

Los países en desarrollo deberán estudiar cuidadosamente las ventajas y desventajas que les acarrearía la unitarización de la carga, eligiendo el modo que mejor se adapta a sus necesidades concretas.

Dichos países están utilizando el servicio de carga unitarizada, combinada con la carga fraccionada en buques de tipo corriente. Por lo que al parecer, éstos seguirán existiendo, aunque adaptados a las necesidades actuales; es decir, deberán ser de menor tamaño para transportar carga residual en las rutas contenerizadas.

No es posible afirmar cuál sería el sistema más adecuado para un tipo particular de tráfico, ya que eso dependerá de las características específicas de cada caso, así como del carácter de las mercancías que se transporten. En otras palabras, cada país deberá adecuar el modo de unitarización que -

mejor convenga a sus intereses particulares de acuerdo a la estructura y naturaleza de su comercio exterior, y a las facilidades de transportación con que cuente, ya que será necesario realizar cambios en todo el equipo de instalaciones que intervengan en toda la cadena de transporte: como son caminos, ferrocarriles, vagones, instalaciones portuarias y barcos.

El Transporte Multimodal surgió en los países avanzados debido a las condiciones económicas favorables que hicieron posible el avance tecnológico y la utilización integral práctica en el ámbito del comercio internacional de cada uno de los diversos modos de transporte, operando en perfecta coordinación, de tal manera que pudieran actuar como un solo sistema.

Los países en desarrollo se han visto obligados a utilizar los nuevos métodos de transportación, tratando de adaptarlos a sus condiciones y necesidades particulares, ya que de no hacerlo así, se verían rezagados tanto en el desarrollo de su comercio exterior como en el de su avance tecnológico - permitiendo a la vez que los Operadores de Transporte Multimodal invadan y controlen esta etapa del comercio de tales países.

La aprobación del "Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", establece

las bases legales de los aspectos financieros y de propiedad, así como los relativos a las necesidades del transporte marítimo, contenedores, comercialización, seguros, desarrollo económico, responsabilidades, unitarización de cargas, tendencias económicas y tecnológicas del transporte multimodal y otros, tratando de contemplar los intereses de los países en desarrollo.

Existe también la necesidad a nivel internacional de lograr el mayor grado de normalización posible en cuanto a los criterios y formas de utilizar los diversos métodos que integran el sistema de unitarización de mercancías particularmente el de contenedores, para que así los países en desarrollo se adapten a este sistema en el menor tiempo posible.

Los sistemas mixtos de transportación de mercancías son los más recomendables para aplicarse en los países en desarrollo, ya que ellos se pueden adaptar tanto a los sistemas de transporte tradicionales, como a los más avanzados y sofisticados. Esa adaptación deberá ser en todo caso, de manera gradual tomándose en consideración, las condiciones internas de la nación de que se trate.

Es muy importante que al efectuarse las transformaciones tecnológicas, se lleve a cabo también un programa perfectamente planificado de capacitación técnica para los trabajadores-

que resultan desplazados, por el menor uso de mano de obra. -- Dicho programa se deberá realizar en colaboración con las organizaciones sindicales correspondientes, para aminorar los efectos del desempleo y evitar que tal problema desemboque en conflictos sociales.

Es necesario que los países en desarrollo adopten los -- instrumentos legales adecuados para proteger sus intereses nacionales, en contra de la penetración de las empresas monopólicas de transportación internacional. Asimismo, el apoyo financiero gubernamental será decisivo para el mejor logro de -- empresas de carácter netamente nacional, ya que lo recomendable sería que las empresas de transporte multimodal surgidas al interior de estos países fueran de capital y control 100% nacional, ya sea de carácter estatal o privado, permitiéndose sólo en el último de los casos las empresas de carácter -- mixto entre capital nacional y extranjero.

En el caso de México, la creación de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, ha resultado infructuosa por causa de la grave crisis económica por la que atraviesa nuestro -- país, la cual, aunada a la incapacidad y dispersión de esfuerzos e intereses de quienes manejan el sistema de transporte -- nacional, ha impedido la unificación necesaria para el desarrollo positivo de la transportación multimodal en el país.

Asimismo, el intento de crear un puente terrestre a través del Istmo de Tehuantepec por medio de la empresa SEMULTRA tampoco ha traído resultados positivos, entre otras razones - porque no se realizaron los estudios de factibilidad económica necesarios para determinar la retabilidad del proyecto, y a la ineficiencia de los sistemas internos de transporte carretero y ferroviario.

En cuanto al aspecto jurídico, es significativo señalar que nuestro país cuenta con los instrumentos necesarios para regular y fomentar las operaciones de transporte multimodal, - como son el "Reglamento de Transporte Multimodal Internacional", la "Ley aduanera", fundamentos para la ejecución de ta les actividades.

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

- Anguiano Miguel, "Inició sus operaciones el Multimodal -- Transismico", El Sol de México, México, D. F., 16 de agosto de 1982, Tomo CCCLXX, lll, No. 33, p. 76
- Alor Aceituno, Adriana, La Contenerización en un País en Desarrollo; el caso de México, Tesis Profesional, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, D. F., 1983.
- American Import-Export Management, North American Publishing Co., Philadelphia, Pennsylvania, enero. 1982, Volúmen 96, No.1.
- American Import-Export Management, North American Publishing Co., Philadelphia, Pennsylvania, marzo 1982, volúmen -- 96, No. 4.
- American Import-Export Management, North American Publishing Co., Philadelphia, Pennsylvania, octubre 1982, volúmen 96, No. 10.
- Aspectos Técnicos y Financieros de las Tecnologías modernas del transporte utilizadas en las operaciones de transporte multimodal, TD/B/AL, 15:15, Conferencia de las Nacio-

nes Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza, 1981.

- Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), Nueva York, N.Y., 1972.

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Movement of Freight, ST/ECA/120, Organización de Naciones Unidas, Nueva York, N.Y., octubre, 1977

- Ehring, Ulf y Ringsberg, Kaj, Sistema de Transporte Suecos Integradas, Dirección Nacional Sueca para el Desarrollo Técnico, Estocolmo, Suecia, Noviembre, 1981, Boletín No. 239.

- Ensayo sobre los tipos de Unitarización Existentes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México D. F., 1981.

- Establecimiento de Empresas de Transporte Multimodal en los Países en Desarrollo, TD/B/C.4/183, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza p. 1981.

- Estudio Económico Básico sobre el Empleo de los Distintos Métodos de la Unificación de la Carga, TD/B/C.4/34, Naciones Unidas, Nueva York, N.Y., julio, 1982.
- González Rubio Sánchez, José Pedro. Los Contenedores en el Comercio Exterior de México. Tesis Profesional, Facultad de Ciencias Políticas y sociales, UNAM, 1971.
- Handling and Shipping Management, The Physical Distribution Magazine, Cleveland, Ohio, diciembre, 1982, volumen 21, No. 12.
- Handling and Shipping Management, The Physical Distribution Magazine, Cleveland, Ohio, enero, 1983, Volumen 22, No. 1.
- Handling and shipping Management, The Physical Distribution Magazine, Cleveland, Ohio, febrero, 1983, volumen 22, No. 2.
- Handling and Shipping Management, The Physical Distribution Magazine, Cleveland, Ohio, abril 1983, volumen 22, No. 4.

- Hoffmaster, B.N. y Neidengard, C.A. El Transporte de - Carga en Recipientes (Containers), 1968. OEA/- Ser K/X.4.1 Doc. 25 Washington D.C., Organización Estados Americanos-- (OEA), 1968.
- Informe del Comité Especial de Expertos en Transporte -- Multimodal, TD/B/C.4/13/, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza,-- 1981.
- Las innovaciones Técnicas en la esfera del Transporte -- Marítimo y sus efectos en los puertos, TD/B/C.4/129, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo-- (UNCTAD), Ginebra, Suiza, 1981.
- Lloyd's Register of Shipping, (Statistical Tables), Lloyd Company, Londres, Inglaterra, 1970, No. 18.
- Manual sobre la Unificación de la Carga, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, D. F. 1981.
- Mar y Tierra, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos,-- México, D. F. mayo/junio-1978, No. 6.

- Mar y Tierra, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, D. F., septiembre/octubre-1981, No. 26.
- Naveja Macías, Ismael, El Puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec, Tesis Profesional, Facultad de Ciencias Políticas y sociales, UNAM, México, D. F., 1983.
- El Proyecto Alfa Omega, Estudios de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, D. F., 1980.
- Recomendaciones R.198 1970 y R 509 1972, Organización Internacional de Normas (ISO), Naciones Unidas, Nueva York, N.Y. 1972.
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diarios Oficiales de la Federación, México, D. F., 16 de agosto de 1982.
- Reporte de Seminario Interregional de las Naciones Unidas sobre Contenerización y otros métodos para el Movimiento Intermodal de la carga ST/TAO/SER/C/102, Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, N.Y., 1977.

- Salgado y Salgado, José Eusebio, Sigue la Modernización de la Marina Mercante Mexicana, Centro de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, -- UNAM, Mayo 1971, Boletín No. 6.

- Salgado y Salgado, José Eusebio. El Transporte Marítimo, La Participación de México, Universidad Autónoma de Tamaulipas, Tamaulipas, México, 1982.

- Transport. 2000, Transport 2000 Inc., Los Angeles, California, mayo/junio, 1982.

- Unitarización de la Carga, TD/B/C.4/75, Organización de Naciones Unidas, Nueva York, N.Y., septiembre, 1981.

- Unitarización de la Carga en los Países en Desarrollo, TD/B/C.4/L.89, Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, N.Y., 1979.

- Van Den Burg, C., Containerización, a Modern Transport-System, Hutchinson and Company, Londres, Inglaterra, 1969.

- Wittaker, J.R., Containerización, Hemisphere Publishing Co., Eashington, D.C., Diciembre, 1978, Tercera Edición.