

24159



Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
ARAGON

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Tesis Profesional

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO

presenta

ALEJANDRO FLORES GARCIA

**TESIS CON
FALDA DE ORIGEN**

México, D. F.

1988



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.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

I N D I C E

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

CAPITULO PRIMERO

HISTORIA DEL TRANSPORTE Y SUS DIVERSOS MODOS

Pag.

1

CAPITULO SEGUNDO

EL SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

41

2.1. ANTECEDENTES

42

2.2. DEFINICION

42

2.3. ASPECTOS TECNICOS

43

CAPITULO TERCERO

REGLAMENTO DEL SERVICIO

47

3.1. EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL
EXTRANJERO

48

3.2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE
MERCANCIAS

57

3.2.1.	EXPOSICION DE MOTIVOS	57
3.2.2.	DISPOSICIONES GENERALES	59
3.2.3.	DOCUMENTACION	61
3.2.4.	RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	64
3.2.5.	RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR	65
3.2.6.	RECLAMACIONES Y ACCIONES	66
3.2.7.	DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS	68
3.2.8.	CUESTIONES ADUANERAS	70
3.2.9.	CLAUSULAS FINALES	71
3.3.	EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO	72
3.4.	REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL	80
3.4.1.	CONSIDERACIONES	80
3.4.2.	DISPOSICIONES GENERALES	82
3.4.3.	DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	83
3.4.4.	RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL	87
3.4.5.	DE LAS MANIOBRAS	92
3.4.6.	DE LA COMISION DE TRANSPORTE MULTIMODAL	93
3.4.7.	DE LA COORDINACION ADMINISTRATIVA	93

CAPITULO CUARTO

ANALISIS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	95
4.1. SEMBLANZA PRELIMINAR	96
4.2. DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	99

4.3.	CLASIFICACION	100
4.4.	ELEMENTOS PERSONALES	101
4.5.	ELEMENTOS REALES	108
4.6.	ELEMENTOS FORMALES	109
4.7.	OBLIGACIONES DEL OPERADOR	116
4.8.	DERECHOS DEL OPERADOR	118
4.9.	OBLIGACIONES DEL EXPEDIDOR	119
4.10.	DERECHOS DEL EXPEDIDOR	121
4.11.	LIMITES Y DEFENSAS DE RESPONSABILIDAD	122
4.12.	RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	123
4.12.1.	PERIODO DE RESPONSABILIDAD	123
4.12.2.	FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD	124
4.12.3.	EXCEPCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR	125
4.12.4.	LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD	126
4.13.	RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR	127
4.13.1.	FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD	127
4.13.2.	MERCANCIAS PELIGROSAS	127
4.14.	PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES	128
4.15.	EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD	129

C O N C L U S I O N E S	130
-------------------------	-----

B I B L I O G R A F I A	133
-------------------------	-----

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

El presente trabajo, tiene como propósito dar un esquema general de la importancia y gran responsabilidad que representa para nuestro país, el adoptar una nueva modalidad dentro -- del traslado de mercancías de un país a otro, denominado Transporte Multimodal Internacional, implantado desde hace varios años, en países de economía y tecnología avanzados, y que se traduce en el tráfico de mercancías por dos o más modos de -- transporte entre varios países, desde los centros de producción a los de consumo, amparados por un solo documento y bajo la responsabilidad de un solo Empresario o Porteador.

Amén de señalar la necesidad del país de no quedarse al margen de las ventajas técnicas y económicas que genera este sistema, con el fin de poder participar en la promoción y desarrollo del Comercio Internacional, tratando así de lograr un mayor incremento en sus exportaciones y una mayor racionalización de sus importaciones.

Para tal fin, en el desarrollo de este estudio, comenzaremos por considerar los diferentes modos de transporte, singularmente determinados con sus antecedentes respectivos, para después abordar el tema del Transporte Multimodal con sus características.

El Transporte Multimodal Internacional, se encuentra regulado por el Convenio de las Naciones Unidas, que es el fruto de una serie de intentos entre los Estados, por conseguir un instrumento jurídico acorde a las necesidades tanto de los países desarrollados como de los subdesarrollados. En no permitir el abuso o explotación de los países económicamente fuertes de

los débiles, y el respetar la soberanía de los Estados

Cada Nación se reserva el derecho de crear un Reglamento, en el que se fijen los términos por los que se desarrollará es te sistema de transporte, sin que difiera de la esencia que es el Convenio de las Naciones Unidas.

En el caso de México, se crea el Reglamento del Transporte Multimodal Internacional, el cual, se postula abiertamente en contra del intervencionismo extranjero, concretamente hacia las fuertes Empresas Extranjeras de Transporte Multimodal. Y - por otro lado impulsa y fomenta a las nacientes Empresas Mexicanas.

Por último, para el análisis del contrato de Transporte Multimodal, utilizaremos como método heurístico, el empleado por la doctrina española.

CAPITULO PRIMERO

HISTORIA DEL TRANSPORTE Y SUS DIVERSOS MODOS

EN LOS ALBORES DE LA CIVILIZACION

Resulta casi imposible pensar en un sistema cualquiera de comunicación, e incluso, en el mismo concepto de civilización, sin relacionarlo con el uso de la rueda.

Una antigua leyenda cuenta que la rueda fue inventada por un Filósofo chino, después de haber contemplado durante días - el movimiento rotatorio de la corola de una flor movida por el viento.

Se afirma que la población indígena de América no es autóctona, sino que deriva de sucesivas oleadas de migraciones. La primera quizá tuvo lugar hacia el 30,000 ó 20,000 a de J.C. y desde luego, por vía terrestre, a través del Estrecho de - - Bering, durante la época en que está helado. Se trataba de tribus de cazadores provenientes de Asia y que se difundieron en las inmensas llanuras de América del Norte, persiguiendo bisontes y otros animales. Una segunda oleada mucho más reciente, - hacia el 7,000 a de J.C., provenía en cambio del Sur, de las - Islas del Pacífico, y por vía marítima. Pero otras migraciones se habían producido anteriormente por el Norte, pudiéndose calcular que se remontan a 9,000 u 8,000 a de J.C., utilizando a buen seguro el trineo. De ahí que la necesidad de superar terrenos o mares helados acuciase la genialidad inventiva del -- hombre. Nació así el trineo, y si no precisamente la barca, -- fruto de una civilización posterior y más evolucionada, si al menos algunos tipos rudimentarios de balsas y maderos flotantes. Estos fueron los primeros medios de transporte.

Aquí se inicia oficialmente nuestra historia. Los primeros trineos silenciosos en las selvas de coníferas de la Europa Septentrional, se construyen vaciando la corteza de los árboles y además de facilitar el viaje sobre los hielos y la - -

nieve, haciéndolo más rápido y seguro, sirven para transportar los animales cazados con bastante rapidez, el hombre descubre que también pueden utilizarse como medio de transporte sobre la hierba, el barro y los terrenos cenagosos, tal como aún hoy se utilizan en Leponia, en el Asia Septentrional y en la Columbia Británica. La idea de añadir varillas y guías deslizantes para reducir el rozamiento parece relacionarse con el uso de cuernos de animales, o más probablemente en el Norte, con la utilización de las curvadas mandíbulas de las ballenas. Si bien en un primer tiempo el trineo era empujado o arrastrado por un hombre, no transcurre mucho tiempo sin que el perro sea unido a él, (aunque no el reno, domesticado mucho más tarde).

El trineo es el predecedor del esquí, del que se han hallado varios ejemplares, pertenecientes al período Neolítico. En esta época el trineo había llegado a un grado notable de perfección; era ligero y llevaba alzada la proa para que pudiera superar agilmente las asperezas e irregularidades del terreno.

Del trineo derivan, además del esquí, diversos tipos de vehículos deslizantes que se difundieron de modo extraordinario, y no sólo en el Norte. Egipto y Sumer hacían un uso especial del trineo, transportando material de construcción, estatuas colosales y pesos enormes. En Mesopotamia fué adaptado un tipo de trineo arrastrado por bueyes, en Ur, la reina Shub-Ad (siglo III a de J.C.) poseía un hermosísimo carro - trineo dotado de guías muy recurvadas. Trineos mucho más pequeños se usaban corrientemente en Egipto para el transporte del trigo.

LA RUEDA: UNA INVENCIÓN REVOLUCIONARIA AÑO 3,000 a de J.C.

La invención de la rueda probablemente constituyó el - -

resultado de largas observaciones e intentos laboriosos de muchas generaciones de hombres que adquirían una conciencia cada vez mayor de su capacidad para construir instrumentos.

La primera rueda que se conoce es la de Ur, la industrializada ciudad de la civilización Mesopotámica, entre cuyas ruinas los Arqueólogos han hallado un disco de arcilla perforado en el centro y salpicado, junto a la circunferencia central, de múltiples perforaciones de tamaño reducido; se trata de un objeto modesto, construido hacia el 3250 a de J.C., y utilizado probablemente por algún artesano. La artesanía fué la primera en utilizar la rueda.

Y por fin tenemos la rueda destinada a su función primordial: Su aplicación al trineo, el medio de transporte más antiguo. El hallazgo afortunado de algunas tabletas de contaduría, suceso ocurrido en el Templo de Inanna (en Erech Baja Mesopotamia), ha permitido reconstruir a través de algunos bosquejos contenidos en ellas, la primitiva adaptación de las ruedas al trineo.

También en Mesopotamia, en la ciudad de Ur, aparece en un bajorrelieve la primera presentación artística de un nuevo medio de transporte, bajorrelieve que se conoce con el nombre de "Carro de los Felinos".

Las primeras ruedas estaban formadas principalmente por tres sectores circulares de madera, unidos entre sí por unos refuerzos generalmente metálicos; aún estaban fijados al eje y giraban con él.

Después del año 2,000 a de J.C., el basto trineo primitivo fué evolucionando y siempre en Mesopotamia, aparecieron los primeros carros de dos o cuatro ruedas y con el arcón montado

sobre el borde. Es un medio todavía muy rudimentario, cuya única función estribaba en sustituir la albarda, el cuévano y la canasta, favoreciendo en gran manera el desarrollo de los intercambios comerciales que ya entonces tenían lugar, aunque en forma muy primitiva y simple.

En los primeros 2,000 años de su historia las dimensiones de la rueda varían, entre una circunferencia de 0.5 m en las ruedas de Ur (2750 a de J.C. aproximadamente) y 92 cm., en las ruedas de los carros hallados en Tapper (Alemania) y que datan del año 2,000 a de J.C.

En el período comprendido entre el 2,000 y el 1,000 a de J.C. se ve el inicio de la difusión del carro por todo el mundo (entonces habitado); se le podía encontrar ya en cualquier lugar entre el valle del Indo y Egipto, traído por los Nyskos en el siglo XVII a de J.C.

En contacto con civilizaciones tan diversas y al mismo tiempo paralelas, el carro no podía dejar de evolucionar a medida que transcurría el tiempo; es precisamente en este período cuando adquiere sus líneas fundamentales.

Con pocas variaciones importantes se le transforma en un medio de transporte relativamente cómodo para las personas.

Muy pronto comenzaron a comprenderse las extraordinarias ventajas derivadas de la adopción del carro como instrumento bélico; los flancos y los cubos de las ruedas se armaron con cuchillos afilados, y así el carro se transformó en una de las más temibles máquinas de guerra de la antigüedad prerromana.

La invención de la rueda y por consiguiente, la utilización del carro, precede al inicio de dos grandes transformacion

nes: en primer lugar, la domesticación definitiva del caballo, empleado ya anteriormente por algunos pueblos de Asia para - - arrastrar los trineos, con su difusión correspondiente a partir de las estepas del Asia Central hasta el Medio Oriente, de donde llegará más tarde a Europa entre los años 3,000 y 2,000 a de J.C.; en segundo lugar, la creación de carreteras.

Es fácil comprender la enorme trascendencia de dichos - acontecimientos que, a partir del siglo II a de J.C., caracterizaron la vida del hombre y contribuyeron en gran manera al - desarrollo progresivo de la civilización.

La unción del caballo al carro coincide con la aparición de las ruedas de radios, cuyos primeros ejemplares europeos se descubrieron en Mercurago, a orillas del Lago Mayor. A estas - alturas, hacia el 1,500 a de J.C., el carro se había convertido ya en una terrible arma de guerra, y la rueda maciza no podía satisfacer las exigencias de rapidez y agilidad para la ma niobra que tan necesarias resultaban. Los radios motivaban que el carro fuese mucho más ágil y ligero mientras que la rueda - hacía ya bastante tiempo que no estaba vinculada al eje, sino que se adhería a él a través del cubo.

En Mesopotamia el chasis estaba constituido por una sola tabla que medía medio metro aproximadamente, unida al eje por correas. Por el contrario en las regiones del Valle del Indo, la caja estaba formada por dos travesaños curvos paralelos el uno al otro y unidos entre sí por un determinado número de tra viesas. A pesar de las notables diferencias existentes entre - ambos tipos de carros, se dá en ellos un factor común muy im- portante: Su sencillez, que los permitía ser desmontados rápi- damente.

Dada la escasez de vías de comunicación, puentes y carre-

teras, es preciso tener en cuenta que los ríos y terrenos -- abruptos sólo podían superarse desmontando los carros en sus diversas piezas y transportárodalas a mano.

DE LA SENDA A LA CARRETERA

La aparición de la carretera con piso contruido por el - hombre, es una de las más trascendentales consecuencias de la - difusión de los medios de transporte rodados. Las primeras sendas fueron abiertas probablemente por animales, desde los tiempos más remotos y no cabe duda que los hombres de la edad de - piedra las utilizaron en sus correrías en busca de caza. Más - tarde, ya en el Neolítico, los rebaños y las manadas, fruto -- del pastoreo (iniciado en aquel entonces), ampliaron las sendas ya existentes y dieron lugar a la aplicación de otras nuevas.

Hacia el año 1100 a de J.C., se remota el primer documento que atestigua la construcción organizada de una carretera. Un rey Asirio, Tiglath Pileser (1102-1115) Manifestó en su epígrafe su agradecimiento a los ingenieros de su ejército. Si - glos más tarde Esarhdón, que reinó en Babilonia hacia el 670 a de J.C. estableció que "se debían trazar nuevas carreteras a través de todo el reino, a fin de facilitar la actividad del - comercio con todos los pueblos vecinos."

Los Persas a medida que su Imperio iba anexionándose gran parte del Cercano Oriente, debieron afrentar ordenadamente el problema de las vías terrestres de comunicación, de tal modo que permitiera a sus funcionarios establecer una rápida comunicación con el poder central. De esta forma las sendas de tierra trillada, o algunas veces empedrada, unieron entre sí diversas poblaciones.

Cheops en Egipto y hacia el 2,600 a de J.C., hizo construir una carretera empedrada para poder transportar sobre carros los enormes bloques de granito de debfan emplearse en la construcción de su pirámide.

Sin embargo la más antigua y bajo muchos aspectos la más admirable, de cuantas redes de comunicación existieron en el mundo antiguo fué, sin duda alguna, la China. Ya que antes del año 1,000 a de J.C., toda China estaba unida entre sí mediante carreteras vigiladas y cada 20 ó 25 km., se encontraban parados de ruta para los viajeros. Bajo la dinastía Chou (1122 - 256 a de J.C.), se dió el primer ejemplo de lo que hoy se ha dado en llamar código de carreteras. Dichos emperadores se viron obligados a establecer toda una legislación dirigida a regular el tráfico en los cruces de carreteras, a limitar la velocidad de los vehículos y a señalar una escala uniforme según el tamaño de los mismos. Es particularmente interesante la clasificación de las carreteras en cinco categorías distintas, cada una de ellas regulada por disposiciones especiales. Esta clasificación era la siguiente:

- 1) Senderos para hombres a pie y para bestias de carga, excluyéndose tajantemente cualquier tipo de vehículo.
- 2) Caminos para vehículos de reducida capacidad de carga y animales de silla.
- 3) Carreteras para carros de pequeñas dimensiones.
- 4) Carreteras para grandes carros, permitiéndose en ellas el adelantamiento.
- 5) Carreteras principales, en las cuales era posible el paso simultáneo de tres carros grandes.

La vasta red china de comunicaciones constituye un ejem-plo único en la historia de la humanidad y sólo admite comparación con la perfecta organización de carreteras de los Incas,

realizada en tiempos muy posteriores.

LAS VIAS CONSULARES

Ninguna de las grandes civilizaciones Mediterráneas de la antigüedad tuvo una verdadera y auténtica política de carreteras, a excepción de Roma. Ello se explica fácilmente por el hecho de que el centro de estas civilizaciones fué naturalmente el Mediterráneo, del Imperio Persa hasta Atenas, de Alejandría a Constantinopla, y por tanto, dicho mar se convirtió en la más importante de las vías de comunicación.

Fueron los más grandes constructores de carreteras que recuerda la historia antigua y lograron comunicar cada una de las poblaciones de su imperio en una extensísima red de comunicaciones que tenía por centro a Roma. Durante un período que sobrepasa los 500 años de su historia, desde el 300 a de J.C., hasta el 250 a de J.C., aproximadamente, construyeron carreteras en forma sistemática, utilizando para esta tarea a los prisioneros y esclavos e incluso, en los turnos de descanso, a sus mismas legiones. Las carreteras romanas se diferencian de todo resto de las vías terrestres de comunicación de la antigüedad, sea por la grandiosidad de su concepción, sea por su técnica prodigiosa; constituyen sin el menor género de duda, uno de los productos más originales de su civilización. Las cortas y escasas "vías sacras" de los griegos, quienes, por otra parte, nunca tuvieron verdaderas carreteras, sino senderos o pistas de tierra tallada, no podían construir un modelo para un diseño tan complejo como el ideado y llevado a la práctica por los romanos. De ahí que el origen de su profundo conocimiento técnico sea objeto de innumerables controversias.

Las carreteras romanas constituían un sistema de extraor-

dinaria eficacia para unir el gobierno central y los órganos administrativos periféricos, además de ser un instrumento insustituible para los intercambios comerciales.

LA CONSTRUCCION DE PUENTES

Los puentes constituyen como es lógico, un elemento de extrema importancia en la construcción de una red de carreteras. Durante mucho tiempo el hombre no pensó (o carecía de las condiciones materiales para su realización práctica) en unir a través de un pasaje sobreelevado dos tramos de carretera separados por un curso de agua, acaso también por que las sendas lo conducían hacia los lugares donde resultaba más fácil la prosecución de la marcha. Resulta lo más probable que los primeros puentes fuesen simples troncos de árboles dispuestos de tal modo que permitiéssen vadear un río o un torrente. Sin embargo, en opinión de algunos eruditos, el origen del puente puede deberse asimismo al sistema de tender lianas entre los árboles de las márgenes de un río, tal como se hace en las zonas de Africa habitadas por pigmeos, siguiendo una costumbre que data de los tiempos más remotos.

Más tarde se comenzarón a construir puentes de barcas, sobre todo con finalidades de tipo bélico, que en seguida fueron adoptados por su facilidad para ser montados y desmontados.

Para encontrar el puente más antiguo de cuantos se han construído a lo largo de la historia de la humanidad es preciso remontarse a la época del máximo esplendor de la civilización de Babilonia. En los tiempos del reinado de Nabucodonosor que ordenó la construcción de un puente sobre el río Eufrates, destinado a unir de una manera permanente los diversos barrios

de la ciudad de Babilonia, que se hallaban separados por el --
curso del río.

La falta de una verdadera y auténtica red de comunicacio-
nes y la escasez relativa de cursos de agua constituyen los mo-
tivos básicos que hicieron muy esporádica la actividad que los
griegos desplegaron en la construcción de puentes.

Los puentes romanos, constituyen uno de los testimonios --
más impresionantes de la genial capacidad arquitectónica de --
los antiguos romanos.

Una vez trazado este somero cuadro de las redes de carre-
teras y de comunicaciones de la antigüedad, no queda ya más --
que examinar las características de los vehículos de más amplia
difusión en el mundo Grecolatino.

En Grecia, la asimilación de la civilización Oriental, --
principalmente Egipcia, determinó, a partir del siglo XV a de
J.C., la penetración y la difusión del carro, que hasta el si-
glo VI a de J.C., tuvo una utilidad casi exclusivamente bélica
y que a partir de entonces fué rápidamente sustituido por el -
caballo.

En la época Romana circulaba en la Península una discreta
variedad de carros y vehículos de transporte. Mientras que el
carro de guerra, con el cual los romanos habían sufrido una --
terrible experiencia en las luchas habidas contra los Celtas,
cayó en desuso y se reservó casi exclusivamente para los desfi-
les militares o las solemnes procesiones de triunfo.

Generalmente, los carros de cuatro ruedas se reservaban -
para el transporte de grandes cantidades de mercancías.

Por el contrario los vehículos más ligeros eran empleados

mayormente por los particulares.

EL FEUDALISMO

Los siglos que van desde la caída del Imperio Romano hasta el 1,000 - 1,100 d de J.C. suelen recibir la denominación de alta edad feudal.

El cuadro que de tal época nos proporcionan los historiadores resulta muy interesante, y en algunos aspectos, harto singular. Se refiere primordialmente a la escasez de la población con respecto a la época romana.

Aquellos núcleos urbanos que en otros tiempos constituyeron grandes ciudades, florecientes y populosas, quedaron reducidas a pequeñas urbes habitadas por algunos millares de hombres pero el fenómeno de gran importancia, era la gran escasez de carreteras. Las pocas "vías" romanas abandonadas a sí mismas iban transformando en verdaderas ruinas.

Los antiguos puentes, ya inseguros a causa de la acción inexorable de la interperie y de los aluviones, quedaron prácticamente inutilizados, por otro lado, nadie cuidaba de restaurarlos. Por lo demás, no resultaban de tanta importancia como en tiempos anteriores. No existían ya los antiguos centros que por razones estratégicas o comerciales impusieron de modo existente una cierta forma de comunicación. Durante los primeros siglos de la alta edad Media, la zona Europea dominada antes por el vasto imperio romano se vió incomunicada en la práctica a causa principalmente del triple cerco puesto por los árabes en el Sur, por las tribus bárbaras procedentes de Asia y por los pueblos bárbaros del Norte de Europa. Todo ello significa-

ba para Europa la ruptura de cualquier forma de intercambio comercial y como consecuencia casi inmediata de ello, la paulatina pérdida de la vida cultural (lo que más nos importa), - la casi total desaparición de las grandes vías de comunicación. La forma de vida en estos primeros tiempos del Feudalismo se había vuelto por completo estática.

La falta de medios de transporte y de comunicación obligaba al Señor Feudal a un continuo vagar a través de sus territorios: Estaba constreñido a recaudar las cuotas de los productos obtenidos por los campesinos.

Sin embargo, no debe tampoco creerse que a principios del presente milenio Europa fuese una comunidad encerrada en sí misma. Los intercambios con las civilizaciones vecinas eran esporádicos, pero bastantes vivos.

Los tejidos y metales preciosos del Oriente llegaban por vía marítima, el carro era poco utilizado, se prefería el caballo o el mulo, más rápido y seguro.

Repentinamente, a partir del año 1050, también los transportes, como cualquier otra forma de actividad humana, sufrieron cierto proceso de transformación. El aumento del índice de natalidad. Los primeros censos a nivel nacional, principalmente en Francia, dieron un nuevo impulso a las grandes obras. Se construyeron o se reconstruyeron las principales carreteras, se levantaron puentes y la moneda volvió a adquirir su antigua posición del principal instrumento de intercambio comercial. Poco a poco, el carro, fué sustituyendo al mulo y al caballo, volvió a convertirse en el medio de transporte más cómodo. Se trataba de carros bastos, arrastrados por bueyes o caballos; los progresos realizados desde la época de los antiguos ejemplares romanos no fueron muy importantes, pero el desplazamiento de las mercancías y de las personas se volvió más cómodo, -

rápido y seguro. Las carreteras unieron los pueblos más diversos y abrieron así nuevos horizontes. Aparecieron timidamente los primeros carros postales.

La extraordinaria recuperación del carro tuvo principalmente su origen en una notable innovación en el sistema de -- arrastre. La unión de la tracción animal al carro mediante correas de cuero aplicadas a los lomos de los animales, en lugar de sujetarlas al cuello, y la más racional distribución del peso, hicieron del tiro mucho más eficaz e influyeron en el rendimiento del animal, por lo tanto, en la seguridad del viaje.

Constituyó la gran innovación del siglo XII. Los medios -- de transporte señalaron una decadencia general y el carro se -- usó casi sólo como instrumento bélico. Con la mejora de las -- carreteras el carro medieval se transformó y comenzaron a aparecer (1300) las primeras carrozas elegantes, utilizadas por -- la más elevada nobleza.

LA CARROZA

La carroza, entendida como medio de transporte confortable dotada de todas las innovaciones, tales como suspensión, -- muelles, etc.

A mediados del siglo XV, apareció un nuevo tipo de vehículo, denominado coche, que presentaba la "suspensión", es decir, la característica de suspender la caja mediante cadenas y correas, lo que en términos modernos se llama carrocería.

El nuevo vehículo se reservaba inicialmente a las mujeres y a los niños, mientras que los hombres continuaban prefiriendo el caballo, por considerarlo más viril.

Hasta que se abrió camino al concepto de que la carroza era una manifestación de la riqueza y poder de su propietario. A principios del siglo XVII, las ciudades italianas, principalmente Roma, Milán y Nápoles, se hallaban en la vanguardia de las carrozas por su riqueza y variedad. Fuera de Italia, el uso de la carroza se difundió mucho más lentamente.

LA DILIGENCIA

En París, alrededor del año 1650, se estableció el primer servicio regular de vehículos públicos arrastrados por caballos. Esta iniciativa, que no dejó de levantar cierta polvareda en los habitantes más conservadores del París de aquella época, se debió a un desconocido, llamado Nicolás Sauvage, que inauguró un servicio para el transporte de pasajeros desde la capital hasta el Santuario de Saint - Fiacre de Brie. Las carrozas destinadas a efectuar este servicio, recibieron el nombre de Fiacres, debido a que el empresario había hecho pintar en las carrozas una imagen del santo.

La inauguración del servicio de vehículos públicos tuvo la virtud de demostrar que los viajes en carroza no eran imposibles a pesar de las dificultades y riesgos que implicaban a lo largo de las principales carreteras europeas, comenzaron a aparecer las "estaciones de postas" acogedores paradores o mesones provistos de una amplia cuadra.

Junto a las dificultades intrínsecas que en aquella época tenía que afrontar el que decidía realizar un viaje, tales como la incomodidad de los vehículos, en donde se aprovechaba al máximo el espacio reservado a los viajeros, las pésimas condiciones de las carreteras, que determinaban la exasperante lentitud de los viajes en carroza obligaban a los vehículos a de-

tenerse numerosas veces e incluso a que los mismos pasajeros -
tuvieran que empujar la diligencia embarrancada o colaborar --
del modo que fuera en la reparación de las averías ocasionales
existía un motivo de mayor fundamento que contribuyó en gran -
manera a limitar el volumen de viajes en aquella época: El ban
dolerismo.

A pesar de estos serios inconvenientes que se oponían a -
su difusión, las diligencias recorrían siempre en mayor número
las carreteras de Europa; tanto así, que en 1657 se promulgó -
el primer reglamento de vehículos destinados al transporte de
pasajeros. También en París apareció cinco años más tarde el -
omnibus, una gran carroza de mayor número de plazas destinada
al transporte de pasajeros dentro de la misma ciudad. Pero no
tuvo el mismo éxito que la diligencia.

Por último a finales del mismo siglo mejoraron las carre-
teras. El Ingeniero Escocés Mac Adam (1756 - 1836) inventó un
nuevo tipo de pavimentación de carreteras (Macadam), que aún -
hoy se utiliza en la construcción de las modernas carreteras.
Mac Adam, comprendió que el gran enemigo de las carreteras es
el agua, que acumulándose en grandes pozos, disminuye la con-
sistencia del suelo, provoca el hundimiento del terreno y ero-
siona la pavimentación superficial. Estableció para evitar es-
te enojoso inconveniente, el principio de que las carreteras -
debían ser ligeramente más altas que el suelo circundante y --
que se arquearan en cierto modo a fin de permitir el rápido --
fluir del agua de la lluvia; además, utilizó en la pavimenta-
ción un nuevo material extraído de la piedra triturada que pu-
diese ofrecer una mayor resistencia al desgaste y a la erosión
provocada por los diversos agentes atmosféricos.

Pero cuando se impuso a la atención de los gobiernos el -
problema de la renovación radical de la red de carreteras na-
cionales, parecía que ningún obstáculo podría impedir la expan

sión masiva de las diligencias y carrozas, comenzaron a perfilarse algunos extraños y ruidosos vehículos, semejantes a las carrozas, pero desprovistos de caballos que se movían dejando tras de sí una gran nube de humo. Eran las primeras locomotoras de vapor, que aparecieron en un breve lapso de tiempo y se revelaron como mortales enemigas de las gloriosas e históricas carrozas.

LA LOCOMOTORA

Ya en los primeros años del siglo XIX, un tal Richard - Trevithick, inglés de Camborne, en la región de Cornvalles, - había osado aventurarse en el día de navidad del año 1800, por los caminos de su pueblo con un humeante y fragoroso vehículo suscitando no sólo el terror de sus conciudadanos, sino incluso la sospecha de practicar la brujería. El inglés no se limitó a aquella sola aparición: Perfeccionó su máquina y sobre to do, puso en práctica su idea de hacerla correr sobre rieles. Las vías sobre las que discurría pequeños vagones arrastrados a mano o por caballos se utilizaban en las minas para el transporte de las materias a los lugares de embarque, mucho antes - de que tuviera lugar la invención de la máquina de vapor y con anterioridad incluso a los rieles metálicos, que entonces eran simplemente de madera; más tarde, hacia 1768, se hicieron de - hierro colado y finalmente, en 1805 un joven inventor, George Stephenson, destinado a convertirse en una celebridad en la -- historia de los ferrocarriles, los sustituyó por rieles de hierrro y sólo en tiempos relativamente recientes se hicieron de - acero.

El 6 de febrero de 1804, el Tram - Waggon, nombre con que se bautizó a la locomotora, partió de Cardiff, arrastrando cinco vagones con diez toneladas de acero como carga y además un pesado vagón abarrotado por setenta pasajeros. El trayecto entero de 10 millas fué recorrido en aquel tiempo a la asombrosa

velocidad de dos millas por hora.

Estaba escrito que la locomotora debía nacer en un ambiente industrial, más concretamente en el sector del hierro. En efecto fué un industrial, Lord Rawensworth, en Northumberland, quien financió a su propio obrero, George Stephenson, cuando éste le propuso la construcción de una locomotora. George Stephenson, nació en 1781 cerca de Newcastle, Inglaterra, hijo de un modesto fogonero de una mina de carbón. Stephenson fué contratado en calidad de mecánico en una mina de su ciudad natal, una circunstancia afortunada puso de manifiesto la extraordinaria capacidad técnica del joven: En la mina se había averiado una bomba de aspiración que los ingenieros trataban en vano de reparar desde hacía varios meses, en cinco días la bomba volvió a funcionar.

A los 27 años fué elevado a la categoría de ingeniero de mina. En 1814, gracias a la ayuda económica prestada por parte de Lord Rawensworth, el "mecánico de Newcastle" construyó su primera locomotora de vapor, la Blucher, de 6 toneladas de peso, que superó dignamente las pruebas arrastrando una carga de 30 toneladas de carbón a un promedio de más de 6 kilómetros -- por hora.

En 1823, el tenaz inventor, tuvo la idea de abrir al servicio público la línea ferroviaria que unía la pequeña ciudad de Stockton con la cuenca minera de Dablington.

Se construyó con el apoyo financiero de Edward Pease, rico industrial inglés, un ferrocarril de 61 kilómetros de longitud y de doble vía en los dos tercios del recorrido, el 27 de septiembre de 1825, fecha memorable en los anales de la historia del ferrocarril, la Stockton - Darlington Company, sociedad fundada por Pease, vendió su primer billete ferroviario del

primer tren de pasajeros de la historia, comenzó a moverse con-
ducido por el propio Stephenson a la velocidad de 20 kilóme-
tros por hora.

Posteriormente y en un breve período de tiempo, otros pre-
visores industriales, concientes de las enormes perspectivas -
de beneficios abiertas por el nuevo medio de locomoción y de -
transporte, le encargaron la construcción de otras locomotoras.

En 1829, Stephenson logró otra agradable confirmación de
su éxito: Le fué confiada la construcción de un ferrocarril en
tre las ciudades de Liverpool y Manchester. A pesar de todo no
fué empresa fácil, dado que numerosos intereses consolidados -
por siglos, estaban en contra de la máquina de vapor.

Los propietarios de los transportes a caballo, los diri-
gentes de la línea fluvial que unía las dos ciudades y los mis-
mos terratenientes llevaron a cabo una guerra sin cuartel con-
tra el proyecto, pero en apoyo gubernamental, concedido el 5 -
de mayo de 1830, puso fin de modo oficial, al menos a la campa-
ña de los detractores, el 15 de septiembre la primera auténti-
ca locomotora, se colocó sobre los rieles. El Presidente del -
Consejo, algunos Ministros y numerosos Diputados, Industriales
y público, se hallaban presentes en el momento de realizarse -
el viaje inaugural, el 16 de septiembre de 1830, la primera lí-
nea ferroviaria del mundo, iniciaba su actividad normal.

En Alemania, la primera línea ferroviaria, que unía a - -
Nurenberg con Fürth, se inauguró en 1821, precediendo por lo -
tanto a la de Stephenson, pero ello no obsta para que por ge-
neral acuerdo, se conceda la primacía a los ingleses por la ra-
pidez con que el ferrocarril se difundió y por la perfección y
amplitud de su organización.

Debe suponerse que los primeros trenes, hasta cerca de --

1840, desarrollaban velocidades aproximadamente de 20 kilómetros por hora, lo que representaba un notable avance con respecto a las diligencias. A pesar de ello, la difusión de los ferrocarriles por todo el mundo fué relativamente lenta: Todo tipo de obstáculos y tenaces oposiciones se enfrentaron a la realización de los primeros ferrocarriles.

En Francia, donde se seguía con gran interés los experimentos sobre locomotoras realizados por los ingleses, se constituyó el 5 de mayo de 1821, bajo el patrocinio del ingeniero Antoine Beaunier, una compañía ferroviaria que dos años más tarde por real decreto obtuvo la concesión de construir la primera línea ferrea francesa, terminada en mayo de 1827, esta línea se utilizaba exclusivamente para el transporte de carbón, materias primas, productos alimenticios y mercancías: Los convoyes que la recorrían emplearon hasta 1844 la tracción animal.

En 1830, por iniciativa de Marc Seguin, se abrió al público la línea "Saint Etienne - Lyon", la primera línea francesa recorrida por una locomotora de vapor, construida por el propio Seguin, que introdujo la tracción mecánica en el continente.

La primera línea ferroviaria francesa que puede ser comparada por su eficiencia y racionalidad de concepción con las líneas inglesas, fué la de París - Saint-Germain, inaugurada el 24 de agosto de 1837.

En 1841, se abrió al público la Estrasburgo - Basilea, la línea ferrea que representaba la empresa ferroviaria más importante realizada hasta entonces en el continente; era el primer ferrocarril que unía dos naciones, Francia y Alemania, pero los resultados económicos no fueron satisfactorios.

Sin embargo, el desarrollo de dos ferrocarriles franceses continuó con sorprendente rapidez y en 1855 todos los tramos ferroviarios estaban unidos ya en una red que tenía en París su

centro geográfico.

La primera línea ferroviaria italiana fué inaugurada en 1839 y unía Nápoles con el Puerto de Granatello, cerca de Portici, con una longitud de unos 8 kilómetros.

En España la construcción del primer ferrocarril se debió a la iniciativa de un funcionario catalán llamado Miguel Blada, que con su tesón y energía consiguió llevar a buen puerto el proyecto, que había forjado cuando residía en Cuba, de unir su ciudad natal, Mataró, con Barcelona. La inauguración oficial de este ferrocarril, cuyo trazado se encargó a dos ingenieros ingleses, se celebró el 28 de octubre de 1848.

En 1850 se habían alcanzado considerables progresos: Inglaterra contaba con 11,000 kilómetros de red ferroviaria; Alemania 6,000; Francia 3,000; Austria - Hungría, cerca de 2,000; Italia 176; España 28; Dinamarca y Suiza, que habían inaugurado sus líneas en 1844 y 1847, tenían respectivamente 32 y 27 kilómetros trazados.

Pero el ferrocarril se desarrolló de una manera gigantesca sobre todo en los Estados Unidos. Si en Europa las vías ferreas habían servido para acelerar los intercambios y aumentar el comercio, en el nuevo mundo representaron el irresistible avance de la civilización que colonizaba las dilatadas praderas, habitadas solamente por indios y recorrida por inmensas manadas de bisontes.

Las primeras vías ferreas, fueron utilizadas exclusivamente para transportar con mayor rapidez los minerales desde los lugares de extracción hasta los puertos de embarque. La primera línea de pasajeros de los Estados Unidos, fue de la Baltimore - Ohio, la cual se terminó de construir en julio de 1828, no empezó a funcionar hasta 1830, al principio utilizando sólo

la tracción animal. Las primeras locomotoras de vapor importadas de Inglaterra y ensayadas en las líneas norteamericanas, no dieron resultados satisfactorios porque las ruedas de las locomotoras no ejercían la misma presión sobre los carriles, que eran colocados de prisa y atornillados de manera imperfecta, lo que provocaba frecuentes desastres ferroviarios.

El problema fué resuelto por el constructor norteamericano Norris, quien sustituyó uno de los ejes de las ruedas de las locomotoras tradicionales por un cangrejo de dos ejes aparejados que podían evitar los efectos de la discontinuidad y el desnivel de las vías férreas.

A partir de entonces el ferrocarril se extendió por el continente americano con una rapidez impresionante. Al cabo de 20 años existía una importante red ferroviaria que unía a Nueva York, Boston, Filadelfia, Charleston, Chicago y todas las grandes ciudades de la parte Oriental. En 1840 los Estados Unidos contaban con 4,534 kilómetros de vías; diez años después se habían rebasado los 15,000 kilómetros de rieles y en 1914, había alcanzado 415,000 kilómetros de longitud, con lo que superaba al conjunto de todos los sistemas ferroviarios europeos incluyendo a Rusia.

La empresa más extraordinaria de la épica aventura que presentó la construcción de los ferrocarriles en la América de la "frontera" y de la "conquista del Oeste" fué sin duda el tendido de la primera línea transcontinental, propuesta en 1862 por Lincoln, llevada a cabo durante los años violentos de la "guerra de sucesión".

Esta obra tuvo que salvar dificultades de todas clases, por ejemplo el sabotaje sistemático por parte de las compañías que suministraban los materiales de construcción, los confi-

nuos ataques de los indios, a quienes habian expropiado grandes extensiones de terreno, el descontento de los obreros, obligados a una forma de vida totalmente primitiva y al racionamiento de víveres, la amenazadora presencia de inmensas manadas de bisontes.

Pese a estas dificultades, la unión de los tramos ferroviarios que partían de las dos orillas opuestas del continente tuvo lugar el 10 de mayo de 1869 en Promontory Point, en Utah. Los dos carriles fueron fijados con un tornillo de oro durante una ceremonia que fué transmitida por telégrafo a todos los Estados Unidos.

Insuperables obstáculos naturales se oponían a la difusión de los ferrocarriles por el mundo. Las cadenas montañosas representaban todavía un baluarte a cuyo pie el tren debía detenerse para ceder el paso a las tradicionales diligencias.

En Austria, el Semmering fué inaugurado en 1855, fué el primer ferrocarril de montaña que a lo largo de 41 kilómetros salvaba pendientes de 25 por 1,000 a una altura de 900 metros y atravesaba un túnel de 1,430 metros de longitud.

En 1854, se inauguró en Italia la línea Turín-Génova que atravesaba un túnel de 3,260 metros, el más largo del mundo en aquella época.

Un modesto funcionario de aduanas llamado Médail, profundo conocedor de los Alpes Cocios, indicó el lugar más adecuado para el tunel, la colina de Fréjus, entre Modane y Bardonecchia.

El túnel de Fréjus proporcionó a Italia inmediatos beneficios económicos y comerciales, posteriormente Italia tuvo que pensar en otro túnel que le comunicaba directamente con - - -

Suiza e indirectamente con la Europa Central. La cuestión económica quedó resuelta con un acuerdo por el que Italia contribuía con la mitad del capital necesario Alemania y Suiza con la otra mitad.

Los trabajos acabaron en 1880, tras ocho años de lucha contra la montaña. El 10. de enero de 1882, el tunel se abrió al servicio. Pronto surgió el problema de la purificación de la atmósfera interior, para resolverlo se instaló en la boca norte una turbina de ventilación de 800 caballos de potencia. Con la electrificación de los trenes, este problema disminuyó de manera muy notable y en la actualidad está superado por completo.

Otro problema que durante cincuenta años provocó apasionados debates y violentísimas polémicas, era el relacionado con la administración de los ferrocarriles que habían alcanzado -- una importancia extraordinaria tanto en las economías nacionales como en la vida civil. Mientras que Inglaterra, los Estados Unidos y Francia habían preferido confiar a sociedades privadas la gestión del nuevo medio de transporte, en los Estados Germánicos y en Bélgica la construcción y administración de -- los ferrocarriles corrían a cargo del propio estado. En Francia, entre 1837 y 1848, el problema se discutió en el Parlamento no menos de seis veces, y cada vez con tal amplitud y profundidad, que las actas parlamentarias constituyen auténticos documentos de la complejidad y novedad de los innumerables problemas que planteaba el nacimiento de los ferrocarriles.

Con excepción de algunos países, se puede decir que hasta principios de nuestro siglo los ferrocarriles estuvieron en manos de compañías privadas que habían establecido con el Estado convenios que les concedían la explotación de las redes ferroviarias nacionales.

El mundo de las finanzas invirtió cada vez mayores capitales - en las empresas ferroviarias. Las primeras compañías, pequeñas y humildes, se robustecieron, multiplicaron las obras, ampliaron sobremanera sus redes, y las acciones aumentaron extraordinariamente su valor.

Mientras se procedía a la electrificación de los ferrocarriles hacia 1880, se empezó a estudiar en Alemania y en los Estados Unidos la posibilidad de utilizar para la tracción ferroviaria la energía eléctrica en lugar del vapor. Ello permitía un considerable ahorro en los gastos de producción y de funcionamiento, y al tiempo una reducción del peso muerto representado por el motor, que en las locomotoras de vapor es prácticamente el triple que en las eléctricas.

LA BICICLETA

Mientras en los relucientes rieles la locomotora anunciaba resoplando el comienzo de una nueva era, en las polvorientas carreteras de Europa aparecía un nuevo y curioso vehículo de forma extraña que habiéndose creado al principio como pasatiempo para aristócratas excéntricos, tenía que ganarse bien pronto el favor popular, convirtiéndose en uno de los medios de locomoción más difundidos en nuestro tiempo: La bicicleta.

La primera aparición de un vehículo al que se puede atribuir el título de antepasado directo de la bicicleta tuvo lugar entre 1790 y 1796, por obra del conde francés Mède de Sivrac, quien se presentó ante la multitud reunida en los jardines del Palais Royal, para el acostumbrado paseo dominical cabalgando una extraña máquina a la que se había dado el presuntuoso nombre de "celerífero", hay que reconocer que no obtuvo un éxito linsojero: Los parisienses manifestaron abiertamente

su hilaridad e incluso su hostilidad hacia el extravagante vehículo mucho más adecuado para diversión de haraganes que para fines de utilidad práctica, sin embargo, el "celéferico", empezaba a cosechar cierto éxito en Europa, cuando en 1818, el noble bávaro Karl Friedrich Drais Von Suerbraum, ideó un velocípedo bautizado por los franceses con el nombre de Draisina en honor de su constructor. A pesar de no estar provisto todavía de pedales, representaba una copia notablemente perfeccionada del aparato de Sivrac.

La bicicleta empezaba a adoptar su forma definitiva, pero quedaban aún por resolver algunos problemas importantes, puesto que resultaba poco manejable y especialmente inestable, tales dificultades fueron resueltas casi por casualidad en 1855, por un herrero francés de 15 años, Ernest Michaux, mientras reparaba una vieja Draisina, tuvo la idea de aplicar a la rueda posterior un apoyapiés fijo que permitiera al conductor adoptar una posición de reposo en las bajadas, proporcionándole al mismo tiempo una mayor estabilidad de equilibrio. Esta sencilla innovación sugirió al hábil mecánico la invención de los pedales.

En 1861, construyó un biciclo provisto de una rueda delantera de diámetro bastante superior que la trasera para poder recorrer mayor trecho a cada golpe de pedal y desde entonces en todo el mundo se despertó un gran interés por este. Durante los años siguientes surgieron una serie de innovaciones y perfeccionamientos (Francia, Inglaterra y América). En lugar de madera, material con que se habían fabricado los primeros bicilos, se adoptó una ligera aleación de hierro que proporcionaba mayor solidez y menor peso; además, se empezó a resolver con primitivos sistemas de freno el problema de la rápida reducción de velocidad del vehículo en movimiento.

La exposición internacional de París de 1878, brindó al -

biciclo la oportunidad de salir del reducido círculo de sus -- adeptos y atraer la atención de las clases populares. Despertó especial interés en el público en el velocípedo del mecánico - francés Victoire Renard.

Entre tanto otros notables descubrimientos técnicos se -- aplicaban al bicicleta, tales como el sillín de muelles, los rayos metálicos en las ruedas, la transmisión del movimiento a -- la rueda posterior por medio de una cadena y los neumáticos in ventados en el año 1888 por el veterinario escocés John Boyo Dunlop.

Hacia finales del siglo XIX, se inició la producción in-- dustrial de bicicletas que ya habían adquirido la forma que -- tiene actualmente, y desde entonces este curioso vehículo de -- pedales entró en la vida y costumbres de todas las sociedades modernas.

La aparición de los vehículos de motor ha limitado en gran manera la difusión de la bicicleta, que ha resultado inadecua-- da al ritmo acelerado y dinámico de la vida moderna, sin embar-- go, sigue siendo el medio de locomoción más accesible a las -- clases populares por su economía y utilidad.

LA MOTOCICLETA

La idea de construir un vehículo de dos ruedas previsto - de un motor es prácticamente contemporánea a la aparición de - las primeras Draisinas.

El primer modelo de motocicleta, contruido en 1869, por - un inventor desconocido que aplicó un motor de vapor al cuadro

de un biciclo. Era una máquina muy rudimentaria cuyo único interés técnico radicaba en el motor de vapor de un sólo cilindro de dimensiones bastante reducidas.

La experiencia llevada a cabo en Francia, contribuyó a -- difundir el nuevo vehículo, sobre todo en los Estados Unidos, en donde un tal Copeland de Philadelphia consiguió vender doscientos triciclos de vapor contruídos por él en 1884. Esto re vela un extraordinario interés por el nuevo medio de locomo-- ción que satisfacía al antiguo deseo humano de un vehículo que no fuera accionado por la fuerza muscular, sino por la energía mecánica.

Pero la utilización del motor de vapor presentaba una serie de dificultades capaces de desanimar a los más apasionados defensores de la "motocicleta".

Una vez abandonada la idea de utilizar motores de vapor - para la tracción de las motocicletas, los constructores se dedicaron a buscar otras soluciones. Se adoptaron motores de mug lles, pero éstos resultaron inadecuados, incluso para mover un vehículo tan ligero como la bicicleta. Los esfuerzos de todos los inventores se orientaron hacia la adopción de los motores de explosión, que en aquellos años habían alcanzado una notable perfección técnica.

En 1885, Gottlieb Drimler, que fué uno de los primeros en utilizar el motor de explosión en la tracción automóvil, construyó un motor ligero de gasolina provisto de un cilindro colo cado verticalmente y de refrigeración por aire y lo adaptó a - una bicicleta.

Uno de los problemas que durante más tiempo preocuparon a los constructores fué el de la colocación del motor, tras di--

versas soluciones, se pusieron de acuerdo en situar el motor - en la parte más baja del cuadro del vehículo.

La primera motocicleta con motor de gasolina, de la que - se construyeron varias unidades, vió la luz en Munich, gracias a los hermanos Hildebrand, que instalaron motores de dos y cuatro tiempos en cuadros ideados para el montaje de un motor. Esta motocicleta prestaba servicios muy satisfactorios: pesaba - más de 50 kilogramos y alcanzaba una velocidad de 35 kilómetros por hora.

En 1903, se le aplicó el sidecar, patentado por W.G. Graham. Nació así un vehículo doble que tuvo mucho éxito hasta la segunda guerra mundial y que aún se sigue fabricando.

Desde principios del presente siglo se han aplicado a la motocicleta una serie de innovaciones técnicas que le han permitido alcanzar una perfección mecánica envidiable por los demás vehículos terrestres. En la segunda guerra mundial, la motocicleta desempeñó un extraordinario papel en la motorización del ejército.

EL AUTOMOVIL

Responder a la pregunta ¿ quién ha inventado el automóvil? es desde luego imposible. Esta maravilla técnica, que se ha -- convertido en un elemento insustituible de la vida moderna y - que quizá constituye el símbolo más representativo de la civilización de las máquinas, no es el resultado de un trabajo técnico individual y solitario", sino de un proceso de búsqueda que ha ocupado a lo largo de los siglos, a los más brillantes talentos de la mecánica

La aspiración de crear un vehículo automotor que utiliza-

se para la tracción la energía mecánica, es tan antigua como el hombre, pero empezó a adquirir consistencia hacia la mitad del siglo XV. A esa época se remontan los primeros dibujos de vehículos destinados a utilizar la energía del viento mediante ingeniosos mecanismos de sopillos atados a las ruedas.

Otra genial solución teórica de vehículo automotor aparece en un dibujo de Leonardo de Vinci.

En los siglos XVI y XVII, muchos hombres de talento se dedicaron a resolver el problema de la autotracción. Bastará recordar a Gerolamo Cardan, cuyo nombre va unido a la construcción de la "Junta Cardán" que transmite el movimiento a varios ejes acoplados; Agostino Ramelli, que fabricó muchas máquinas de guerra, entre ellas un carro armado anfibio, accionado por ruedas con palas; y finalmente, Giovanni Branco, que nos ha legado dibujos de vehículos movidos por el viento.

Sin embargo, pronto estos sistemas tradicionales de locomoción resultaron inadecuados y de ninguna utilidad para la tracción de vehículos terrestres, así pues, el interés de los apasionados por la mecánica se dirigió hacia la búsqueda de nuevos sistemas de propulsión, sobre todo a la utilización del vapor, cuyas posibilidades mecánicas ya empezaban a intuirse.

En 1680, Isaac Newton, aportó una original contribución a la evolución del carro automotor al idear un vehículo constituido por una caldera esférica.

Con la construcción del Fardier, efectuada en 1770, por el Ingeniero francés Nicolás Cugnot, primera tentativa interesante de locomoción por carretera, concluye la larga prehistoria del automóvil.

Tras la positiva demostración de Cugnot, los automóviles de vapor empezaron a multiplicarse por los caminos de toda --

Europa. La aparición de aquellos "Monstruos", humeantes y ruidosos, aterraba a los cocheros de los elegantes cabs ingleses, - por lo que, en primer lugar, se impusieron gravosos tributos a los propietarios de los nuevos vehículos, hasta que, en 1837, bajo la presión de las compañías de transporte de tracción animal y ferroviarias, el Parlamento Británico, votó el famoso - Red Flag Bill, o Decreto de la Bandera Roja, que señalaba una velocidad máxima de 4 millas por hora para los automóviles y - obligaba a que cada vehículo de esta clase fuese precedido por un hombre a pie, con un banderín de color rojo o una linterna. Además, cada vez que cruzara con un coche de caballos, el auto móvil debía detenerse. Esta Ley permaneció en vigor hasta 1896

Pero los vehículos de vapor presentaban inconvenientes in superables: El aparato motor, que requería un período previo - de calentamiento que oscilaba entre los 30 y los 120 minutos.

El interés de los inventores se dirigió entonces hacia -- los aparatos motores accionados por gas o electricidad, hasta que, por último, sus esfuerzos se orientaron definitivamente - hacia el motor de explosión o de combustión interna.

En la actualidad parece admitirse de modo general que los primeros en intuir o en llevar a la práctica el nuevo motor, - fueron dos italianos: Barsanti y Matteucci. El primero era un padre escolapio que enseñaba Física en un colegio de Florencia el segundo, era un físico de Lucca. Ambos profundizando las -- investigaciones de otro inventor italiano, Luigi de Cristoforis que a finales de 1841, había construido y hecho funcionar du-- rante ocho horas consecutivas un motor atmosférico, alimentado con petróleo, el 5 de junio de 1853, presentaron ante el Ins-- tituto de Georgofili de Florencia, una "Memoria" en la que se describían detalladamente los principios en los que se basaba su nuevo motor. En 1856, se construyó el motor, que se expuso en la fundición de Pignone.

Como consecuencia del éxito obtenido con ese pequeño y revolucionado motor, se construyó una sociedad industrial y los dos técnicos italianos trabajaron intensamente hasta 1864, para perfeccionarlo y hacerlo eficaz. Pero el imprevisto y prematuro fallecimiento de Bersanti, junto con una grave enfermedad sufrida por Matteucci, en la misma época, dió lugar a una crisis económica de la sociedad. Las patentes de los dos técnicos italianos, sin que nadie se ocupara de ellas, fueron copiadas a placer, mientras que los nombres de los dos constructores cayeron en el olvido.

El destino pareció reservar mejor fortuna al francés Etienne Lenoir, quien después de adquirir una patente abandonada por su inventor, Hugon, construyó con algunas modificaciones un motor de explosión que durante mucho tiempo fué considerado como el primero. a Lenoir, le corresponde otro gran mérito, el haber construido el primer automóvil con motor de gas y también la primera barca automóvil. Ello ocurrió en 1863, veintiseis años después, los dos modelos de Lenoir, que habían sido notablemente perfeccionados, funcionaban con gasolina y fueron expuestos en la Exposición Universal de París, donde tuvieron ocasión de demostrar sus cualidades técnicas.

En 1867, dos mecánicos alemanes, Nikolaus Otto y Eugen Lagen, construyeron un motor de explosión que era una copia casi idéntica de la patente de Matteucci y Bersanti. Sin embargo, los dos alemanes eran verdaderos industriales y perfeccionando de modo conveniente su motor, sobre todo el peso, y eliminando las vibraciones, además, a los dos alemanes corresponde el mérito de haber intuido la importancia del motor de cuatro tiempos (construido en 1862, por el francés Beav de Rochas, pero abandonado por los resultados negativos obtenidos) y de haberlo difundido por todo el mundo.

El primero en aplicarlo a un vehículo (una carreta bastante rudimentaria) fué el alemán Siegfried Marcus, 1875. En este

automóvil la innovación más notable correspondía al combustible, que no era ya el gas del alumbrado, sino la gasolina. Desde entonces, se hizo general el empleo de la gasolina o del petróleo ligero, sobre todo por lo práctico que resultaba.

El año decisivo para la historia del automóvil fué 1865, ya que se terminaron en Alemania los primeros modelos de automóviles con motor de gasolina. los construyeron dos grandes mecánicos: Karl Friedrich Benz y Gottlieb Daimler.

Benz, que ya se había distinguido en la fabricación de motores de gas, construyó en 1884, un motor de gasolina que al año siguiente, acopló a un triciclo. Fué el primer automóvil de la historia impulsado con gasolina, que consiguió resultados prácticos.

Daimler, en 1883, por su cuenta y con su inseparable ayudante Wilhelm Maybach, construyó un motor de explosión mucho más ligero que los existentes hasta entonces.

Los coches de Benz y Daimler, quienes muchos años después unieron sus fortunas se asociaron bajo el nombre de Mercedes Benz, pronto se extendieron por toda Europa, y en la Exposición Universal, celebrada en 1889 en París, figuraban numerosos modelos de triciclos y coches de cuatro ruedas impulsados por motores de gasolina.

Los primeros compradores fueron los aristócratas ociosos, que veían en el nuevo medio mecánico un instrumento de prestigio social; de ricos burgueses, a los que no dejaban de complacer el hecho de despertar la curiosidad y el miedo en las multitudes; de apasionados por la velocidad y de mecánicos interesados por los últimos adelantos de la técnica.

La rápida difusión del automóvil, sobre todo en las grandes ciudades ya congestionadas por el triciclo, hizo que las

autoridades se viesen obligadas a regular desde su misma aparición, la circulación del nuevo peligroso medio mecánico. París fué la primera ciudad de Europa, que se enfrentó con este difícil problema. Ya en 1893, la capital de Francia contaba con -- centenares de automóviles de vapor, eléctricos, de gas y de gasolina,; lo que aportaba grandes inconvenientes. Lepine, prefecto de la policía de París, decidió promulgar una reglamentación un verdadero código de la circulación, el cual, no sólo señalaba la obligatoriedad de algunos adelantos técnicos, señales - acústicas, faros, doble freno, etc., sino que además, autorizaba una velocidad máxima no superior a los 12 kilómetros por hora en el interior de los centros urbanos.

A Francia le corresponde también el mérito de haber popularizado los nuevos vehículos de motor; la primera competencia automovilística fué en 1894, en el recorrido París - Rouen - (¡ 126 kilómetros de carretera !), en la que participaron -- por primera vez vehículos con motor de explosión. En esta competencia se admitieron automóviles de vapor, pedales, eléctricos, de aire comprimido y de gasolina.

El interés por el automóvil aumentaba en Italia, pero su desarrollo más espectacular fué en los Estados Unidos. Al parecer en 1895, el norteamericano Charles Duryea, había patentado un automóvil, inspirado en los coches europeos. Sin embargo, - la primera fábrica con características propiamente americanas fué la "Oldsmobile", inaugurada en Detroit en 1897, en el estado de Michigan, trabajaba a finales de siglo un oscuro mecánico que se llamaba Henry Ford (1863 - 1947) Ford fundó en 1903, una sociedad destinada a producir automóviles en serie, - la cual lanzó al mercado norteamericano un coche de 600 kilogramos de peso que podía alcanzar la velocidad máxima de 50 -- kilómetros.

En los años comprendidos entre las dos guerras mundiales, se incorporaron a los automóviles algunos perfeccionamientos -

de gran importancia, el primero de ellos fué la puesta en marcha del motor por medios eléctricos, que eliminaba la peligrosa y pesada manivela y permitía que también las mujeres pudiesen ir al volante de un automóvil. En 1923, además de los frenos posteriores, se instalaron los frenos anteriores, que nueve años más tarde, se convirtieron en hidráulicos; se dedicó -- especial atención a los amortiguadores, que aumentó en alto -- grado la comodidad de los automóviles; por último en 1935, empezó a introducirse el cambio de velocidades con marchas sincronizadas, lo que evitó a los conductores tener que adivinar "de oído"

Junto al motor de explosión existe otro de combustión interna que domina el campo de los transportes por carretera y sobre rieles por tierra y por mar: El motor Diesel. Su inventor, Rudolf Diesel, nació en París en 1858, en 1897 Diesel -- consiguió construir el motor que, con unas características casi iguales a los que actualmente existen, adoptó el nombre de su inventor "Diesel".

Al principio el motor diesel, debido a su notable peso, -- fué poco apto para los vehículos, pero con el tiempo se consiguió construir tipos ligeros y veloces.

Mientras tanto, se producía una profunda evolución en las costumbres: El automóvil había dejado de ser un costoso juguete para millonarios extravagantes y se había convertido en una necesidad para todo el mundo en un instrumento insustituible de trabajo que además, servía también para ocupar los ratos de ocio. Nacieron así los coches utilitarios fabricados en enormes cantidades, distinguiéndose varios países en su producción. Por ejemplo: Italia, Inglaterra, Francia y Alemania (1)

(1) Bridges J.K. Historia de las comunicaciones Transportes Terrestres. Salvat Editores de México, S.A. 1965

TRANSPORTES MARITIMOS

El primer medio de transporte del hombre por agua fué sin duda un tronco o una balsa, pero al cabo de algún tiempo - ahuecó el tronco para hacer una canoa e inventó otros tipos de embarcaciones. Al proveerlo de remos y timón, el hombre pudo - navegar aún contra la corriente.

Desde que el hombre aprendió a usar el remo y el timón, - pudo dominar la corriente, y el transporte acuático dejó de ser primitivo.

Hoy no existirían esos gigantes de los mares, si un antepasado del hombre actual no hubiera logrado, hace miles de años vencer el indómito río, viajando por él sobre un tronco y más tarde, en una frágil canoa; porque el tronco y la canoa fueron los precursores de todos los navíos modernos, aunque se necesitó muchos siglos de maravillosa invención, para transformar el tronco en transatlántico.

Antes de que apareciera este antepasado navegante, el hombre que llegaba a un río o a un lago, sólo podía atravesarlos nadando, en ocasiones, algún hombre que había sido arrastrado por un río crecido se aferraba a un tronco llevado por la corriente y lograba así llegar a tierra y ponerse a salvo. Otros se enteraron del recurso a que había apalado y lo imitaron en caso de apuro, y finalmente apareció ese antepasado al que se ha hecho referencia, quien arrojó al agua un grueso madero y - montó a horcajadas sobre él. Al cabo de algún tiempo, otro hombre descubrió que varios troncos atados daban mucho mejor resultado que uno solo, y empezó hacer balsas sobre las cuales podía viajar toda una familia. También aprendió a guiar esas embarcaciones con un palo largo.

LA PRIMERA BARCA AUTENTICA

En los valles del Tigris y Eufrates, fué inventada hace miles de años la balsa hecha con los troncos de los árboles. En algunos lugares, los hombres de antaño hacían barcas de corteza de árbol o de pieles estiradas sobre armazones livianas y resistentes, los esquimales usaban madera de flotación o costillas de ballenas para la estructura de sus Kayaks, cubrían con pieles de morsa la parte superior.

Cuando las canoas fueron sustituidas por velas. Aunque las piraguas y canoas podían ser maravillosas a su manera, no satisfacían los deseos de los hombres más primitivos. Los vientos barrían las grandes extensiones acuáticas impedían remar y hacían zozobrar la embarcaciones cuando el viajero se alejaba demasiado de la costa. De modo que construyó botes de fondo más plano que las canoas y cuando aprendió a hacer herramientas de bronce con filo más cortante, ideó barcas más grandes.

Luego descubrió que podía poner en su bote una superficie vertical, contra la cual daría el viento, ayudándole a avanzar. Su primer vela debió ser una rama de árbol, una piel, una esterilla o una manta.

Pero necesitaba un soporte, y así inventó una especie de mástil. Descubrió también, que no necesitaba navegar a favor del viento, había comprobado que podía guiar su embarcación con un timón.

Probablemente, la más antigua de las descripciones que se hallan hecho de un barco, se encuentra no en un papel o pergamino, sino en un jarrón pintado. Fué desenterrado en Egipto y el barco representado sobre su superficie es una nave egipcia del tipo de las que remontaban el Nilo unos 4000 años a. C.

Los egipcios eran un pueblo tan asombroso que, en el año 1500 a C., había llevado la navegación a tal grado de progreso que necesitaban un canal que uniera el Nilo con el Mar Rojo y lo construyeron.

Pero los fenicios, fueron sin duda, los marinos más destacados de su tiempo, desde el año 1000 a de C., sus barcos cruzaron el mediterráneo en todas direcciones.

Lo que hicieron los fenicios prueba la importancia que estaban adquiriendo los caminos del mar y la enorme trascendencia de la navegación para la historia de la humanidad. Durante largo tiempo fueron mucho más importantes las comunicaciones marítimas que las terrestres y hoy en día siguen siendo esenciales. Fueron los caminos del mar los que unieron a los hombres antes que los caminos terrestres.

CUANDO EL VAPOR SUSTITUYO AL VIENTO

Después de haberse descubierto que el vapor podía hacer girar las ruedas de las fábricas, los hombres comenzaron a buscar alguna manera de colocar ruedas de paleta en los barcos. En 1736 el inglés Jonatan Hull, patentó un barco de ruedas accionado mediante vapor.

Cincuenta años después, Jaime Runsey botó en el río Potomac, un barco de vapor que cubría cuatro millas por hora.

UN INVENTOR NATO

Desde su juventud Roberto Fulton había revelado inventiva

natural y un interés innato por toda clase de maquinaria, a los 22 años fué a Francia a hacer un experimento con torpedos y barcos de vapor.

En Francia Fulton, vió algunos de los planos de Juan Fitch, que el infortunado inventor había dejado en manos de un Cónsul norteamericano, basándose en esto y con ayuda de un hombre rico interesado en la navegación a vapor proyectaron una máquina de vapor para un barco. Se trataba del Clérmont, el primero de los vapores que hicieron navegar Fulton y Livingston.

En 1812, cuando Inglaterra y Estados Unidos, estaban en guerra, Fulton proyectó un gran acorazado de vapor, para uso de su país. Pero antes de poder terminarlo murió y el acorazado nunca llegó a prestar servicios.

TRANSPORTACION AEREA

En la colonia de Kill Devil, hacía frío y soplabá furiosamente el viento. Varios hombres del pequeño grupo reunido aquella mañana de diciembre de 1903, debieron pensar que habían cometido una insensatez al salir con semejante tiempo, porque ese día dos hermanos que habían estado practicando se disponían a demostrar que podían volar.

Allí estaban de pie junto a su extraña máquina, formada con dos grandes planos semejante a una enorme y rara cometa: Eran Wilbur y Orville Wright que iban a probar la confianza que tenían en su absurdo invento.

Aquella mañana, un antiquísimo sueño del hombre se convirtió en realidad. El hombre podía volar. En tiempos remotos debió soñar que volaba, mientras dormía en su caverna. Más tarde

urdió el mito de Hermes, el emisario de los dioses, que podía cruzar los aires con la velocidad de un pájaro. También inventó otras historias de vuelos: La de Belerofoente, que montó el caballo alado Pegaso, y la de Icaro, que se adhirió con cera - unas alas sobre los hombros y voló muy bien hasta llegar cerca del sol.

Esto sólo fueron mitos. Pero hace siglos, algunos hombres de genio empezaron también a preguntarse como podrían reproducir, en realidad los movimientos de un pájaro.

Poco antes del Descubrimiento de América, el gran Leonardo de Vinci, trazó los planos de una máquina que batiría las alas y con la cual esperaba que el hombre podría remontarse -- por los aires. En tiempos modernos se construyó un pequeño modelo a base de sus planos. Lo malo era que ningún hombre tenía suficiente musculatura para accionar las alas.

Ciertamente, hallaron una manera de elevarse en los aires. .. pero sólo en un artefacto más liviano que el aire mismo. En 1782, dos hermanos franceses llamados Montgolfier, comenzaron a preguntarse por qué se mantenían las nubes en el aire; y como eran fabricantes de papel pensaron que una bolsa de papel - podría elevarse también si se le llenaba de algo parecido a una nube. Encendieron una hoguera debajo de cierta bolsa y esta al llenarse de aire caliente, se elevó en el espacio.

En 1783, obtuvieron un globo de grandes dimensiones alimentado por una hoguera, el gran balón subió a buena altura y viajó un par de kilómetros antes de descender.

LA PRIMERA AERONAVE

Poco más o menos en la época en que los hermanos Wright -

trabajaban en un avión, un joven e impetuoso brasileño llamado Santos-Dumont, causaba admiración a los parisienses, con vuelos en un globo con forma de cigarro, que tenía adelante una hélice y atrás un timón.

En ese mismo año, el Conde Zeppelin de Alemania, sacó a su Zeppelin I.

Los Wright, empezaron con planeadores, antes de llegar a los aeroplanos con motor. Para entonces ya se había inventado el motor de gasolina para automóviles, pero resultaba demasiado pesado aún para los aeroplanos, por lo que los hermanos Wright tuvieron que crear un motor especial para este aparato.

En 1914, sobrevino la primera guerra mundial, con un inmenso desarrollo de la aeronáutica. Inmediatamente se advirtió la importancia de los aviones. Después de la guerra la construcción de aviones y la creación de líneas aéreas, se convirtió en una gran industria. (1)

(1) Nueva Enciclopedia Temática. Tomo 6. Editorial Cumbre, S.A.

CAPITULO SEGUNDO

EL SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

2.1 ANTECEDENTES

El transporte Internacional y su evolución tecnológica, - ha venido despertando creciente interés en el mundo, tanto por sus repercusiones en las relaciones económicas entre los países, como a su influencia en los costos, en la estructura y bases institucionales de los sistemas de transportación.

La utilización de más de un modo de transporte en el comercio entre dos países, existe desde la más remota antigüedad y así tenemos, que la historia registra que el templo de Salomón, construido en el siglo X, antes de la era cristiana, se edificó con materiales transportados en barco por los fenicios hasta la ciudad de Sidón, (actualmente Saida, Puerto de la República de Líbano en el Mediterráneo) y acarreados desde ahí hasta Jerusalén, a lomo de camello.

El transporte Internacional, ha sido uno de los campos en donde el desarrollo tecnológico ha generado cambios más importantes, inicialmente en los países en desarrollo y posteriormente ha empezado a extenderse al resto del mundo, surgiendo como consecuencia de un sistema integral, denominado Transporte Multimodal Internacional.

2.2. DEFINICION

Por Transporte Multimodal, se entiende: "El porte de mercancías, por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de Transporte Multimodal; desde un lugar situado en un país en que el operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente" (1)

2.3 ASPECTOS TECNICOS

El sistema de Transporte Multimodal, alcanza su mayor grado de aprovechamiento cuando en él se utiliza la unitarización de carga o principio de unidad de la carga, que surge como resultado de estudios realizados con relación al movimiento de mercancías desde los centros de producción a los de consumo, dentro del comercio internacional, que consiste en "integrar con pequeños elementos que forman parte de un cargamento, una unidad mayor, que suele ser de un volumen y peso tan grande -- que exige equipo mecánico para su acarreo de un lugar a otro".
(2)

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

Se define también como "los diversos sistemas de enviar cierto número de bultos pequeños para manipularlos como una -- unidad de dimensiones normalizadas mediante la utilización de equipo mecánico" (3)

- (1) Junta de Comercio y Desarrollo (UNCTAD) - Conf. sobre las consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Multimodal Internacional en los países en desarrollo. 3er. Per. de Ses. 19-IX-1975
- (2) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional de Contenedores. Unitarización de la Carga. Ginebra, Suiza de enero a junio de 1972..
- (3) Idem

El Transporte Multimodal, no supone automáticamente la -- unitarización de la carga. Es compatible también con la carga fraccionada, sin embargo, como el movimiento de carga fraccionada entraña operaciones de manipulación de la carga en cada punto de transbordo de la cadena de transporte, quizá sea difficil que un solo operador asuma la responsabilidad de toda la operación y que emita un documento único de transporte directo.

De ahí que el Transporte Multimodal Internacional, ofrezca su máxima utilidad en relación con el transporte unitarizado; de las diversas formas de unitarización.

Los Contenedores, constituyen una de las formas más avanzadas de unitarización. Su utilización se remonta a 1892, en Gran Bretaña y Europa Continental, cuando transportistas de -- barcos de largo alcance realizaron grandes adelantos en la manipulación de la carga, desarrollando varios tipos de contenedores y utilizando grúas para su manipulación.

Alrededor de 1930, se tenía la opinión de que el contenedor en el movimiento de mercancías estaba discriminado, lo cual motivó que se realizara una investigación general sobre las tarifas y regulaciones prácticas de los ferrocarriles, relativas a la operación de vagones contenedores.

La Comisión Interestatal de Comercio (I.C.C.), pudo constatar el fenómeno de integración completa sobre la propiedad, operación, uso y administración de las instalaciones y equipos.

En el ámbito internacional se define al contenedor de la siguiente manera: (4)

- (4) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional en Contenedores.
Ginebra, Suiza 1972.

" Es un elemento del equipo de transporte:

- a) De carácter permanente y por tanto suficientemente resistente para permitir su uso repetido;
- b) especialmente ideado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación interna de la carga.
- c) provisto de dispositivos que permitan su fácil manejo y en particular, su transbordo de un modo de transporte a otro;
- d) diseñado de manera que sea fácil de llenar o vaciar;
- e) de un volumen interior de un metro cúbico (35.3 pies cúbicos), por lo menos.

El término de contenedor, no comprende los vehículos ni los embalajes de tipo corriente.

En las notas explicativas de la Tarifa General de Importación, se define al contenedor como "embalajes especiales, concebidos y equipados para poder ser transportados indistintamente por ferrocarril, carretera o vía marítima. A este fin están provistos de ganchos, anillos y a veces soportes y ruedillas para facilitar su carga y estibado a bordo del vehículo o del barco transportador. Permiten así, el transporte de puerta a puerta de las mercancías, evitando cualquier manipulación intermedia" (5)

(5) Oficio - Circular, publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 12 - XII - 1964.

Si bien los contenedores deben ser de construcción rígida algunos son plegables, o pueden ser desmontados para ser después montados nuevamente, en tanto que otros están montados de modo permanente. Pueden ser de acero, aluminio, madera contrachapada o fibra de vidrio, o de una combinación de esos materiales.

CAPITULO TERCERO
REGLAMENTACION DEL SERVICIO

Si bien los contenedores deben ser de construcción rígida algunos son plegables, o pueden ser desmontados para ser después montados nuevamente, en tanto que otros están montados de modo permanente. Pueden ser de acero, aluminio, madera contrachapada o fibra de vidrio, o de una combinación de esos materiales.

3.1 EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL EXTRANJERO

El Transporte Multimodal Internacional, se originó en los países desarrollados, pero su expansión al resto del mundo, -- trajo como consecuencia la necesidad de crear un instrumento -- jurídico internacional que lo regulara y lo coordinara.

La primera iniciativa para preparar un texto de Convenio sobre el Transporte Multimodal, fué presentado por el Instituto Internacional para la Unificación de Derecho Privado -- (UNIDROIT), en el año de 1965. Cabe destacar que en aquella -- época se hablaba del Transporte Combinado de Mercancías en lugar de Transporte Multimodal.

Posteriormente, por sugerencia de la Comisión Económica -- para Europa (CEE), se elaboró en el año de 1970, un texto de -- Convenio, tomando como base el proyecto anteriormente indicado y las Reglas de Tokio, adoptadas en el Congreso del Comité Marítimo Internacional, celebrado en 1969.

A raíz de esas iniciativas, la Comisión Económica para -- Europa y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), prepararon un proyecto conjunto conocido como Convención de Transporte Combinado de Mercancías, en cuya formulación al igual que sucedió en los textos anteriores, no participó -- América Latina.

Las Reglas de Tokio contemplan principios generales sobre transporte combinado, de los cuales se pueden enunciar los siguientes:

- 1.- El conocimiento de Transporte Combinado (Conocimiento TC), significa un documento que constituye la prueba

de un contrato de transporte de mercancías entre los Estados, por lo menos en dos modos de transporte, de los cuales , uno sea marítimo o fluvial y el otro no marítimo, o que diga en su encabezado "conocimiento - de transporte combinado, regido por las Reglas de Tokio".

- 2.- Todo Estado contratante aplicará las disposiciones de esta Convención a todo conocimiento TC y al contrato que constituye su prueba, cualquiera que sea el lugar de su emisión, el lugar en donde se tome la mercancía para su carga, el lugar previsto para su entrega, la nacionalidad del medio de transporte, del explotador del transporte combinado, del expedidor, del destinatario o de cualquier otra persona interesada.
- 3.- Por la emisión de un conocimiento TC, el Empresario - de Transporte Combinado, se compromete a transportar o hacer transportar las mercancías desde el lugar en que las recibe para su carta hasta el lugar convenido para la entrega en el conocimiento.
- 4.- El Empresario, será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona cuyo servicio recurra para la ejecución del contrato de transporte.
- 5.- El conocimiento TC, deberá contener los siguientes datos:
 - a) Nombre y domicilio del Empresario de Transporte Combinado y el nombre del Expedidor.
 - b) Fecha y lugar de emisión.
 - c) Lugar de recepción y entrega de las mercancías que se

haya convenido.

- d) Las marcas principales para la identificación de las mercancías, tal como sean proporcionadas por escrito por el expedidor, antes del recibo para su carga, con la condición de que las marcas sean impresas o estampadas claramente sobre las mercancías no empacadas o sobre los contenedores, cajas o embalajes en que estén contenidas.
- e) El número de bultos o de piezas, la cantidad o el peso, según el caso, tal y como se proporcionen por el cargador.
- f) El estado y condición aparente de las mercancías empacadas o de los contenedores, de las cajas o empaques en los cuales las mercancías estén contenidas.
- g) El número total de los ejemplares originales del conocimiento TC emitido.

Sin embargo, el Empresario no estará obligado a mencionar en el conocimiento, las marcas, número, cantidad o peso de las mercancías, cuando no tenga los medios suficientes para verificarlos.

- 6.- Se considerará que el expedidor, ha garantizado al Empresario en el momento en que toma las mercancías para su carga, la exactitud de las marcas, cantidad o peso tal como sean proporcionados por él. Indemnizará al Empresario de cualquier pérdida, daño o gastos que resulten de la inexactitud de esos datos.
- 7.- Todo conocimiento TC, será un documento negociable, -

salvo en el caso en que las palabras "no negociable" figuren en él.

- 8.- La negociabilidad del conocimiento estará regida por las disposiciones de la Legislación Nacional, relativas a conocimientos marítimos.
- 9.- Si el expedidor remite al Empresario de Transporte - Combinado mercancías peligrosas, debe señalar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan e indicar las precauciones que deban tomarse.
- 10.- Las mercancías peligrosas de las que el Empresario ignore su carácter peligroso, puede en todo momento y - en cualquier lugar, descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas; en este caso el Expedidor será responsable de todos los gastos y daños que resulten del envío de sus mercancías al transportador o de su transporte.
- 11.- El Empresario será responsable de las pérdidas o daños causados a las mercancías desde el momento en que las toma para su carga, hasta el momento en que las entrega en el lugar convenido.
- 12.- El Empresario será exonerado de responsabilidad, cuando las pérdidas o daños provengan:
 - a) De la falta o negligencia del Expedidor o del Destinatario.
 - b) De la ejecución de las instrucciones del Expedidor o del Destinatario.
 - c) De todo evento que sobrevenga y que el Empresario no

pueda evitar ni impedir sus consecuencias por el ejercicio de una negligencia razonable.

- d) De un incendio durante el transporte marítimo o fluvial (a menos que éste sea causado por hecho o falta del Transportador Marítimo o Fluvial), o de los actos de negligencia o de falta del capitán, de los marineros, del piloto, durante la navegación o en la administración de un buque.
- e) De defecto del contenedor o modo de embalaje utilizado, cuando sean proporcionados por expedidor.
- f) Del manejo, carga, arrumaje o descarga de mercancías por parte del expedidor, destinatario o de cualquier persona que obre por cuenta de los mismos.

- 13.- El Empresario debe probar alguna de las causas de exoneración de responsabilidad en los términos de la presente Convención, salvo en el caso de que las acciones previstas se intenten dentro del año siguiente de la fecha de entrega de las mercancías o de la fecha en que debieron ser entregadas.

Por iniciativa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), se decidió convocar a una conferencia conjunta de la Organización de Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Internacional en Contenedores y dentro de la cual, se analizaría el proyecto de "Convención de Transporte Combinado de Mercancías". (1)

- (1) Informe del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC). Resolución No. 1568 del 10. de Mayo de 1971, probada por la UNESCO, que determinó la celebración de la Conferencia en Ginebra, Suiza en Noviembre de 1972.

En función de esta reunión, celebrada en la Ciudad de Ginebra, Suiza, en el mes de noviembre de 1972, se tomaron los siguientes acuerdos:

- 1.- Convocar a un grupo Preparatorio Intergubernamental.
- 2.- Preparar en la Secretaría General de las Naciones Unidas, un estudio sobre las consecuencias económicas de la Convención de referencia, en particular para los países en desarrollo.
- 3.- Invitar a la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), a las Comisiones Económicas Regionales y a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, para reexaminar la citada Convención.

Con ese motivo, tanto en la UNCTAD, como en la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), se adoptó un criterio común, en el sentido de considerar que el Proyecto de Convención TCM, era incompleto y no satisfacía las necesidades de Latinoamérica en particular, por lo que hubo consenso en estas reuniones preliminares, para que durante la conferencia a celebrarse en Ginebra, se procurara llegar a un acuerdo sobre directrices para un nuevo Convenio Internacional de Transporte Combinado de Mercancías.

La formación del Grupo Preparatorio Intergubernamental acordada por la Junta de Comercio y Desarrollo y por el Consejo Económico y Social, el 10 de Mayo de 1973.

Su integración, una gran responsabilidad no sólo por lo complejo y técnico de la materia, sino también por la necesidad de asegurar que los propósitos del Convenio, protegieran adecuadamente los intereses de los países en desarrollo durante la

llamada "Era del Transporte Multimodal", con todas sus implicaciones sociales y de nueva tecnología.

En los estudios realizados por el grupo, participaron 66 países del llamado "Grupo de los 77" (2) varios países desarrollados de economía de mercado y algunos países socialistas.

De América Latina, participaron 11 países: Argentina, -- Brasil, Colombia, Cuba, Chile, El Salvador, Jamaica, México, -- Perú, República Dominicana y Venezuela.

Los diversos estudios proyectados por el Grupo Preparatorio Intergubernamental, tuvieron como principales objetivos:

1.- Establecer un régimen de documentación y responsabilidad que se ajustara a las necesidades del comercio de todos los países, cualquiera que fuere su fase de desarrollo económico y que asegure un trato justo para los cargadores y operadores del transporte de mercancías.

2.- Acortar un sistema de control aduanero sobre el transporte de mercancías, objeto de Transporte Internacional.

(2) Bloque de países en desarrollo. Su antecedente se encuentra en la Carta de Argel, elaborada en el 2do., -- Período de Sesiones de la UNCTAD. Nueva Delhi, India. Marzo de 1968.

Su objetivo principal, es el de alcanzar el desarrollo económico, la paz y la prosperidad, unidos por aspiraciones comunes y por la identidad de intereses económicos.

- 3.- Analizar las repercusiones del Transporte Intermodal y de los regímenes de documentación y responsabilidad convenidos en los países desarrollados o en vías de desarrollo, que participen en este sistema, sobre todo como usuarios más que como proveedores.

El grupo celebró seis períodos de Sesiones en la ciudad de Ginebra, Suiza, bajo la dirección de la UNCTAD y con la participación de importantes Organizaciones Internacionales., en el desarrollo de las sesiones, los países participantes propusieron los elementos básicos a contemplarse en el proyecto de Convenio.

- El convenio, será aplicable a los contratos de Transporte Multimodal Internacional que cumplan los criterios descritos en el mismo, así como a la carga contenerizada y demás carga unitarizada, según estén definidas, sin perjuicio del régimen aplicable a otras clases de carga.

- La prueba de la existencia de los contratos de todas las formas de transporte comprendidas en el convenio, consistirá en un documento uniforme y simplificado del tipo que se prescriba, que será el único documento que se expediría al cargador.

- La disposición de que un solo portador, será responsable ante el cargador del transporte de mercancías, en condiciones de seguridad durante todo el viaje.

- Establecer un sistema único de responsabilidad del portador por toda pérdida, daño oculto o no, o retraso que se produzca desde el momento en que éste se haga cargo de las mercancías en virtud del documento de Transporte Multimodal hasta el momento de su entrega.

- Contemplar un número limitado de exenciones de responsabilidad.

- Admitir la negociabilidad del documento de Transporte Multimodal a petición del cargador.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en el mes de Diciembre de 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios, con el propósito de examinar y aprobar el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, solicitando a la Junta de Comercio y Desarrollo, la fijación de las fechas apropiadas. (3)

La Conferencia celebró dos períodos de sesiones bajo los auspicios de la UNCTAD, el primero del 12 al 30 de Noviembre de 1979, y el segundo del 8 al 23 de mayo de 1980. Se tomaron como bases de estudio, el Proyecto de Convenio preparado por el Grupo Preparatorio Intergubernamental en su sexto período de sesiones, las observaciones de los gobiernos participantes, así como el texto de convenio adoptado en el primer período de sesiones plenipotenciarias. (4)

Efectuadas las deliberaciones, la Conferencia adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el 24 de mayo del año en curso, habiendo quedado en depósito para su ratificación, en la Sede de las Naciones Unidas, en la ciudad de Nueva York, del primero de Septiembre de 1980 al 31 de agosto de 1981.

(3) Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas No. 33/160 de fecha 20 de Diciembre de 1978.

(4) Informe sobre el 6o. Período de Sesiones del Grupo -- Preparatorio Intergubernamental para un Convenio de -- Transporte Multimodal Internacional. UNCTAD, Ginebra Suiza, del 21 de Febrero al 9 de Marzo de 1979.

3.2 CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

3.2.1 EXPOSICION DE MOTIVOS.

En primer lugar, los Estados que forman parte del Convenio, reconocen como fundamento de su celebración, los siguientes aspectos:

- 1.- Que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.
- 2.- La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.
- 3.- La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito.
- 4.- La conveniencia de establecer reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte.
- 5.- La necesidad de que el Convenio suscrito no afecte a la aplicación de ningún Convenio Internacional o Ley Nacional concerniente a la reglamentación y al control de la operaciones de transporte.

- 6.- El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar - en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal.
- 7.- La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, - por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción - de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operaciones nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.
- 8.- La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.
- 9.- La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito.

En segundo lugar, los Estados convienen en principios básicos a seguir en la adopción del Transporte Multimodal Internacional:

- 1.- El establecimiento de un equilibrio justo de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo, y una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.
- 2.- Antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, de

ben celebrarse consultas entre los operadores de --
transporte multimodal, los usuarios, las organizacio-
nes de usuarios y las autoridades nacionales competen-
tes acerca de las condiciones y modalidades de los --
servicios

- 3.- Los usuarios tienen libertad para elegir entre los --
servicios multimodales y los servicios de transporte
segmentado.
- 4.- La responsabilidad del operador de transporte multimo-
dal conforme al Convenio, debe basarse en el princi-
pio de la presunción de culpa o negligencia.

3.2.2 DISPOSICIONES GENERALES

En este apartado se establecen las siguientes definicio-
nes: Por "transporte multimodal internacional" se entiende el
porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por
lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, -
desde un lugar situado en un país en que el operador de trans-
porte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta -
otro lugar designado para su entrega, situado en un país dife-
rente. Las operaciones de recoger y entregar mercancías, efec-
tuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal,
según se defina en ese contrato, no se consideraron un trans-
porte multimodal internacional.

"Operador de transporte multimodal" es toda persona que,
por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un
contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no -
como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores --
que participan en las operaciones de transporte multimodal y -

asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El "contrato de transporte multimodal" es aquel en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, - contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

Por "documento de transporte multimodal" se entiende: El documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a -- entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

"Expedidor" es toda persona que, por sí o por medio de -- otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un - contrato de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra actúe en su nombre o por su cuenta, entregue efectivamente las mercancías al operador del transporte -- multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

"Consignatario" es la persona autorizada para recibir las mercancías.

El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, - paleta u otro elemento de transporte o embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el - derecho internacional.

Por "Ley nacional imperativa" se entiende toda ley refe-- rente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjui-

cio del expedidor.

3.2.3. D O C U M E N T A C I O N

Las características del documento de transporte multimodal serán las siguientes:

A elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

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

Cuando se emita con carácter no negociable, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que tenga todos los datos característicos de las mercancías, así como el nombre del consignatario.

El operador quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías, si la entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable, o bien, a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, por escrito.

Cuando se emita en forma negociable, se extenderá a la orden o al portador, si se extiende a la orden, será transferible por endoso; si se extiende al portador, será transferible sin endoso.

La entrega de las mercancías se podrá obtener contra la - devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado.

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

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas - principales necesarias para su identificación, una de claración expresa, si procede, sobre su carácter peli groso, el número de bultos o de piezas y el peso de - las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como las haya propor-- cionado el expedidor.
- b) El estado aparente de las mercancías.
- c) Nombre y establecimiento principal del operador de -- transporte multimodal.
- d) Nombre del expedidor.
- e) Nombre del consignatario, si ha sido comunicado por - el expedidor.
- f) Lugar y fecha en que el operador de transporte multi- modal toma las mercancías bajo su custodia.
- g) Lugar de entrega de las mercancías.
- h) La fecha o plazo de entrega de las mercancías en el - lugar de entrega, si en ello han convenido expresamen te las partes.

- i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable.
- j) Lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- k) La firma del operador o de la persona autorizada al efecto por él.
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, - incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagada por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete a de ser pagado por el consignatario.
- m) El itinerario previsto, los modos de transporte y -- los puntos de transbordo previsto, si se conocen en - el momento de la emisión del documento de transporte multimodal.
- n) Cualesquiera otros datos que la parte convenga en incluir en el documento de transporte multimodal.

Cuando el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que los datos proporcionados por el expedidor, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificarlos, incluirá en el documento de transporte multimodal, una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios para verificar los datos.

Si el operador o la persona que actúa por cuenta de éste, no hace constar en el documento el estado aparente de las mer-

cancias, se considerará que las recibió en buen estado aparente.

Cuando el operador dolosamente haga constar en el documento una información falsa sobre la mercancía, u omite cualquier información que deba incluirse, será responsable de la pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en el documento emitido.

El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal, de los perjuicios que le resulten, por la inexactitud o insuficiencia de los datos de las mercancías, y su responsabilidad seguirá siendo aún cuando haya transferido el documento.

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que expidan otros documentos relativos al transporte o a otros servicios que se efectúen de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos documentos no afectarán a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

3.2.4 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Uno de los aspectos más importantes que contempla el convenio, es lo relativo a la responsabilidad del operador, que incluye como puntos más significativos los siguientes:

El período de responsabilidad se inicia a partir del momento en que el operador haya recibido las mercancías, ya sea directamente o por conducto de la persona que actúe en su nombre, hasta el momento en que las haya entregado al consignatario.

Se considera que las mercancías están bajo la custodia -- del operador, desde el momento en que este las haya tomado a su cargo al recibirlas del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo su custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas, hasta el momento en que las haya entregado poniéndolas en poder del consignatario; o a disposición de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de en trega, hayan de entregarse las mercancías.

El fundamento de la responsabilidad consiste en que el -- operador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si éstos se produjeran cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe él, sus empleados o -- cualquiera de las personas a cuyo servicio recurra para la pres tación del servicio, adoptaron las medidas necesarias para evi tar el hecho y las consecuencias.

Cuando se trata de un daño localizado, es decir, que se -- haya producido en una fase determinada del transporte multimodal, respecto de la cual un Convenio Internacional o una Ley -- Nacional establezcan un límite de responsabilidad superior a -- 920 unidades de cuenta por bulto o equivalente, o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías, dicho límite se determinará al tenor de lo dispuesto en ese -- Convenio Internacional o en la Ley Nacional correspondiente.

3.2.5 RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Se establecen como normas generales y especiales las si--

guientes:

Será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal, si ha sido causado por su culpa o negligencia, o la de sus empleados o agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.

Cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquellas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace, el operador quedará relevado de toda responsabilidad, y se tomarán las siguientes medidas:

- a) El expedidor será responsable respecto del operador de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías.
- b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3.2.6 RECLAMACIONES Y ACCIONES

El término de prescripción para ejercitar las acciones derivadas del convenio de dos años, a partir del día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías, o en caso de que no se hayan entregado, a partir del último día en que debieron haberse entregado.

La acción de repetición que compete al operador de transporte multimodal, podrá ejercitarse, incluso con posterioridad

al vencimiento del plazo anteriormente indicado, siempre que se ejercite dentro del término que señale la legislación interna del país en que se instaure el procedimiento, pero en ningún caso este término podrá ser inferior a 90 días.

El término para ejercitar la acción de repetición debe computarse a partir de la fecha en que el operador haya satisfecho la reclamación que se le haya formulado, o a partir de que haya sido emplazado a juicio, como consecuencia de la acción ejercitada en su contra.

Referente a la jurisdicción, el convenio establece que en todo procedimiento judicial, relativo al transporte multimodal internacional que se efectúe con arreglo de dicho convenio, el demandante o actor, podrá a su elección ejercitar la acción respectiva ante un tribunal que sea competente, de conformidad con la legislación interna del país en que se encuentre ubicado, y siempre que dentro de él se encuentre alguno de los siguientes lugares:

- 1.- El establecimiento principal o la residencia habitual del demandado.
- 2.- El lugar en que se haya celebrado el contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia.
- 3.- El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia, o el lugar de entrega.
- 4.- Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal.

Asimismo, las partes podrán estipular, que toda controversia

sía que se suscite con motivo de un contrato de transporte -- multimodal, sea sometido al arbitraje, mediante la inclusión de la cláusula compromisoria.

Tenemos entendido que el órgano oficial de arbitraje denominado Comisión para la Protección del Comercio Exterior de -- México, dependiente del Instituto Mexicano de Comercio Exterior es gratuito.

El arbitraje es un medio seguro, en virtud de que el laudo pronunciado por el Tribunal Arbitral, podrá ser ejecutado -- con relativa facilidad en varios países, sobre todo por la -- existencia de varias convenciones internacionales en la materia, tales como la "Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras", adoptado en el año de 1950, cosa que no siempre sucede con las sentencias judiciales dictadas por tribunales nacionales.

3.2.7 DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa disposición no afectará a la validez de las disposiciones del contrato o documento que incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

Como estipulación contractual, se dispone que, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del convenio.

Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización para resarcir al titular de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega, además pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que dá derecho este párrafo, se determinarán de conformidad con la Ley del Estado en que se inicie el procedimiento.

Por lo que respecta a la Avería Gruesa, el Convenio establece la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional.

En nuestra legislación, la avería gruesa se encuentra regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de los artículos 256 al 271 respectivamente.

La avería gruesa se define como: "Todo daño o gasto extraordinario que para la conservación del buque, del cargamento o ambas cosas, ocurra durante la navegación". "Daño o desperfecto que sufra el buque desde que se haga a la mar en el puerto de salida, hasta dar fondo y anclar en el de destino, y el que sufran las mercancías desde que se carguen en el puerto de expedición hasta la carga en el de su consignación". (1)

Se le denomina también como "Todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del Capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real" (Art. 256 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos)

(1) De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. Edit. Porrúa, S.A., 4a. Edición, México 1975. Página 98.

3.2.8 CUESTIONES ADUANERAS

Por lo que se refiere a las cuestiones aduaneras, el convenio establece que sin perjuicio de lo dispuesto por las Leyes, Reglamentos y Convenios Internacionales, que estén en vigor en su territorio, los Estados contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional, siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades aduanales correspondientes, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para el movimiento de mercancías.

Para facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado contratante deberá:

- a) Si fuere el país de partida, adoptar dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito.
- b) Si fuere el país de destino, adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías, así como esforzarse por efectuar el despacho en el lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mercancías, siempre que las Leyes o los Reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Sin perjuicio de cualquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las Leyes y Reglamentos nacionales, las autoridades de aduana de los países de tránsito, aceptarán el documento de transporte multimo-

dal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

3.2.9 CLAUSULAS FINALES

El Secretario General de las Naciones Unidas fué designado depositario del Convenio de Transporte Multimodal de Mercancías.

Todos los Estados que así lo deseen, tendrán derecho a adquirir la calidad de parte en el convenio, mediante firma, sin reserva de ratificación, aceptación, o firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o bien, mediante adhesión.

El convenio estará abierto a la firma de los Estados, des de el 10. de Septiembre de 1980, hasta el 31 de Agosto de 1981, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Después del 31 de Agosto de 1981, estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios.

No podrán hacerse reservas al convenio. En el ámbito internacional, la reserva es "el acto jurídico por el cual, un Estado parte en un tratado, declara que rechaza la aplicación de - ciertas disposiciones, o que les atribuye determinado sentido"
(1)

El convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha que los gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado, sin reserva de ratificación, acpetación o aprobación, o bien cuando hayan depositado instrumentos de ratificación, aprobación, acepación o adhesión.

(1) Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público
Edit. Porrúa, S.A., 6a. Edic. México 1979. Pág. 203.

Todo Estado contratante podrá denunciar el convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años, contando desde la fecha en que haya entrado en vigor, - mediante notificación hecha por escrito al depositario.

La denuncia es "el acto jurídico por el cual un Estado - parte en un tratado, declara su voluntad de retirarse, basándose en las condiciones establecidas al respecto en el tratado". "La denuncia de un tratado bilateral significa su extinción, - es decir el fin de los efectos del tratado, respecto al Estado denunciante". (1)

Por último, la denuncia, surtirá efectos el primer día -- del mes siguiente a la expiración del plazo de un año, contando desde la fecha en que la notificación haya sido recibida -- por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contando desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

3.3. EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO

En el año de 1973, se inician diversos estudios dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto de la operación del Transporte Combinado Internacional, sus repercusiones en el transporte mexicano y la problemática del transporte nacional. Uno de los primeros grupos de trabajo que se constituyeron con ese motivo, fué el que se formó en este año, por acuerdo del Pleno de la Comisión Nacional Coordinadora de

(1) Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público Editorial Porrúa. S.A. 6a Edición México 1979. Página 208.

Puertos, con la participación de todos los sectores interesados: Oficial, Trabajadores, Prestadores de Servicios Públicos de Maniobras y de Transporte, Usuarios y diversos Representantes de áreas específicas, entre las que se incluyeron Empresas Aseguradoras y de Almacenes de Depósito.

Entre las cuestiones de carácter básico que se plantearon en aquella ocasión, se consideró la necesidad de contrarrestar la influencia de las Empresas Transnacionales de Transporte combinado, mediante la creación de las estructuras que aseguraran los intereses de nuestro país, y que permitieran evitar la dependencia de los transportistas nacionales, de los operadores extranjeros, la preferencia indebida de éstos; respecto de los nacionales y las tendencias monopolísticas en los precios de los transportes, maniobras y otros servicios, creados por las Empresas de extranjeros que contratan servicios relacionados con el transporte multimodal.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, formó parte de ese grupo de trabajo, sosteniendo el criterio de que la fórmula para contrarrestar la intromisión de extranjeros en el transporte multimodal, era la creación de terminales de carga integradas con Navieros mexicanos, Autotransportistas, Empresas de Maniobras y Ferrocarriles Nacionales, con la aportación de capital del Gobierno Federal.

Asimismo, dicho grupo de trabajo, recomendó la elaboración de un Reglamento para el transporte multimodal y el uso de contenedores, lo cual se logró años después gracias al esfuerzo desarrollado por diversas Direcciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que dió por resultado "EL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES", el 29 de Junio de 1979. El citado ordenamiento legal, obedeció a la necesidad de que nuestro país contara con un instrumento jurídico adecuado que le permitiera salvaguardar

la nacionalización del transporte mexicano, dada la inminencia de la implantación del Sistema Multimodal, y como consecuencia de ello, la penetración de operadores de transporte multimodal extranjeros.

El mismo grupo también examinó la situación del transporte en México y encontró que históricamente a cada modo de transporte se le había dado una atención específica, sin tomar en cuenta su interrelación, ni su trascendencia en los demás sectores de la economía, lo que originó un sistema de transporte insuficientemente integrado, esto determinó la necesidad de organizar el transporte nacional, pues de lo contrario las Empresas Multimodales Extranjeras, con el argumento del manejo de carga contratadas por ellos en el extranjero, con destino a México, podrían imponer políticas contrarias a los intereses del país como sería la desnacionalización del transporte con sus consecuencias, que habría afectado negativamente, el sano desarrollo económico nacional.

Fué así como se consideró inaplazable la creación de centrales de servicio de carga, concebidas como sociedades mercantiles integradas por los transportistas nacionales. Dentro de ese esquema se pensó en la constitución de una Empresa de participación estatal mayoritaria, bajo la forma de sociedad anónima de capital variable, que operara como coordinadora de dichas centrales y que se denominaría "CENTRAL MEXICANA DE TRANSPORTE MULTIMODAL".

Este proyecto que se inició en el año de 1973, se concretó en el año de 1979, con la creación de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A. de C.V., en la cual se integraron los diversos sectores de Transporte Nacional y sus servicios conexos. Para alcanzar los objetivos propuestos, fundamentalmente se fijaron dos etapas: La primera consistió en armonizar y consolidar el transporte interno relacionado con el

Transporte Multimodal, y la segunda, en prestar servicio puerta a puerta en el Comercio Internacional del país, lo cual se ha venido logrando en términos generales.

Esta Empresa se encuentra formada por los siguientes socios:

POR EL SECTOR AUTOTRANSPORTE FEDERAL:

- La Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones - - - - - 3,000 Acciones

POR EL SECTOR MARITIMO:

- Transportación Marítima Mexicana, S.A. - 2,000 Acciones
- Transportes Marítimos México, S.A. - - - 500 Acciones
- Servicios Marítimos Mexicanos, S.A. - - - 500 Acciones

POR EL SECTOR FERROVIARIO:

- Ferrocarriles Nacionales de México - - - 1,500 Acciones

POR EL SECTOR AEREO:

- Compañía Mexicana de Aviación, S.A. - - - 250 Acciones
- Aeronaves de México, S.A. - - - - - 250 Acciones

POR EL SECTOR MANIOBRISTA:

- Servicios Portuarios de Veracruz, S.A. de C.V. - - - - - 500 Acciones
- Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. - - - - - 500 Acciones
- Servicios Portuarios de Lázaro Cardenas, S.A. de C.V. - - - - - 500 Acciones

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

500 Acciones

El surgimiento de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, inquietó a diversas agrupaciones, cuyos miembros habían venido participando tradicionalmente en forma arbitraria o irregular, en actividades relacionadas directamente con el transporte multimodal y que se vieron afectadas no en lo que legítimamente les correspondía, sino en otras que realizaban fuera de sus atribuciones, como fué el caso de los Agentes Aduanales, por lo que estas agrupaciones inconformes al vislumbrar la posibilidad de no seguir realizando ese tipo de actividades marginales, trató de crear problemas de diversa índole que finalmente han sido superados casi en su totalidad.

Otro de los problemas suscitados, según información suministrada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se derivó de la solicitud de autorización para operar el servicio multimodal presentado por Transportadora Multimodal Mexicana, S.A. de C.V., cuyo socio principal es la Línea Naviera Tecomar, S.A., la que aparentemente es propiedad de mexicanos, con directivos de origen alemán y de la que se tiene información en el sentido de estar estrechamente vinculada con la compañía alemana Schenkel, que es una de las reespedidoras de carga más poderosas del mundo. Mediante oficio No. 20152 de fecha 12 de Julio de 1973, expedido por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Marina, se le otorgó permiso provisional para la operación de instalaciones de atraque en el muelle de Tuxpan, Veracruz, como servicio privado, con un régimen aduanal especial. lo que motivó fuertes protestas presentadas entre otros por los estibadores de Veracruz y Tampico, que consideraban ilegal que se otorgara una concesión de carácter privado a una empresa que no iba a manejar cargamentos de su propiedad y que presentaban intereses extranjeros y que además

su situación irregular violaba el régimen que se había venido aplicando en todo el sistema portuario nacional.

La Empresa Tecomar, S.A., inició sus operaciones en el año de 1973, con un solo barco, "El Dorli" de bandera extranjera que operaba entre Tuxpan, Ver., y Houston, Texas, principalmente con mercancías para Volkswagen, la cual posteriormente era transbordada en Houston a Líneas Europeas y Americanas, para ser conducidas de y hacia Europa. La Empresa Tecomar, S.A. con oficio No. 7080 del 14 de Abril de 1978, de la Dirección General de Marina Mercante obtuvo la aprobación de su Escritura Constitutiva, con fecha 15 de Marzo de 1982, dicha escritura quedó asentada en el Registro Público Marítimo Nacional con folio No. 304, en la partida 448, sin reportar gravámenes.

El Presidente del Consejo de Administración de Tecomar, S.A., es el Sr. Peter Harmsen Garms, y el Vicepresidente es el Sr. Carlos Viveros Figueroa. Los accionistas son:

<u>A C C I O N I S T A S</u>	<u>A C C I O N E S</u>	<u>I M P O R T E</u>
Peter Harmsen Garms	4,300	43'000,000.00
Herman Stoldt Rank	4,300	43'000,000.00
Carlos Viveros Figueroa	800	8'000,000.00
Hellnut Arturo Mueller Adams	200	2'000,000.00
Sergio Arenas de los Ríos	150	1'500,000.00
Arturo Wolff Alfaro	105	1'050,000.00
Manuel Pérez Martínez	100	1'000,000.00
Ricardo Diep Yunes	45	450,000.00
	<u>10,000</u>	<u>100'500,000.00</u>

El C. Arquitecto Eduardo Echeverría Robledo, aparentemente se separó a mediados de 1979, toda vez que en el mes de Sep

tiembre de ese mismo año, se efectuó un aumento de Capital Social de la Empresa, sin que apareciera ya como socio.

También como socio de Transportadora Multimodal Mexicana, S.A. de C.V., está integrada Trafinter, S.A., constituida mediante Escritura Pública No. 35153, de fecha 7 de Septiembre de 1966, pasada ante la Fé del Notario Público 38 del Distrito Federal, Lic. Jesús Castro Figueroa, formada inicialmente por los señores Hermann Stoldt Rank, Luis Hansberg Bacmeister, Olga de Hansberg, Dorothea Zollienger de Stoldt y Arturo Wolff Alfaro.

Dentro de las actividades contenidas en el Objeto Social, se encuentran entre otras: Las de celebrar, hacer y otorgar -- contratos en relación con la importancia y exportación de artículos y mercancías en general, explotar la patente aduanal del C. Sergio Arenas de los Ríos, quien se integró posteriormente a la sociedad.

Mediante oficio No. 270 - 29821, de fecha 10. de Marzo de 1971, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se le otorgó permiso provisional para la prestación del - Servicio Público de consolidación recolección y reparto de carga aérea internacional, en los términos del Decreto publicado en el Diario Oficial de fecha 17 de Julio de 1970, que dispone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, expedirá -- permiso a las Agencias Consolidadoras de Carga Aérea Internacional, para la prestación del servicio público, consistente en - la consolidación de carga aérea internacional, y su recolección y reparto a domicilio.

En dos Empresas Autotransportistas " Transportes González, S.A. de C.V.", que inicialmente formaron parte de Transportadora Multimodal Mexicana, S.A. de C.V. se separaron de la misma con lo que se incumple en lo previsto en el artículo 50. --

del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, -- que señala que en todo caso deberán estar representados por lo menos dos modos de transporte. No obstante, la solicitante en diversos escritos dirigidos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha manifestado que se han integrado a la Sociedad diversas Empresas Autotransportistas, pero en ningún momento lo ha acreditado debidamente, conforme a lo dispuesto por las Leyes de la Materia.

Es del dominio público, la forma en que Transportadora -- Multimodal Mexicana, S.A. de C.V., ha venido presionando mediante desplegados que en ocasiones han sido dirigidos en forma irrespetuosa a las Autoridades e interpuesto varios procesos de amparo, por si a través de alguna de las Empresas socias, -- de las cuales la mayor parte han sido declaradas improcedentes a excepción del 233/81, que se encuentra pendiente de trámite, en el que se señala principalmente como acto reclamado de la S.C.T., el no haberle dado respuesta a su solicitud, contravieniéndose lo dispuesto por el artículo 80., Constitucional. En el juicio de amparo antes citado, la autoridad judicial indebidamente concedió de que no se le impidiera la prestación del servicio multimodal de transporte en contenedores, entre tanto se le contestara su solicitud o se resolviera el juicio de amparo instaurado.

Se considera que fué indebida, en razón de que la Autoridad Judicial, sin tener atribuciones para ello, realizó un acto que es competencia exclusiva de la Autoridad Administrativa, es decir de la S.C.T., como es el de autorizar la operación -- del Transporte Multimodal.

En virtud de que ya se le dió respuesta a la solicitud -- presentada a Transportadora Multimodal Mexicana, S.A. de C.V., en el sentido de que no procede su solicitud, por que no se encuentran integrados dos modos diferentes de transporte den--

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

tro de la Empresa, mediante oficio de fecha 29 de Noviembre de 1982, dirigido al C. Juez Segundo de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal, por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la S.C.T., se le solicitó que se dejaran de surtir los efectos de la Suspensión Definitiva.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice:
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que me concede el Artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los Artículos 12, 13, 31 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 255 K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2o., 3o., 8o., párrafo primero, 50, 51, 52, 124, 152 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y,

3.4.1 C O N S I D E R A N D O

PRIMERO.- Que entre las facultades del Ejecutivo Federal a mi cargo, corresponde la del control y vigilancia de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, y sus servicios auxiliares y los conexos que operen en ellas.

SEGUNDO.- Que el intercambio de mercancías, sobre todo en el comercio internacional, exige que los diversos modos que intervienen en su transporte se combinen adecuadamente de tal manera que se preste un servicio integrado y eficiente desde el

punto en que un porteador se hace cargo de las mercancías, hasta el punto en que se realiza la entrega al consignatario o - destinatario.

TERCERO.- Que a fin de garantizar al usuario la seguridad de sus mercancías y bienes, así como su transportación y transbordo en los distintos medios de transporte que se requieran - para llegar a su punto de destino, es conveniente determinar - la responsabilidad entre los usuarios y una figura nueva denominada operador de transporte multimodal.

CUARTO.- Que en el ámbito internacional se ha adoptado el convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, por el que se regula el uso de -- los diversos modos de transporte en tráfico integrado, a través de un solo operador de transporte multimodal y mediante la expedición de un solo documento de transporte, lo que hace necesario que en nuestro país se tomen medidas para ajustar nuestros sistemas de operación a los usos internacionales, a fin - de preservar la nacionalidad mexicana de los prestadores de los servicios en el territorio nacional.

QUINTO.- Que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece la obligación de que los concesionarios y permisionarios de Vías Generales de Comunicación, combinen sus servicios cuando el interes público lo exija.

SEXTO.- Que es necesario fijar las bases y condiciones -- con las cuales debe efectuarse el transporte multimodal internacional en nuestro país y establecer las modalidades que dicte el interes público para preservar y dar seguridad al desarrollo del transporte nacional en beneficio de la colectividad y de - los propios prestadores de servicios; he tenido a bien expedir el siguiente:

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

CAPITULO I.

3.4.2. DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1o.- Este Reglamento se aplicará en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional.

Se presumirá que el transporte de mercancías unitarizadas que tengan origen o destino en el extranjero, se realiza al amparo de un contrato de transporte multimodal.

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

ARTICULO 2o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia, este

Reglamento y las demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTICULO 3o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos y terrestres así como los lugares del interior, bodegas habilitadas, terminales ferroviarias y otros recintos, en los que por reunir las condiciones de eficacia, seguridad e higiene, pueden realizarse maniobras de transporte multimodal internacional.

ARTICULO 4o.- Los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional deberán ser realizados por un operador de transporte multimodal debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De no cumplirse lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte impedirá la ejecución de dichos servicios.

Los operadores de transporte multimodal extranjeros y las empresas navieras mexicanas, podrán celebrar contratos y transporte multimodal siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

CAPITULO II.

3.4.3. DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 5o.- En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral pública o privada autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que por sí o por medio de otra actúe en su nombre, celebran un contrato de transporte multimo-

dal internacional 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 internacional, y asume frente al usuario o su causahabiente la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Los integrantes de la persona moral a que se refiere este artículo deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, también podrán serlo los concesionarios o permisionarios de servicios conexos a las vías de comunicación, a excepción del Estado o cualquier otro ente público; en todo caso, en la sociedad, estarán representados por lo menos dos modos de transporte.

ARTICULO 6o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a los operadores de transporte multimodal internacional para funcionar dentro del territorio nacional -- previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

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

En su escritura constitutiva se indicará que las acciones, partes sociales o aportaciones que integran el capital social deberán ser nominativas; además de que el administrador único o los integrantes del Consejo de Administración, cuerpo y comisiones, directores y gerentes, serán siempre los títulos representativos de las acciones, partes sociales o aportaciones incluirán lo estipulado en el párrafo precedente.

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

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

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

e).- Obtener la opinión de la Comisión a que se refiere el artículo 22 de este Reglamento.

ARTICULO 70.- El operador de transporte multimodal internacional está obligado a:

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

b).- Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para llenar su cometido.

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

d).- Someter a la previa aprobación de la Secretaría de -

Comunicaciones y Transporte los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte multimodal internacional a efecto de vigilar, en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo, hay participación por parte de la empresa naviera nacional.

e).- Sujetarse a las tarifas legalmente autorizadas y a sus reglas de aplicación.

f).- Contratar por conducto de las centrales de servicios de carga de autotransporte federal autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, el Autotransporte con los permisionarios o concesionarios de estos servicios en carreteras de jurisdicción federal.

g).- Contratar con los concesionarios o permisionarios legalmente autorizados, los movimientos de mercancías necesarios para la realización del contrato de transporte multimodal internacional.

h).- Contratar, en los casos que proceda, los servicios de quienes legalmente pueden prestarlos, para la recepción y maniobras de la carga y que no le estén expresamente conferidos en este Reglamento o en la autorización.

i).- Coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte multimodal internacional, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo exija el interés público y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.

j).- Notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero.

k).- Participar en las actividades de coordinación en materia operativa y mercantil que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

l).- Obtener previamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la autorización correspondiente, cuando para la prestación de un servicio, cuyo origen o destino esté en el territorio nacional, tuviera razones para no utilizar, parcial o totalmente, puertos marítimos mexicanos explicando en cada caso los motivos para ello. El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la aplicación de las sanciones conforme a la legislación de la materia procedan.

ARTICULO 8o.- La revocación de la autorización otorgada al operador de transporte multimodal internacional, procederá por incumplimiento de cualquiera de las condiciones contenidas en las mismas autorizaciones.

La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, conforme al procedimiento señalado en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CAPITULO III

3.4.4 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

ARTICULO 9o.- El Operador de Transporte Multimodal Internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijen las leyes aplicables a cada medio de transporte.

En consecuencia, el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a).- La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.
- b).- De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c).- De la demora en su entrega.

ARTICULO 10.- El operador de transporte multimodal tendrá derecho a repetir en contra de los porteadores en los términos de la legislación aplicable.

ARTICULO 11.- El operador de transporte multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

ARTICULO 12.- El operador de transporte multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de las mercancías o

bienes.

ARTICULO 13.- Cuando el operador de transporte multimodal internacional se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte -- multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el artículo 17 de este Reglamento.

ARTICULO 14.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tiene motivos razonables para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal internacional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta podrá incluir en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

ARTICULO 15.- Cuando el operador de transporte multimodal haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

ARTICULO 16.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de este no hace constar en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías el estado aparente de las mismas, se entenderá que las recibió

en buen estado aparente.

ARTICULO 17.- El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a).- La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.

b).- El estado aparente de las mercancías.

c).- El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional.

d).- El nombre y domicilio del expedidor.

e).- El nombre del destinatario, si ha sido comunicado -- por el expedidor.

f).- El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal internacional toma las mercancías bajo su custodia.

g).- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes.

h).- El lugar de entrega de las mercancías.

i).- Una declaración por la que se indique si el documen-

to de transporte multimodal es negociable o no.

j).- El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías.

k).- La firma del operador del transporte multimodal de la persona autorizada al efecto por él.

l).- El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, - incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.

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

n).- Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba este documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular las del presente Reglamento, por lo que toda estipulación que se aparte de la misma en perjuicio del expedidor o del consignatario, será nula.

o).- Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal, en la medida que no se contraponga con la legislación aplicable.

ARTICULO 18.- La expedición del documento de mercancías de

transporte multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores conforme a la legislación aplicable.

CAPITULO IV

3.4.5 DE LAS MANIOBRAS

ARTICULO 19.- Para ejecutar el servicio público de maniobras de carga, descarga, transbordo, alijo, consolidación y --desconsolidación de mercancías en transporte multimodal internacional, se requerirá permiso expedido por la Secretaría de - Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 20.- Las maniobras a que se refiere el artículo anterior se efectuarán en los locales o espacios de propiedad particular que designe el usuario del servicio y en la zona federal que al respecto determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; sin perjuicio de que tales maniobras puedan llevarse a cabo en los puertos marítimos, aéreos, fronterizos, patios de ferrocarril y los lugares en donde operen contrales de carga concesionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los términos de los artículos 1o. y 3o. de este Reglamento.

ARTICULO 21.- Los lugares donde se ejecutarán las manio--bras previstas en los artículos 19 y 20 de este Reglamento deberán contar con el equipo necesario, personal idóneo y dimensiones suficientes a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Sin perjuicio de las condiciones que sean fija-

das por las demás autoridades competentes.

CAPITULO V

3.4.6 DE LA COMISION DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 22.- Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal Internacional que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de - Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en -- Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos, Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. El titular de - la última nombrada fungirá como Presidente de la Comisión.

La comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo disponga el Presidente de la misma.

Las decisiones se tomarán por mayoría de votos, teniendo el Presidente, en caso de empate, voto de calidad.

CAPITULO VI

3.4.7 DE LA COORDINACION ADMINISTRATIVA

ARTICULO 23.- Las autoridades que, de conformidad con las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas vigentes, - tengan competencia en el servicio de transporte multimodal internacional, deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su legal prestación y para facilitar su ordenado desenvol

vimiento.

T R A N S I T O R I O S

ARTICULO PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.- Se abroga el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de contenedores publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de Julio de 1979.

ARTICULO TERCERO.- Se derogan todas las disposiciones administrativas en lo que se opongan al presente Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los dos días del mes de Agosto de mil novecientos ochenta y dos.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Jesús Silva Herzog Flores.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Mújica Montoya.- Rúbrica.-

(Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 -
VIII - 82)

CAPITULO CUARTO

ANALISIS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

4.1 SEMBLANZA PRELIMINAR

La vida económica y social de un Estado, se debe en gran medida a los transportes y las comunicaciones, lo mismo en los países desarrollados, que los que se encuentran en vías de - - desarrollo. A esto se debe que el Estado en México haya prestado una gran atención al transporte de noticias, de cosas y de personas creando toda una legislación especial que se ha orientado hacia el Derecho Administrativo principalmente con la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) y con numerosos reglamentos administrativos.

Este creciente interés público en materia de transporte - se ha manifestado en diversas formas: El Estado se ha reservado el monopolio del transporte de la correspondencia y de las comunicaciones telegráficas, realiza el transporte ferroviario casi en su totalidad, a través de organismos públicos descentralizado, y todos los demás transportes prácticamente estan sujetos a concesión o permiso por parte del Estado, que se exige para el uso o explotación de cualquiera de las posibles vías generales de comunicación (Artículos 1 y 8 LVGC)

De esta manera se ha disminuido considerablemente la aplicación del Derecho privado al contrato de transporte, que en - su mayor parte, se encuentra regido hoy día por el Derecho Administrativo.

Con todo el Código de Comercio continúa regulando el - - transporte terrestre y fluvial (Artículos 576 al 604) y el marítimo por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a su vez, el Código Civil dedica también al contrato de transporte un capítulo especial (Artículos 2646 al 2665) por lo que es necesario también el estudio de las disposiciones de uno y otro ordenamiento, pues, por una parte, sus normas se aplican en --

forma supletoria a los transportes públicos (Artículo 4o. Fracciones III y IV LVGC) y por otra parte, presenta gran interés el transporte civil porque su estructura jurídica sirva de esquema general para toda clase de transportes, sean públicos o privados, sean mercantiles o civiles.

Artículo 4o. LVGC.- Las controversias que se suscitan sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos.
- II.- Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales.
- III.- A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio.
- IV.- En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, y
- V.- En su defecto de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Hay que distinguir desde luego, entre el contrato de transporte mercantil y el contrato de transporte civil. Pero antes resulta conveniente conocer el siguiente comentario:

"El rancio aboleugo mercantil del contrato de transporte produce en nuestro ordenamiento jurídico un fenómeno curioso: El Código de Comercio no define, generalmente, los contratos; sólo dice cuando son mercantiles y deja al Código Civil la definición y estructura básica de las instituciones contractuales. El Código Civil, acostumbra definir y al hacerlo se des-

preocupa del Código de Comercio, al que sistemáticamente ignora" (Raúl Cervantes Ahumada) (1)

El contrato de transporte por vías terrestre o fluvial de todo género se reputará mercantil:

- I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualquiera efecto de comercio.
- II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante - el porteador o se dedique habitualmente a verificar - transportes para el público (Art. 576 Cod. Com.)

El código de Comercio se vale de esta dualidad, para poder determinar, si un contrato de transporte es de carácter -- mercantil.

1.- Por razón del sujeto (576 - II), se refiere a una Empresa transportista que habitualmente se dedica a verificar -- transportes para el público. Sin que baste que simplemente sea comerciante la persona que lo realiza aisladamente, sino que ha de ser además una empresa dedicada en forma profesional a la prestación de transporte para el público. Como lo menciona el Artículo 75 fracción VIII del mismo ordenamiento "La Ley reputa actos de comercio... Las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo" (2).

(1) Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Mercantil Página 555

(2) Sánchez Medel Ramón. Apuntes de Derecho Civil Páginas 462 y 463

2.- Por razón de su objeto (576-I), no puede aceptarse que sean mercantiles toda clase de transportes de mercancías, dado que puede darse también transporte civil sobre mercaderías o cualesquiera otros objetos.

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

Del mismo modo el Profesor Sánchez Medal, nos define el contrato de transporte Civil, como aquel de carácter "ocasional" y "privado", que no se realiza para el público, ni en forma habitual o profesional y que puede darse por ejemplo, cuando un jefe de familia para ayudarse al sostenimiento de su vehículo particular, acepta por un determinado precio, llevar en ciertas épocas del año a la escuela a los menores hijos de sus vecinos.

4.2. DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Se entiende "el contrato por el cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías" (Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal) (*)

(*) NOTA:

Para evitar repeticiones innecesarias, durante el estudio del presente contrato; al referirnos al Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional, mismo

que analizamos en el subtema 3.2, del capítulo anterior, sólo diremos "El Convenio", de igual forma cuando hablemos del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, analizado en el subtema 3.4 del mismo capítulo, será "El Reglamento".

4.3 C L A S I F I C A C I O N

El Contrato de Transporte Multimodal Internacional, es:

- a) Bilateral.- (Artículo 1836 Código Civil) "El contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente".

El operador de transporte multimodal, se obliga a transportar mercancías bajo su responsabilidad, "desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos en que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte" (Artículo 9o. del Reglamento).

Por su parte el Expedidor, se obliga a entregar las mercancías o bienes en las condiciones, lugar y tiempo convenido para su transportación (Artículo 588, Fracción 1, Código Comercial). Además de pagar por el servicio un precio cierto y en dinero, o bien si hubiesen libremente pactado alguna otra cosa.

- b) Oneroso.- (Artículo 1837) "Es aquel en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos; y gratuitos -- aquel en que el provecho es solamente de una parte".
- c) Conmutativo.- (Artículo 1838) "Cuando las prestacio--

nes que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas puedan apreciar inmediatamente el beneficio a la pérdida que les cause éste", las prestaciones que mutuamente se deben las partes, se aprecian desde el momento de la contratación, sin que dependa de algún acontecimiento futuro como el aleatorio.

- d) Ejecución duradera.- En virtud de que la ejecución -- del contrato no se efectúa en forma instantánea, sino con el transcurso del tiempo. Para la ejecución del -- servicio de transporte multimodal, se requiere tiempo.
- e) Consensual o Informal. Para la celebración de este -- contrato, no se requiere formalidad alguna, ya que el documento de transporte, sirve de prueba de la existencia de tal relación contractual.

4.4. ELEMENTOS PERSONALES

- a) El operador de transporte multimodal. Se define como: "toda persona, que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato" (El convenio, 2o. Disposiciones).

Por su parte el "Reglamento", además señala en su artículo 5o. "En los Estados Unidos Mexicanos, se entenderá por operador de Transporte Multimodal Internacional, la persona moral

pública o privada autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes...

Los integrantes de la persona moral a que se refiere este artículo deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieras que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, también podrán serlo los concesionarios o permisionarios de servicios conexos a las vías de comunicación a excepción del Estado o cualquier otro ente público, en todo caso, en la sociedad, estarán representados por lo menos dos modos de transporte".

De la anterior definición podemos agregar lo siguiente:

- 1.- En este contrato, se acepta la representación de las partes que lo celebran, a diferencia de otros contratos que son personalísimos o "Intuitu Personae", esto lo podemos atribuir a su naturaleza mercantilista, en donde se requiere la celeridad en los negocios.

Por lo que respecta a la responsabilidad del operador la analizaremos más adelante.

- 2.- Se menciona que la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes, será la encargada de otorgar las autorizaciones para la prestación de este servicio; efectivamente dichas atribuciones le competen, conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, además de que el mismo Reglamento, lo prevee en su Artículo 2o.
- 3.- La persona moral que se constituya en operador del -- servicio de transporte multimodal, deberá a su vez -- conformarse por concesionarios o permisionarios de un modo de transporte, y por concesionarios de servicios

conexos. Por servicios conexos entendemos : Los Fuertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que puedan hacerse maniobras para carga y descarga, y en general todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, ya que en realidad el transporte multimodal, implica todo un servicio integrado, de manera funcional, que va desde el momento en que se reciben las mercancías hasta su entrega, como punto final, al destinatario. Estos servicios conexos se encuentran regulados por el Reglamento en su Artículo 10.

- 4.- Se maneja en la definición, una figura común denominador como lo es la palabra "concesión", por lo que se hace interesante conocer brevemente lo que esto implica.

De esta manera tenemos que el Artículo 80. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señala que: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estos, será necesario el tener concesión o permiso -- del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones, a los de esta Ley y sus reglame--tos".

Por Vías Generales de Comunicación entenderemos, conforme al Artículo 10. LVGC.:

- I.- Los mares territoriales
- II.- Las corrientes flotables, navegables y sus afluentes.

- III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables.
- IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación.
- V.- Los ferrocarriles
- VI.- Los caminos
- VII.- Los puentes
- VIII.- El espacio
- IX.- Las líneas telefónicas
- X.- Las líneas conductoras, eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas.
- XI.- Las rutas del servicio Postal

Volviendo al Artículo 80., él mismo señala las circunstancias en que se dá ésta:

"La construcción, establecimiento o explotación de vías - generales de comunicación, se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía general y que deberá hacerse del conocimiento público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los primeros 15 días -- del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse el referido plan a las siguientes bases generales".

- I.- Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica, que carezcan de medios de trans--

porte expeditos.

II.- De conformidad con la fracción anterior, se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales.

III.- La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico.

IV.- La Federación realizará con la oportunidad debida las obras necesarias de colonización a lo largo de las -- zonas de influencia de las nuevas vías, en los lugares más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

Para la mejor observancia y fines que se propone este Artículo, se formará una Comisión Técnica Constructiva compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores y de las empresas, que fije el Reglamento que al efecto se expida.

Esta comisión tendrá asimismo, a su cargo, el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requieran.

El procedimiento específico para obtener la concesión o permiso lo determina el Artículo 15 LVGC.

Por lo que respecta al hecho de conocer, a quienes se les puede otorgar una concesión o permiso lo determina el Artículo 12 del mismo ordenamiento.

Artículo 12.- La concesión para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constitui--

das conforme a las Leyes del país...

Este artículo tiene su antecedente en el Artículo 27 frac
ción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexica
nos. Por otro lado el Artículo 9o de LVGC., nos determina --
cuales son los servicios de comunicación, que necesitan permis
o de la Secretaría de Comunicaciones y no una concesión, sin
establecer el motivo de tal diferencia.

- 5.- El Artículo 6o., del Reglamento señala los requisitos
para que la Secretaría de Comunicaciones, pueda autori
zar a los operadores de transporte multimodal intern
acional para funcionar dentro del territorio naciona
l (remitase a la unidad 3.4. de este estudio).
- 6.- Habrá de tenerse cuidado para otorgar la autorización
que la concesión de las vías generales de comunicación
estén vigentes, y no esten afectadas por la causa de
caducidad de la concesión señaladas por el Artículo 29
de LVGC.
- 7.- Por todo lo anterior tenemos que cuando una empresa -
se dedique a la prestación del servicio de transporte
multimodal internacional en forma habitual, tendrá --
que ajustarse a las bases que señala el Reglamento pa
ra tal efecto, de esta manera obtendrá la autorización
correspondiente, por lo que estará, habilitado y legi
timado. De otra manera la Secretaría impediría la eje
cución de ese servicio, (Artículo 4o. del Reglamento)
Esta autorización que otorga la Secretaría de Comunica
ciones a los operadores para funcionar dentro del -
territorio nacional, sería el equivalente a la formal
idad habilitante. (3)

(3) Sánchez Medel Ramón. Apuntes de Derecho Civil. Página
46.

En su obra el Maestro Ramón Sánchez Medal, citando a Muller, como una figura afín a la capacidad de contratar. Consiste en una autorización o permiso que se otorga a una persona - por una autoridad, judicial o administrativa, para la celebración de un determinado contrato. Se requiere una Autorización Judicial o Administrativa, en función de la persona con quien se contrata o en razón del objeto del contrato.

Decimos que sería equivalente la idea anterior, pues aunque se asemeja la figura señalada, no se aplica en su totalidad pues volvemos a la idea de que el transporte se encuentra totalizado en su ámbito por el Derecho Administrativo, única y exclusivamente una autoridad administrativa puede declarar tal - autorización y no un Juez.

b) EL EXPEDIDOR

"Es toda persona que por sí o por medio de otra en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte multimodal o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entregue efectivamente las - mercancías al operador de transporte multimodal en relación -- con el contrato de transporte multimodal" (Convenio).

c) EL CONSIGNATARIO

"Es la persona autorizada para recibir las mercancías" -- (Convenio).

Si el documento de transporte, no es de naturaleza negociable, el destinatario no sería "parte" en el contrato sino - únicamente sería la extensión del Expedidor.

Cosa diferente resulta cuando el documento de transporte, es de naturaleza negociable y se encuentra en la orden del destinatario, pues entonces asume al lugar del Expedidor, con las

obligaciones y derechos inherentes.

El Maestro Ramón Sánchez Medal, analiza la posición que guarda el destinatario o consignatario en torno a esta relación contractual, diciendo:

"Puede además tener relación con este contrato un tercero, llamado destinatario o consignatario, en el transporte de cosas y señalado dicho tercero en el contrato como beneficiario para recibir las mismas, (2656 - III). Aunque en este último caso puede considerarse que se trata de un contrato en favor del tercero; sin embargo, no se aplican a él todas las disposiciones de la estipulación en favor del tercero, especialmente la referente a la irrevocabilidad de la designación del destinatario, aunque éste haya tenido conocimiento de tal designación y la haya aceptado, o sea, no es aplicable el Artículo 1871 del Código Civil (Pacchioni), a menos que se tratara de un transporte mercantil en el que se hubiera expedido una carta de porte y tuviera ésta el carácter de un título de crédito en poder del tercero, pero en este caso los derechos irrevocables del tercero derivarían de que es el tenedor del documento, el titular del derecho incorporado a él, no derivarían propiamente de la irrevocabilidad de la estipulación de ese tercero"

(1)

4.5. ELEMENTOS REALES

Los elementos reales de este contrato son: Las mercaderías o efectos y el precio.

- a) Mercaderías o Efectos.- Se entiende por tal: "Cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte

(1) Sánchez Medal Ramón. Apuntes de Derecho Civil página 466

o embalaje análogo, si ha sido suministrado por el -- Expedidor" (Artículo 10. del Convenio), o bien "cualquier cosa o género vendible" (1)

- b) El precio.- También el precio o tarifa por servicio de transporte se encuentra controlado, y sujeto a lineamientos por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que el precio no queda a ca pricho de alguna de las partes o flotando como consecuencia del libre juego de la oferta y la demanda.

Fundamento: Artículo 7, fracción (e) del Reglamento. Artículo 50 de la LVGC: "La explotación de vías generales de comunicación objeto de concesión o permiso, será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas previamente autorizadas por la Secretaría"

4.6. ELEMENTOS FORMALES

Se trata de un contrato consensual o informal, por lo que para la celebración del mismo, no se requiere otra cosa más -- que el acuerdo de voluntades.

Simultáneamente a la elaboración del contrato el operador expedirá para su cliente el documento de transporte, según lo dispuesto por el artículo 13 del Reglamento. "Cuando el operador de transporte multimodal internacional se haga cargo de -- las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el Artículo 17 de este Reglamento.

(1) De Pina Rafael. Diccionario de Derecho.

Este requisito, de igual forma se encuentra previsto por el Artículo 66 de la LVGC, por el Artículo 2656 del Código Civil; asimismo por el Artículo 581 del Código de Comercio; Artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por documento de transporte multimodal, se entiende:

"El documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato" (Convenio, Disposiciones Generales).

Se desprende de lo anterior, que el documento entre otras cosas, presenta dos funciones: Por un lado sirve de documento ad-probationem, o prueba, de la existencia de una relación contractual, operador-expedidor, y por otro, señala el momento de la posesión de las mercancías, para su transportación.

Cabe agregar que la expedición del documento de mercancías de transporte multimodal internacional, es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores, conforme a la legislación aplicable (Artículo 18 del Reglamento)

Buscando un antecedente histórico para el documento de transporte multimodal, encontramos que el más remoto es el conocimiento de embarque.

En el mismo orden de ideas señala al Maestro Raúl Cervantes Ahumada (1) Puede considerarse que, históricamente, el conocimiento es el primer título representativo, y la institución se estructura y se abre paso en la práctica antes de que los juristas establecieran los perfiles de la doctrina que la expli

(1) c.f. Cervantes Ahumada Raúl. Títulos y Operaciones de Crédito. Página 153

ca, y que tan luminosamente ha sido elaborada por los juristas alemanes e italianos;

Suele afirmarse que el conocimiento data de la época medieval; pero para nuestra historia, es importante anotar que se le reglamentó en las Ordenanzas de Bilbao, que datan 1737, y que rigieron en nuestro país, como Código de Comercio, desde la época colonial hasta fines del siglo XIX. Dicen las Ordenanzas: "El conocimiento es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercancías y otras cosas para llevarlas de un puesto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, o a su orden o la del cargador, por flete concertado antes de cargarse". Se previene, además, en las Ordenanzas que la entrega de las mercancías se hará previa restitución del conocimiento al capitán, y que las entregas parciales se anotarán y firmarán "a espaldas del conocimiento".

Los términos en que se prestará el servicio de transporte multimodal, las características generales, y el cuidado con que deban transportarse las mercancías, además de contener las estipulaciones del contrato. Son los requisitos que deberán existir en el documento de transporte y ampliamente se señalan en el Capítulo Relativo a Disposiciones del Convenio, lo mismo -- que en el Artículo 17 del Reglamento (Remítase al 3.2. y 3.4)

Dentro de las características del documento de transporte encontramos que el documento puede expedirse con carácter negociable o no negociable, así:

1.- Documento expedido con carácter no negociable.

El operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un do-

cumento legible que contenga todos los datos característicos de las mercancías, así como el nombre del consignatario.

El operador quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte, o bien, a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, por escrito.

2.- Documento expedido con carácter negociable.

Se extenderá a la orden o al portador, si se extiende a la orden, será transferible por endoso, si se extiende al portador, será transferible sin endoso.

La entrega de las mercancías se podrá obtener, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado.

Esta última característica de la negociabilidad del documento de transporte, aunado a su origen, el emanar de un acto de comercio, hacen de él, un título de crédito. Si entendemos por título de crédito "los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna" (Artículo 5o. LT y OP). Derivamos de la definición las principales características de los títulos de crédito, que son: La incorporación, la legitimación, la literalidad y la autonomía. (1)

Dice la definición legal que el título de crédito es un documento "necesario". De esta palabra deducimos:

a) La incorporación.- El título de crédito es un documen

(1) c.f. Cervantes Ahumada Raúl. Títulos y operaciones de Crédito. Página 11.

to que lleva incorporado un derecho, en tal forma, -- que el derecho va íntimamente unido al título y su ejercicio está condicionado por la exhibición del documento; sin exhibir el título, no se puede ejercitar el derecho en el incorporado. Quien posee legalmente el título, posee el derecho en el incorporado. (El de recho incorporado en el documento es el disponer de - las mercancías.

- b) La Legitimación.- Es una consecuencia de la incorporación. Para ejercitar el derecho es necesario "legitimarse" exhibiendo el título de crédito. La legitimación tiene dos aspectos: Activo y Pasivo. La legitimación activa consiste en la propiedad o calidad que -- tiene el título de crédito de atribuir a su titular, es decir, a quien lo posee legalmente, la facultad de exigir del obligado en el título, el pago de la prestación que en el se consigna.

En su aspecto pasivo, la legitimación consiste en que el deudor obligado en el título de crédito cumple su obligación y por tanto se libera de ella, pagando a - quien aparezca como titular del documento. El deudor no puede saber, si el título anda circulando, quien - sea su acreedor, hasta el momento en que éste se presenta a cobrar, legitimándose activamente con la posesión del documento.

(Por lo que respecta a la legitimación activa, si se extiende a la orden el documento de transporte, será transferible por endoso, y de esta manera se legitima. Si se extiende al portador, será transferible sin endoso, por lo que de igual mente se legitima)

- c) La literalidad.- La definición legal dice, que el derecho incorporado en el título es "literal". Quiere - esto decir que, tal derecho se medirá en su extensión y demás circunstancias, por la letra del documento, por lo que literalmente se encuentra en él consignado (la medida del derecho, en extensión y circunstancias, se encuentra especificada en el documento y regulada por el Artículo 17 del Reglamento)
- d) Autonomía.- Es el derecho que cada titular sucesivo va adquiriendo sobre el título y sobre los derechos en él incorporados. Y la expresión "autonomía" indica que - el derecho del titular es un derecho independiente en el sentido de que cada persona que va adquiriendo el documento adquiere un derecho propio. (Al adquirir el documento se subraya los derechos en él incorporados)

Con todos los anteriores supuestos podemos determinar que el documento de transporte multimodal, es una cosa mercantil, conforme a lo dispuesto por el Artículo 1c. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito: "Son cosas mercantiles - los títulos de crédito. Su emisión, expedición, endoso, aval o aceptación, y las demás operaciones que en ellos se consignent, son actos de comercio..."

Nos falta determinar a que tipo corresponde este título - de crédito, dentro de la clasificación general de los títulos de crédito.

Por las características de este título, tenemos que corresponde a los títulos de tradición o representativos y son:

"Aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito sino en un derecho real sobre la mercancía amparada

por el título. Por esto se dice que representan a las mercancías" (1)

Las características de los títulos representativos, han sido resumidas por Messineo, de la siguiente manera:

- I.- En cuanto a su contenido, con derecho no a una prestación en dinero, sino a una cantidad determinada de mercancías que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento.
- II.- El poseedor del título representativo estará en posesión de las mercancías por medio de un representante, o sea el depositario, el cual a su vez posee las mercancías.
- III.- Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen sólo un derecho de crédito, sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición sobre las mismas. El título tiene la posibilidad de invertir a otro el derecho de posesión cediendo la investidura del derecho de posesión sobre el título. (2)

Quiere esto decir, que quien posee el título posee la mercancía amparada por él, y que la razón de poseer la mercancía es la posesión del título. Es decir los títulos representativos que proporcionan un medio de circulación material del título, la mercancía amparada por él circula directamente, de tal manera que al enajenar el título se enajena la mercancía. "La entrega del título equivale a la entrega de las mercancías, y

(1) c.f. Cervantes Ahumada Raúl. Títulos y Operaciones de Crédito. Página 17.

(2) Op. cit. por Cervantes Ahumada Raúl. Páginas 17 y 18 Títulos y Operaciones de Crédito.

cualquier vínculo que deba establecerse sobre la misma, deberá comprender, además, el título que las representa. (1)

Refuerzan las bases del título representativo los Artículos 19 y 20 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

4.7. OBLIGACIONES DEL OPERADOR

El operador estará obligado a:

- a) Recibir las mercancías en el tiempo, condiciones y lugar convenidos, para ejercitar su transportación (Artículo 590, fracción I, C. Co.)
- b) Empezar y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato (Artículo 590, fracción II, C. Co.)
- c) Verificar el viaje, desde luego, si no hay término -- ajustado, en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente (Artículo 590, fracción III, C. Co.)
- d) Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva - responsabilidad, desde que las reciba hasta que las - entregue a satisfacción del consignatario (Artículo - 590, fracción IV, C. Co., Artículo 90. del Reglamento)
- e) Entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella (Artí-

(1) De Pina Vara Rafael. Derecho Mercantil Mexicano. Página 331.

culo 590, fracción V, C. Co., apartado tercero, relativo a la "Documentación", del Convenio de las Naciones Unidas).

- f) Pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la in demnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado el cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio de transporte (Artículo 590, fracción VI, C. Co., Artículo 9 del Reglamento)
- g) Proporcionar el equipo y material humano necesario pa ra efectuar con eficacia y seguridad el servicio sol i citado.
- h) Subcontratar los servicios de otras empresas concesio narias del transporte federal de carga por vía maríti ma, fluvial, aérea o terrestre y sus servicios conec - xos para la transportación coordinada de las mercan- cías en contenedores (Artículo 7o, incisos F, g, h, i del Reglamento.)
- i) Asumir la responsabilidad del contenedor con mercan- cías o vacío, desde el momento en que el "Operador" o cualquiera de sus representantes del transporte reci- ban el contenedor o la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de los mismos al destinatario, en los términos que fijen las Leyes aplicables a cada modo de transporte.
- j) Contratar a solicitud escrita y a cargo del usuario - el seguro de mercancías en los términos y condiciones establecidas por la Ley de la materia.
- k) Probar que las pérdidas o averías de las mercancías,

o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos. (Artículo 590, - - fracción VIII, C. Co.)

- l) Pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio del perito tuvieren -- las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones del documento de transporte.
- m) Y, en general, a cubrir al cargador o consignatario - los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya por que no se dé cumplimiento al contrato relativo.

4.8. DERECHOS DEL OPERADOR

El Operador tiene derecho a:

- a) Recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador, no se verifique el viaje -- (Artículo 591, fracción I, C. Co.)
- b) Percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador, no se verificare el - viaje, siempre que, a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo (Artículo 591, fracción II, C. Co.)
- c) Rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere

su continuación un acontecimiento de fuerza mayor. -
(Artículo 591, fracción III, C. Co.)

- d) Exigir del Expedidor la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción. y si éste, previo requerimiento, rehusa re u omitiere tal diligencia, el operador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o do lo. (Artículo 591, fracción V, C. Co.)
- e) Que el destinatario le reciba, de la carga averiada - las mercancías que esten ilesas, siempre que, separadas de las averiadas, no sufreren disminución en su - valor. (Artículo 591, fracción C. Co.)
- f) Retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte (Artículo 591, fracción VIII, C. Co.)
- g) Promover el depósito de las mercancías ante la autori dad judicial del lugar en que haya de hacerse la en- trega, si en él, no encontrará al consignatario o a - quien lo represente, o si hallándolo, rehusare reci- birlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos. (Artículo 591, fracción VIII, C. Co.)
- h) Incluirse en el documento de transporte una reserva, cuando el operador tenga motivos razonables para sos- pechar sobre la veracidad de los datos proporcionados por el Expedidor. (Artículo 14, del Reglamento).

4.9. OBLIGACIONES DEL EXPEDIDOR

El Expedidor deberá obligarse a:

- a) Entregar las mercancías o bienes en las condiciones, lugar y tiempo convenido para su transportación (Artículo 588, Fracción I, C. Co.)
- b) Entregar los documentos necesarios para el libre - - tránsito de las mercancías (Artículo 588, Fracción II C. Co.)
- c) Sufrir las pérdidas y averías de las mercancías o bienes que proceden de vicio propio de las mismas, o por caso fortuito o fuerza mayor (Artículo 588, Fracción IV C. Co., 11 del Reglamento)
- e) Indemnizar al Operador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las negociaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuerza de sus estipulaciones hubiese hecho en favor del Expedidor (Artículo 588 Fracción V. C. Co.,)
- f) Remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar a su final destino (Artículo 588, Fracción VI C. Co.)
- g) Informar al transportista por escrito de la exacta - naturaleza de la peligrosidad de las mercancías y bienes, antes de que sean tomadas bajo su cargo, así como indicarle las precauciones que deban ser tomadas. En caso de incumplimiento, el Expedidor será responsable de todas las pérdidas, daños, demoras o gastos que se originen, reservándose el Operador el derecho de descargar, destruir o entregar las mercancías en cualquier lugar, cuando por tales omisiones corra algún - riesgo en su vida o propiedades.

Cuando el Operador, teniendo conocimiento de la naturaleza peligrosa de las mercancías en su transportación se presente cualquier riesgo, éste puede de cualquier manera descargarla, destruirla o hacerla inofensiva, sin responsabilidad para él. (Artículo 12 del Reglamento)

4.10. DERECHOS DEL EXPEDIDOR

El Expedidor tiene derecho a:

- a) Variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al Operador y le entregare el documento expedido a favor del primer consignatario. (Artículo -- 589, fracción I, C. Co.)
- b) Variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la -- entrega de la carga, dando oportunamente al Operador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado del documento original por otro, debiendo indicar al Operador , el nuevo consignador, si lo hubiere.
- c) Pedir devolución de las mercancías o bienes que se encuentran a cargo del Operador, cuando se vean afectados sus intereses económicos, previo pago por las maniobras y servicios realizados. La devolución podrá efectuarse momentos antes de que se inicie su transportación durante la misma. (Artículo 578 a 580 del - C. Co.)
- d) Recibir la indemnización que corresponda, cuando se -- compruebe que la pérdida o daño de la carga se originó por descuido o negligencia del Operador. (Artículo 590, fracción VIII, C. Co., 9, inciso a y b del Regla-

mento).

Por su parte el Destinatario, tiene el deber de:

- 1.- Recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en el documento.
- 2.- Abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el Operador.
- 3.- El destinatario rehusare cuampilir esta obligación, el Operador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo (595 C. Co.)
- 4.- Devolver el documento u otorgar en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583.

Derecho, en cambio tiene el destinatario, a que mientras sea tenedor, el documento expedido a su favor se le entreguen las mercancías, cualquiera que sean las ordenes que en contrario diere el expedidor con posterioridad.

4.11 LIMITES Y DEFENSAS DE RESPONSABILIDAD

Resulta pertinente dejar asentado el origen de la palabra responsabilidad, misma que está formada por la raíz Latina Spondeo, que significa en el Antiguo Derecho Romano, la forma en que se vincula solemnemente al deudor en los contratos verbales, que están destinados a dar origen a una obligación frente a terceros.

Asímismo el Maestro Borja Soriano, la define como "la -- obligación que tiene una persona de indemnizar a otra por los daños y perjuicios que se le han causado". (1)

Habiendo mencionado el origen de la palabra responsabilidad, así como su definición nos avocaremos al estudio de la -- responsabilidad en el Transporte Multimodal Internacional de - Mercancías.

4.12 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

14.12.1 PERIODO DE RESPONSABILIDAD

1.- La responsabilidad del operador de Transporte Multimodal por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega (Convenio 4o. disposición Responsabilidad del Operador).

2.- A los efectos de esta disposición se considerará que -- las mercancías estén bajo la custodia del operador de Transporte Multimodal:

a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

- Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste, o

- De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales según las leyes y reglamentos aplicables en el lugar

(1) Borja Soriano Manuel. Teoría General de las Obligaciones. Tomo II Página 89

en que las mercancías, se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas:

- b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - Poniéndolas en poder del consignatario, o
 - En el caso de que el consignatario no reciba las mercancías del operador de Transporte Multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trata aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

En el párrafo 1 y 2, la expresión "Operador de Transporte Multimodal", comprende también a los empleados o agentes del Operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de Transporte Multimodal, y los términos "Expedidor" o "Consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del Expedidor o del Consignatario respectivamente.

4.12.2 FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

El Operador de Transporte Multimodal, será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, adoptaron todas las medidas que probablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

De el mismo modo las empresas de vías generales de comuni-

cación son responsables de las pérdidas o averías que sufran - los efectos que transporten (Artículo 71, LVGC). El mismo principio se encuentra en el Artículo 590, Fracción IV, del Código de Comercio, que dispone que el porteador está obligado a cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad.

Los casos que pueden presentarse son los siguientes:

- a) Averías.- "Es realmente difícil distinguir la avería de la pérdida ya que se confunden si por avería entendemos el deterioro, merma o corrupción de las cosas - atribuidas a causas internas o externas, tal vez la - única diferencia pudiera establecerse diciendo que la avería afecta a las cosas en su substancia, en tanto que la pérdida las afecta en su cuantía". (1)

- b) El retraso en la entrega.- cuando las mercancías no - han sido entregadas en el plazo expresamente acordado o a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo que atendidas las circunstancias del caso, será razonable oxigir de un operador de Transporte Multimodal diligente (Artículo 81 LVGC)

4.12.3 EXCEPCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR

Las empresas no responden cuando la avería, pérdida, re-
traso, han sido ocasionadas por vicio propio de las cosas, como
caso fortuito o hechos del cargador o destinatario.

Analicemos estas situaciones:

- (1) Rodríguez y Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil
Tomo II, Editorial Porrúa.

- a) **Vicio Propio.**- Existe éste, cuando la pérdida o avería es imputable y así se prueba a la naturaleza de las mercancías, en cuanto por motivos como al calor o por otra causa natural esten espuestas a riesgo particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma (Artículo 71, Fracción III de la LVGC) En estos casos las empresas deberán formar la tabla de las mercancías que deban considerarse sujetas a merma y tomando en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstancias que pueden influir, fijarán la proporción de la merma de la que no serán responsables y aunque la merma exceda de lo normal, tampoco serán responsables las empresas si los objetos fueron cargados por el remitente o descargados por el consignatario. Debe advertirse que en caso de pérdida total, la empresa no tiene derecho a reducir su responsabilidad por causa de merma.

Los artículos de naturaleza peligrosa, como explosivos y sustancias inflamables o corrosivos, determinen también la responsabilidad de las empresas portadoras (Artículo 71, Fracción IV. LVGC).

- b) **Caso fortuito o fuerza mayor.**- "Es un acontecimiento que está fuera del dominio de la voluntad, pues no se le puede preveer o aún previniéndolo no se el puede evitar" (1)

4.12.4 LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de -

- (1) Gutiérrez y González Ernesto. Derecho de Obligaciones Editorial Cajica.

las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

4.13 RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

4.13.1 FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstas actúan en el ejercicio de sus funciones todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte. (Convenio. 5o. Disposición, Responsabilidad del Expedidor).

4.13.2 MERCANCIAS PELIGROSAS

- 1.- El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
- 2.- El expedidor cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquellas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse, si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal, tiene conocimiento del carácter y peligro de

las mercancías por otro conducto:

- a) El expedidor será responsable respecto del operador - de transporte multimodal de todos los perjuicios resul tantes de la expedición de tales mercancías.
- b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descar gadas, destruídas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar o indemnización.

4.14 PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES

- 1.- Toda acción relativa al transporte multimodal interna cional, en virtud del presente Convenio, prescribirá si no se ha invocado un procedimiento judicial o arbi tral en un plazo de dos años.
- 2.- El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas, o en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieron haberse entregado.
- 3.- La acción de repetición que compete al operador de - transporte multimodal, podrá ejercitarse, incluso con posterioridad al vencimiento de dos años, siempre que se ejercite dentro del término que señale la legisla ción interna del país en que se instaure el procedi- miento, pero en ningún caso este término podrá ser in ferior a 90 días.
- 4.- El término para ejercitar la acción de repetición, de be computarse a partir de la fecha en que el operador

haya satisfecho la reclamación que se le haya formulado, o a partir de que haya sido emplazado a juicio como consecuencia de la acción ejercitada en su contra

4.15. EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD

El Artículo 592 del Código de Comercio, establece que la responsabilidad del porteador, en caso de pérdida o avería, se extingue en dos casos.

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

Fracción II.- Por el transcurso de seis meses en las expodiciones verificadas dentro de la República y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero.

Este plazo de seis meses y el de un año, supone una excepción a lo dispuesto en el Artículo 1043, fracción III, del Código de Comercio Mexicano. Con arreglo al cual "Todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo" prescribirán en un año.

DEL ANTERIOR ESTUDIO HEMOS LLEGADO A LAS SIGUIENTES

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

- PRIMERA.- El sistema Multimodal Internacional de Mercancías, representa en la actualidad, la tecnología más - - avanzada en materia de transporte internacional, - que permite una mayor y mejor participación de los países del mundo, en el Comercio Exterior.
- SEGUNDA.- El sistema de Transporte Multimodal, presenta la - posibilidad de que los países desarrollados, así - como los que se encuentran en vías de desarrollo, compartan en forma igualitaria las ventajas que -- conlleva la utilización de este servicio, sin perjuicio de abusos por parte de las Naciones poderosas, ya que cada Nación emitirá su Reglamento.
- TERCERA.- En el ámbito internacional, se ha logrado establecer un orden jurídico, que contempla la integración de los modos de transporte terrestre, marítimo y - aéreo, para el tráfico de mercancías, bajo la responsabilidad de un solo Empresario y al amparo de un documento único de transporte.
- CUARTA.- En el aspecto jurídico, el Transporte Multimodal - originó en México un instrumento legal, que protegiera los intereses nacionales del transporte, y - que fué el Reglamento para el Transporte Multimodal

Internacional.

- QUINTA.- El Estado se ha reservado el monopolio del transporte casi en su totalidad, a través de organismos públicos descentralizados y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión o permiso.
- SEXTA.- Por lo antes expuesto, tenemos que se ha disminuído considerablemente la aplicación del Derecho Privado al contrato de transporte, aunque sus normas se aplican supletoriamente a los transportes públicos. (Artículo 4o. LVGC.)
- SEPTIMA.- En cuanto a la naturaleza jurídica, podemos aseverar que es de carácter mercantil, toda vez que con fundamento en el Artículo 576-II y 75-VIII del C. Co., el sujeto activo de la operación, deberá ser "una Empresa Transportista que habitualmente se dedica a verificar transportes para el público", - sin que baste que simplemente sea comerciante la persona que lo realiza aisladamente.
- OCTAVA.- Su clasificación será la de un contrato bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución duradera y consensual o informal.
- NOVENA.- Por lo que se refiere a la personalidad del Operador, para poder ser aspirante al mismo, el Reglamen

to prevee que dicha persona moral sea poseedor de por lo menos dos modos de transporte.

DECIMO.- Por lo que se refiere al documento de transporte, tenemos que es un título de crédito de los denominados: Representativo o de Tradición.

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

AGUILAR CARBAJAL LEOPOLDO

CONTRATOS CIVILES
EDITORIAL PORRUA, S.A.
SEGUNDA EDICION 1977

BORJA SORIANO MANUEL

TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES
TOMO I
EDITORIAL PORRUA, S.A.

BRIDGES J. K.

HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES
TERRESTRES
SALVAT EDITORES DE MEXICO, S.A.
EDICION 1965

CERVANTES AHUMADA RAUL

DERECHO MARITIMO
EDITORIAL HERRERO, S.A.
QUINTA EDICION 1975

CERVANTES AHUMADA RAUL

DERECHO MERCANTIL
EDITORIAL HERRERO, S.A.
QUINTA EDICION 1975

CERVANTES AHUMADA RAUL

TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO
EDITORIAL HERRERO, S.A.
NOVENA EDICION 1976

GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO

DERECHO DE LAS OBLIGACIONES
EDITORIAL CAJICA, S.A.
QUINTA EDICION 1982

MUÑOZ LUIS

DERECHO MERCANTIL
VOLUMEN CUARTO
PRIMERA EDICION 1974

NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA

EDITORIAL CUMBRE, S.A.
TOMO VI
SEGUNDA REIMPRESION
EDICION 1986

PINA VARA RAFAEL DE

DERECHO MERCANTIL MEXICANO
EDITORIAL PORRUA, S.A.
DECIMO SEPTIMA EDICION

RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN

CURSO DE DERECHO MERCANTIL

TOMO II
EDITORIAL PORRUA, S.A.
DECIMA EDICION 1972

SANCHEZ MEDAL RAMON

APUNTES DE DERECHO CIVIL
TESIS EDITORIAL. ISLAS DONDE
HERMANOS
EDICION 1972

SEARA VAZQUEZ MODESTO

DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO
EDITORIAL PORRUA, S.A.
QUINTA EDICION 1973

LEGISLACION CONSULTADA

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL
EDITORIAL PORRUA, S.A.

CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS
EDITORIAL PORRUA, S.A.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS
EDITORIAL PORRUA, S. A.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
EDITORIAL PORRUA, S.A.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA
FEDERAL
EDITORIAL PORRUA, S.A.

C O N F E R E N C I A S

INFORME DEL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
DE LAS NACIONES UNIDAS (ECOSOC)
GINEBRA, SUIZA

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
CONTENEDORES. UNITARIZACION DE LA CARGA
GINEBRA, SUIZA 1972

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)
GINEBRA, SUIZA 1974

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD) SOBRE LAS
CONSECUENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES DEL
TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN -
LOS PAISES EN DESARROLLO. TERCER PERIODO
DE SESIONES 19-IX-1975, GINEBRA, SUIZA

INFORME DEL SEXTO PERIODO DE SESIONES DEL
GRUPO PREPARATORIO INTERGUBERNAMENTAL, PA
RA EL CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL -
INTERNACIONAL (UNCTAD), GINEBRA, SUIZA
1979.