



UNIVERSIDAD VILLA RICA

**ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD
NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

**“BREVE ANÁLISIS DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE MULTIMODAL”**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA:

ELIZABETH HERNÁNDEZ PÉREZ

Director de Tesis:

MTRO. GENARO CONDE PINEDA

Revisor de Tesis:

LIC. ANA LILIA GONZÁLEZ LÓPEZ

BOCA DEL RÍO, VER.

SEPTIEMBRE 2014



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
--------------------	---

CAPÍTULO I

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema.....	4
1.2 Justificación del problema	4
1.3 Delimitación de objetivos.....	5
1.3.1 Objetivo general	5
1.3.2 Objetivos específicos	5
1.4 Formulación de la hipótesis.....	5
1.5 Determinación de variables.....	5
1.5.1 Variable independiente.....	5
1.5.2 Variable dependiente	5
1.6 Diseño de la prueba	6
1.6.1 Investigación documental.....	6
1.6.1.1 Bibliotecas públicas visitadas.....	6
1.6.1.2 Bibliotecas privadas visitadas	6
1.7 Técnicas empleadas	6
1.7.1 Fichas bibliográficas.....	6
1.7.2 Fichas de trabajo	6

CAPÍTULO II
ANTECEDENTES, SITUACIÓN ACTUAL SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA
Y SU NORMATIVIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

2.1 Concepto de transporte.....	7
2.1.1 Transporte acuático	8
2.1.2 Transporte por barcos de vapor	9
2.1.3 Transporte por carretera	9
2.1.4 Transporte ferroviario	12
2.1.5 Transporte aéreo.....	14
2.1.6 Transporte de carga internacional.....	15
2.2 La época antigua.....	16
2.3 La revolución industrial	17
2.4 Época actual	17
2.5 Normatividad nacional.....	18
2.6 Normatividad internacional.....	21

CAPÍTULO III
SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y CONCEPTOS TECNICOS
OPERACIONALES

3.1 Concepto del servicio de transporte multimodal y características esenciales del contrato de transporte multimodal.....	27
3.1.1 Definiciones comunes en el contrato de servicio de transporte Multimodal	27
3.2 Infraestructura del transporte multimodal.....	33
3.3 Importancia de la contenerización.....	34
3.4 Finalidad y alcance de los INCOTERMS (INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS).....	37
3.5 Operación logística	44

3.6 De los operadores de transporte multimodal.....	46
3.7 Requisitos para la constitución social del operador de Transporte Multimodal como persona jurídica	49

CAPÍTULO IV

NATURALEZA JURÍDICA, COMPLEJIDAD JURÍDICA, PLAZO PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN, PRESCRIPCIÓN-CADUCIDAD Y ARBITRAJE

4.1 Naturaleza jurídica del transporte multimodal	52
4.2 Complejidad jurídica.....	54
4.3 Valor probatorio del documento de transporte multimodal.....	55
4.4 Plazo para el ejercicio de la acción	57
4.5 Prescripción- Caducidad	57

CAPÍTULO V

REQUERIMIENTOS, LIMITACIONES, RESPONSABILIDADES, INDEMINIZACIONES Y SANCIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

5.1 Limitación de la responsabilidad del operador de transporte Multimodal	61
5.2 Responsabilidad del operador de transporte multimodal	61
5.2.1 Obligaciones del operador de transporte multimodal	64
5.3 Responsabilidad sobre la carga	66
5.3.1 Indemnización por pérdida de daño de las mercancías, indemnización con valor declarado e indemnización sin valor declarado y sin transporte acuático	68
5.4 Plazo de reclamación	70
5.5 Daño aparente, daño no aparente, responsabilidad por retraso en la entrega, indemnización por retraso en la entrega y seguros	71
5.6 Responsabilidad civil contractual y extracontractual	72

5.7 Responsabilidad por continuidad por viaje, infracciones y sanciones; y documentación fraudulenta	74
5.8 Actualización documental OTM.....	76
5.9 Información estadística, incumplir o propiciar el incumplimiento normativo	77
5.10 Renovación del certificado de registro, formalidad de las sanciones e infracciones frecuentes en el documento de transporte multimodal	79
5.11 Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción	86
5.12 Jurisdicción y competencia	87

CAPÍTULO VI
VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL

6.1 Ventajas del servicio de transporte multimodal	89
6.2 Desventajas del servicio de transporte multimodal	92
CONCLUSIONES	96
BIBLIOGRAFÍA	100
ICONOGRAFÍA	103

INTRODUCCIÓN

El Servicio de Transporte Multimodal es de gran importancia, ya que gracias a la utilización de dicho Servicio, el usuario se evita la necesidad de firmar con uno o más prestados de Servicios distintos Contratos para llevar a cabo el Transporte de sus mercancías, además de esta ventaja se tiene aún otra que así como la anterior es de suma importancia ya que al cliente lo que también le interesa es el ahorro de tiempo y al mismo tiempo de hacer esto ser favorecido en su economía.

Al paso de los años de acuerdo al avance de los diferentes tipos de Transporte el hombre ha tenido la necesidad de buscar un Servicio de Transporte completo, pero también la búsqueda de normas que regulen al mismo, es por esto que gradualmente las disposiciones de otros países se han tomado para llevar a cabo la prestación del Servicio de Transporte Multimodal para satisfacer sus necesidades con flexibilidad y oportunidad permanentes.

En ese contexto de crecientes exigencias de los usuarios y de presencia de un mayor número de competidores en el mercado, tanto de uno, como de otros de los modos disponibles, los transportistas enfrentan situaciones que los han obligado a emprender diversas acciones para sobrevivir en el mercado y mantener la rentabilidad de sus empresas, la necesidad de actuación se ha manifestado en todos los modos por igual, tanto a nivel internacional como nacional.

En general, puede decirse que los transportistas han orientado su actuación a lograr una serie de ventajas para escapar a la doble presión que para ellos significa el tener que prestar Servicios de Transporte con un nivel de calidad cada vez más exigente a tarifas con presión a la baja, debido a la presencia de competidores, ellas son las economías de escala, el uso eficiente de los modos, la entrada de nuevos mercados, las economías de densidad y el aumento de nuevos mercados, las economías de densidad y el aumento de productividad en las actividades de la empresa.

Dentro del panorama descrito, el caso de los Transportistas Mexicanos no es excepcional, ya que desde 1989 se crearon amplias medidas liberalizadoras del autotransporte como lo es la del movimiento de Contenedores, el Transporte Aéreo regular, regional y troncal, la de puertos e incluso el Transporte Ferroviario, todos estos movimientos han dado origen a un nuevo marco jurídico para la prestación de Servicios de Transporte.

La promulgación de las medidas descritas se ha debido a que se cuenta con un Transporte más flexible, competitivo y más responsivo a las necesidades del aparato productivo y distributivo nacional, ahora no sólo orientada hacia el mercado doméstico sino también hacia el exterior.

La integración de la economía mexicana al mundo y la previsible incorporación de México a la Zona de Libre Comercio de Norteamérica son factores que refuerzan la necesidad de contar con un Transporte con gran capacidad de oferta y calidad de Servicios competitivos.

Así en el sector del Transporte Mexicano, se han comenzado a manifestar algunas presiones similares a las que afectan el Transporte a nivel mundial, pero es así como se ha venido evolucionando para ir avanzando y cubrir con todas las necesidades que el cliente requiere para que estas cada vez sean mejoradas de

forma que tanto el cliente como el prestador de Servicio tengan un cambio radical que beneficie a ambas partes.

CAPÍTULO I

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

¿Cuál es la importancia del Servicio de Transporte Multimodal?

1.2 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Quienes utilizan el Servicio de Transporte Multimodal lo hacen con el fin de alcanzar y obtener los beneficios y expectativas que todo empresario busca ya que este ofrece menores costos y seguridad para los mismos, este régimen de Transporte va a ayudar a determinar la integración de movimientos de carga en cadena combinando dos o más medios de Transporte y llevado a cabo bajo la firma de un solo Contrato.

Con el Transporte Multimodal, aumenta la velocidad de la distribución de mercancías, disminuyendo las interrupciones en el movimiento de cargas, así como reduciéndose los costos en los lugares donde cambia el modo de Transporte ya sea en puertos, aeropuertos, estaciones de tren, etc.

1.3 DELIMITACIÓN DE OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Examinar la eficiencia del Servicio de Transporte Multimodal.

1.3.2 Objetivos Específicos.

- * Distinguir el avance del Transporte.
- * Analizar cómo opera el Servicio de Transporte Multimodal.
- * Investigar los requerimientos, limitaciones, responsabilidades, indemnizaciones y sanciones del Servicio de Transporte Multimodal.

1.4 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS

El Servicio de Transporte Multimodal es de gran importancia por ser una forma segura y adecuada a los requerimientos del mercado para llevar a cabo el traslado de las mercancías entre su origen y un destino. Y a pesar de utilizar distintos medios de transporte se realiza la firma de un solo contrato.

1.5 DETERMINACIÓN DE VARIABLES

1.5.1 Variable Independiente

Método eficaz introducido para alcanzar la seguridad de las mercancías mientras estas fluyen rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino.

1.5.2 Variable Dependiente

El Servicio de Transporte Multimodal Operación Logística importante alcanzada gracias a la creación y utilización de las cajas llamadas contenedores que sirven para transportar la mercancía en grandes cantidades de forma estibada y con la ventaja de que dicha mercancía no se dañe.

1.6 DISEÑO DE LA PRUEBA

1.6.1 Investigación Documental.

1.6.1.1 Bibliotecas Públicas Visitadas.

A).- Unidad de Servicios Bibliotecarios y de información (USBI), ubicada en la Avenida Ruíz Cortines sin número, esquina Juan Pablo II, del municipio de Boca del Río, Veracruz.

B).- Biblioteca Municipal del Puerto de Veracruz, con domicilio en la calle Ignacio Zaragoza sin número, entre Francisco Canal y Esteban Morales, de esta ciudad de Veracruz, Veracruz

1.6.1.2 Bibliotecas Privadas Visitadas.

A).- Biblioteca de la Universidad Villa Rica, con domicilio en Calzada Urano sin número esquina Progreso, Fraccionamiento Jardines de Mocambo, Boca del Río, Veracruz.

B).- Biblioteca Particular, con domicilio en Andador Mangle número ciento siete, Unidad Habitacional Infonavit Buena Vista.

C).- Biblioteca particular, con domicilio en Andador Vulcano número doscientos sesenta, Unidad Habitacional Infonavit Buena Vista.

1.7 TÉCNICAS EMPLEADAS.

1.7.1 Fichas Bibliográficas.

Que contienen: nombres de los autores, título de la obra, número de edición, editorial, lugar, fecha y número de páginas.

1.7.2 Fichas de Trabajo.

Que contienen: nombres de los autores, título de la obra, número de edición, editorial, lugar, fecha, páginas consultadas del material utilizado.

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES, SITUACIÓN ACTUAL SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA Y SU NORMATIVIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

2.1 CONCEPTO DE TRANSPORTE.

Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los europeos españoles y portugueses a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

2.1.1 Transporte Acuático.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales.

Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros teatros de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Con estos cambios, junto con la adopción de la brújula marinera, hizo posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Al igual que sucedía durante la edad antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuviesen establecidos por lo general en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias

fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

2.1.2 Transporte por Barcos de Vapor.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco de vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson desde la ciudad de Nueva York hasta Albany, que realizó la distancia del viaje de ida y vuelta de casi 483 km en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, mientras que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, en el mismo tiempo un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela en utilizarse de forma comercial, se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés Le Frigidaire, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto produjo un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, las cuales ya no debían salarse para su exportación. Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración.

2.1.3 Transporte por Carretera.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos, muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían

casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas)¹, en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.

Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 km/h.

El transporte terrestre mejoró poco hasta 1825, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

Desde tiempos del Imperio romano la península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Por ejemplo, más de la mitad de las actuales provincias y casi todas las diócesis históricas españolas figuran como mansiones en el itinerario de Antonino. Después de la caída del Imperio romano las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario y de comunicación peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada a la estructura centralizada de su administración cuando quedaron relegadas al desuso las vías romanas.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio

¹ARRUFAT José Luis, Modelos de Demanda de Transporte, Editorial Porrúa, México 2005, p.57

español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas.

Este medio de transporte en la actualidad es el más importante, tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados, (coches, camiones o autobuses), su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no se restringe a seguir unas rutas fijas como el

ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras.

Como desventajas presentan el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, o la congestión generada debido al aumento de los flujos.

El origen de esta red hay que buscarla en los antiguos caminos de herradura que fueron transformados desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX en carreteras. Además se han ido construyendo nuevas vías que han ido facilitando el transporte y jerarquizando la red, así encontramos redes viarias compuestas por autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras de diferentes anchos y caminos asfaltados o ripiados.

En los países desarrollados, la red es densa y altamente jerarquizada, constituyendo el principal objetivo de las autoridades el mantenimiento de las infraestructuras ya construidas y la transformación en autopistas de las vías de circulación más densas; mientras que en los países subdesarrollados, la red es bastante menos densa y presenta problemas de acondicionamiento, asfaltado, sinuosidad, etc.

2.1.4 Transporte Ferroviario.

La implantación del ferrocarril en España fue relativamente rápida, en parte estuvo estimulado por la carencia de vías fluviales de navegación interior, a diferencia de otros países del entorno, la primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1848 entre las ciudades de Barcelona y Mataró.

Hacia 1870 ya se contaba con una red que era la tercera de Europa en extensión, tras Inglaterra y Francia, no obstante, la decisión tomada en 1844 de

dotar de un ancho de vía a la red española de ferrocarril distinto al del continente europeo aisló a España del resto del continente por este modo de transporte.

Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se crea la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE),² compañía de carácter estatal para la explotación de una gran parte del trazado ferroviario.

En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas han supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina, la red ferroviaria financiada por capital francés, inglés o estadounidense, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos.

En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná, lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de Sao Paulo, dado que allí se concentraba la producción del preciado café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

² BLOCH Roberto, Transporte Multimodal, Editorial Ad Hoc, 2006. p. 60

Brasil, Argentina y México poseían, ya en 1945, un 75% del tendido ferroviario de la América Latina, lo cual contribuyó a convertirlos en tres países líderes de Latinoamérica; no obstante, fue por aquellos años cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros como y sobre todo de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista.

2.1.5 Transporte aéreo.

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en KittyHawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Tras la II Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron incluso un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

El transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares.

Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, Sao Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

2.1.6 Transporte de Carga Internacional.

Desde tiempos antiguos existían diferentes maneras de manejar las mercaderías destinadas al comercio o a fines personales, tanto en civilizaciones europeas como de la antigua América (civilizaciones pre-colombinas), para las cuales se usaban ya sea medios de transporte terrestre o marítimo.

Con la revolución industrial, durante el siglo XIX, se generó una nueva evolución donde las industrias ubicadas en una región geográficamente pequeña y focalizada, (Europa industrial, Inglaterra, Alemania y Francia), generaban bienes de consumo que debían moverse primero entre países y luego más allá de sus fronteras en intercambios netamente comerciales, superando en mucho lo que se puede hablar de los movimientos de mercadería antiguos como la ruta de la Seda, en el antiguo oriente utilizada por mercaderes antiguos para llevar fina mercadería de países tan lejanos como la China continental hasta los reinos de Europa y viceversa, y la ruta de la plata entre las minas de países como Chile en América colonial y las potencias colonialistas.

El empuje industrial y el ingenio de esta época terminan generando nuevos medios de transporte como los barcos a vapor y más tarde los automotores y los aviones de carga.

Ya para los años setentas se da un paso más, las diferentes necesidades generadas por el fuerte intercambio de bienes entre los países del mundo da como resultado nuevas formas de servicios y esta a su vez nuevos retos prácticos

legales y normativos para las relaciones entre clientes y prestadores de servicios, es así como nace el transporte multimodal y después de muchos siglos de evolución se llega a una visión simplista y eficiente de lograr hacer del transporte una parte del producto como tal.

Para llegar a este punto se unen grandes escenarios y fenómenos sociales como el nacimiento de organizaciones como la ONU, OEA, la creación y adopción de leyes supranacionales, los avances innegables de la técnica y la ciencia, la aplicabilidad de estos cambios en la vida diaria, la globalización de los Adolfo Morales, los viajes de Marco Polo, colección nuevo Auriga mecanismos comerciales, la interdependencia global de las sociedades, es decir la apertura económica de las naciones y los núcleos económicos de las diferentes partes del mundo y sobre todo, la aparición de servicios nacidos de necesidades legítimas para optimizar los recursos de las sociedades. Así en la actualidad se identifican tres épocas del sistema de transporte de carga.

2.2 LA ÉPOCA ANTIGUA.

En esta época el transporte era terrestre o marítimo y en algunos casos se utilizaban ambos, de manera que el trayecto así lo requería. Los comerciantes realizaban el viaje junto con la mercadería, o bien enviaban gente de su confianza para realizar las transacciones, todo lo hacían de la manera que la tecnología y los conocimientos del momento se los permitían.

Durante esta época los servicios de transporte tenían matices muy básicos, donde los mercaderes contrataban a los transportistas para que los movilizara por cierta ruta para realizar sus transacciones comerciales.

2.3 LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL.

Durante esta época la naturaleza de las transacciones de transporte de mercaderías cambió y las nuevas máquinas de transporte, como el barco a vapor y el ferrocarril, hacen posible el nacimiento de empresas de transporte, que además de transportar personas, movilizaban mercadería, ya sea de manera conjunta o por separado y además, se hacía común el envío de mercadería entre personas que no tienen más trato que el comercial. Esto es debido a la especialización de dos posiciones sociales, el fabricante y el comerciante, quienes son los impulsores del transporte de carga actual. También es en esta época cuando se comienzan a buscar mecanismos legales para regular el transporte de carga a nivel internacional.

Luego con el aparecimiento del avión y el incremento de la producción industrial y agrícola, la focalización de los centros de consumo y de producción, se hizo factible y necesaria la utilización de múltiples formas de transporte para movilizar las mercaderías.³

2.4 ÉPOCA ACTUAL.

Pero no es hasta la época del boom de los servicios (1960) con los diferentes factores que se produjeron en los países industrializados como los altos costos de producción, distribución y la implementación de nuevas teorías administrativas, que dieron como resultado el nacimiento del TM (Transporte Multimodal). En forma legal se puede hablar del nacimiento de este en los años 70's cuando la ONU comenzó a preparar su documento denominado: "Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", el cual fue adoptado en mayo de 1980.

³ Enciclopedia encarta (CD-ROM) Microsoft, 2008.

El Transporte Multimodal muestra complejidad en su funcionamiento, de tal forma que las empresas multinacionales que son reconocidas dentro del sector son objeto de estudio y polémicas dada su naturaleza de difícil clasificación y regularización por las leyes de un solo estado, y siendo necesaria la creación de reglamentos internacionales como único medio práctico para regularizar sus actividades como en su momento fue necesario para las operaciones marítimas, terrestres y aéreas de manera individual.

2.5 NORMATIVIDAD NACIONAL.

Esta normatividad nacional comienza cuando el Tráfico Comercial con América se concentró en Sevilla, dando lugar al establecimiento de un monopolio controlado en todos sus aspectos por la Casa de la Contratación, fundada en 1503, hasta que en 1543 se crea el Consulado de Mercaderes de Sevilla, que asume una serie de actividades mercantiles en relación con el Comercio Indiano, entre las que se cuentan: participación en el despacho de flotas, control de los seguros marítimos, salvamento de mercancías de los buques naufragados, pero al monopolio que Sevilla y Cádiz detentaban en la metrópoli para el Comercio con las Indias, se añadía el de unos pocos puertos americanos autorizados.⁴

Las flotas de Indias fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América y constituyeron la esencia de la denominada Carrera de Indias que englobaba todo el comercio y la Navegación de España con sus colonias.

Posteriormente se dictan otras normas, pero quizás la de mayor interés es una Real Cédula de 1542, por la que los buques procedentes del Caribe y Nueva España salgan de allí "viniendo en flota".

⁴SOBARZO Alejandro, Régimen Jurídico de Altamar, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 2004. p. 72.

A partir de 1524, las naves salen reunidas para darse mutua protección, defendidas por cuatro naos armadas, que sostiene el impuesto de avería de Reinando Felipe II.

En 1561 se establece el sistema de Flotas y Galeones por el que se da protección a los convoyes desde América hasta las costas españolas, este sistema permaneció, con algunas vicisitudes, durante más de dos siglos, hasta la promulgación por Carlos III del Decreto de Libre Comercio,⁵ no obstante, ocasionalmente se autorizaban los llamados Navíos de Permiso, que efectuaban el viaje al margen de las flotas.

Las ordenanzas reales intentaron esquivar el peligro de las flotas enemigas y de los corsarios, unificando el Transporte en solo dos expediciones anuales, pero sin embargo, cuando la debilidad de la Marina española se hizo patente, ni la travesía en convoy garantizó la seguridad de naves y mercancías.

Los buques, cargas y tonelajes que participaban en la carrera de indias debían ser españoles; sin embargo, la Corona se reservó siempre la facultad de conceder licencias particulares a navíos extranjeros, lo cual se produjo en más de una ocasión.

Otra normatividad que importante dentro del Transporte Multimodal, son los fletes, mismos que comenzaron durante el reinado de Carlos V y estuvieron en función de la oferta y la demanda, hasta 1572, año en que el Consejo de Indias, a petición del Consulado, fijó aranceles.

Los estatutos de los Consulados de Burgos, Bilbao y Sevilla dedican más de la mitad de su articulado a regular el seguro, a pesar de lo cual los contratos de

⁵ SALGADO SALGADO José Eusebio, Derecho Marítimo, Editorial Mc Graw Hill, México 2004, p. 102

seguros marítimos de la época tienen numerosas lagunas, como la de que no figure el nombre del buque, estratagema a la que se recurría cuando se efectuaba un seguro múltiple, las primas se pagaban en el plazo de tres meses después de firmarse la póliza y éstas estaban limitadas por el plazo de dos años, plazo máximo para cualquier reclamación.

Ante las perspectivas de una economía abierta a la competencia internacional, México ha iniciado un vasto proceso de modernización económica, que incluye entre otras cosas, un sistema de regulaciones más acorde con las condiciones y requerimientos actuales.

En materia de Transporte de Carga y promoción del Comercio Exterior, las principales medidas llevadas a cabo para establecer el nuevo marco normativo, son las siguientes:

El Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, publicado el 16 de mayo de 1989, esta ley elimina restricciones para propiciar la inversión productiva tanto nacional como extranjera necesaria para generar empleos, reactivar la economía, impulsar innovaciones tecnológicas y ayudar a insertar los productos mexicanos en los flujos comerciales internacionales, el rango de actividades abiertas a la inversión extranjera se amplió significativamente con esta disposición.

Otra normatividad para el Servicio de Transporte Multimodal son las Bases Especiales de Tributación para Contribuyentes dedicados al Transporte de Carga estas fueron publicadas el 15 de junio de 1989, la cual modifica el régimen de tributación en materia de impuesto sobre la renta para los autotransportistas, que anteriormente eran considerados como contribuyentes menores, los transportistas deberán inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes y la base para la determinación del impuesto será el número de unidades que posea cada uno.

Un Convenio más es el Convenio de Modernización y Reestructuración del autotransporte de carga, firmado el 6 de julio de 1989 por el Gobierno Federal y las agrupaciones de transportistas; establece una serie de compromisos para elevar la calidad del Servicio en el Transporte de Carga, estipula acciones tales como la liberalización de rutas, la autorización para movilizar cualquier tipo de mercancías y negociar libremente los niveles tarifarios, la renovación de la flota vehicular y la capacitación de personal, entre otras.

Reglamento para el autotransporte Federal de Carga, publicado el 7 de julio de 1989, fija las nuevas bases a las que se sujetará la prestación del servicio, con una marcada tendencia hacia la liberalización de rutas, tipos de carga, tarifas, utilización de centrales de carga y hacia la simplificación de trámites para obtener permisos o concesiones, todo esto con el fin de propiciar una mayor competencia y libre concurrencia, reducir los costos de comercialización y eliminar rentas monopólicas.

Y La Ley Aduanera que tiene como objetivo regular la adecuación de los Servicios de Despacho aduanero a las necesidades crecientes de nuestro comercio exterior, permite la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte durante las 24 horas del día de todos los días del año.

2.6 NORMATIVIDAD INTERNACIONAL.

En consideración a los requerimientos del Comercio Internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un "Convenio de Transporte Multimodal Internacional".

La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980, adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados,

intergubernamentales y no gubernamentales, dicha Conferencia preparó el "Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.⁶

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir, este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

Posteriormente, y en consideración a que el Convenio no lograba la ratificación por el número de países requerido para su entrada en vigor, se le encomendó a la UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que elaboraran reglas, hoy conocidas como las "Reglas UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal" las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigor el 1º de enero de 1992, estas reglas son provisionales y solo pueden ser adoptadas hasta cuando el Convenio entre en vigor.

Después de treinta años de la aparición del tráfico de Mercancías y de diversos intentos por fin, bajo auspicio de las Naciones Unidas se concretó el Convenio que rige el Transporte Multimodal, este convenio vino sin duda a impactar en diversas disposiciones internas principalmente en las de orden administrativo público, pero también en el mercantil, civil, penal y principalmente, el convenio hace referencia en su parte VII. Cuestiones Aduaneras, artículo 32, Tránsito aduanero.

El Acuerdo de Cartagena, hoy Comunidad Andina, utilizó como marco Jurídico el Convenio de Naciones Unidas y las Reglas de la UNCTAD/ICC, para

⁶TREJO VARGAS Pedro, Comercio Exterior sin Barreras, Editorial Porrúa, México 2006, p. 56

elaborar la normatividad común subregional sobre Transporte Multimodal Internacional.

Los países miembros del Acuerdo de Cartagena, en 1993, aprobaron la Decisión 331, sobre Transporte Multimodal Internacional, la cual en su calidad de norma supranacional, es de obligatorio cumplimiento para todos los países miembros, posteriormente, el Acuerdo de Cartagena, en 1996, aprobó la Decisión 393 que modificó algunos artículos de la Decisión 331, en ese mismo acuerdo, pero en 1996, la Junta del Acuerdo reglamentó la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y precisó algunos de los requerimientos.

En aras de armonizar las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y la normatividad de los países miembros de MERCOSUR, sobre Transporte Multimodal Internacional, la ALADI elaboró como marco Jurídico, la Resolución 23 de noviembre de 1996, la cual fue el producto de un proceso de concertación entre ambos bloques Subregionales, sin embargo, estos acuerdos aún no han sido adoptados.⁷

La Decisión 477 de junio de 2000 de la Comunidad Andina, introdujo el Tránsito Aduanero Internacional para el Transporte Multimodal entre los países de la Comunidad Andina, situación que estaba en mora de considerar dado que la derogada Decisión 327 no lo contemplaba.

La supranacionalidad de las normas de la Comunidad Andina, han facilitado a los países que participan con el uso del Servicio de Transporte Multimodal a evitar largos y dispendiosos trámites, alcanzando así la mayor celeridad para el desarrollo normativo de dicho Servicio.

⁷ DIAZ DE VELASCO Javier, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, 2004. p. 88

En México el Servicio de Transporte Multimodal a nivel Internacional también es regulado por el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado el 7 de julio de 1989, establece las condiciones para controlar el movimiento de mercancías en Transporte Multimodal Internacional, en lo que se refiere al uso de instalaciones en puertos marítimos o terrestres y en lo relacionado a seguros y tarifas.

Además permite que las empresas navieras mexicanas celebren Contratos con operadores extranjeros, libera el otorgamiento de autorizaciones a nuevos agentes y suprime las restricciones que impedían utilizar contenedores de importación para movilizar carga doméstica.

Así como también la Promulgación del CSC, interviene en la regulación de tan comentado Servicio de Transporte, este Convenio fue adoptado el 2 de diciembre de 1972 en Ginebra, Suiza y promulgada en nuestro país el 28 de agosto de 1989, tiene como objetivo facilitar el Transporte Internacional de Contenedores y formalizar las normas necesarias para que la manipulación, el apilamiento y el Transporte de los mismos, se realice en condiciones de seguridad.⁸

Un Convenio más que rige el Servicio de Transporte Multimodal es el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, dicho Convenio fue adoptado en 1972, pero su entrada en vigor internacionalmente fue el 6 de septiembre de 1977.

Siendo que México depositó su instrumento de adhesión ante el Secretario General de la OMI el 4 de abril de 1989, entra en vigor para nuestro país el 4 de abril de 1990, y dicho convenio cuenta con 64 Estados Partes, a través de este Convenio se definen en su articulado, los procedimientos de inspección para la

⁸ARRUFAT José Luis, Modelos de Demanda de Transporte, Editorial Porrúa, México, 2005. p. 102

aprobación de los Contenedores, detallando las reglas para la expedición de placas de aprobación de Seguridad para éstos, en los anexos establece una indemnización para los trabajadores de un buque en caso de que naufrague, de acuerdo al salario con el que fueron contratados, hasta aún límite de dos meses de salario, garantizando un monto que perciba el trabajador hacer frente al desempeño resultante de la pérdida del buque.

La finalidad del Convenio CSC/72 es mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el Transporte y la manipulación de Contenedores proporcionando reglas de Seguridad Internacional uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de Transporte de superficie, el ámbito de aplicación de este Convenio se limita a los Contenedores de un determinado tamaño mínimo con accesorios en las esquinas, que permiten su manipulación, sujeción o apilamiento.

Establece asimismo procedimientos en virtud de los cuales los Contenedores que se utilicen en el Transporte Internacional deberán haber sido aprobados, respecto de su Seguridad, por la Administración de un Estado Parte o por una organización que actúe en su nombre.

Un Convenio mas pero que internacionalmente no entra en vigor, es el Convenio de las Naciones Unidas Sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, este Convenio fue firmado por México de forma ad referendum⁹ el 19 de abril de 1991; y el mismo cuenta con sólo con 5 estados partes. El presente Convenio se aplica a los servicios relacionados con el Transporte que se presten respecto de mercaderías que son objeto de Transporte Internacional:

⁹ ADAME GODDARD Jorge, Estudios sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, Editorial Clío, 2007. p. 110

- Cuando los servicios relacionados con el Transporte sean prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte;
- Cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte; o
- Cuando, de conformidad con las normas de Derecho Internacional Privado, los servicios relacionados con el Transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

Un Convenio también importante, es el Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)¹⁰, 1996, ahora Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), éste Convenio entra en vigor de forma Internacional el 28 de mayo de 1974, pero México depositó su instrumento de adhesión el 5 de mayo de 1967 es por lo cual que en nuestro país entra en vigor hasta el 28 de mayo de 1974.

Su objetivo es coordinar, desarrollar y mejorar los Transportes Marítimos, las marinas mercantes, fluviales y lacustre para que contribuyan en la mayor medida posible a través de servicios estables y de condiciones adecuadas de los Estados Parte, asegurando una participación sustancial en los tráficos de su comercio exterior y preservar en toda circunstancia el curso normal de sus respectivas exportaciones e importaciones y mejorar sus balanzas de pagos.

¹⁰ SILVA Jorge Alberto, Estudios sobre Lex Mercatoria. Una realidad Internacional, Editorial Trillas, 2006.

CAPÍTULO III

SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y CONCEPTOS TÉCNICOS OPERACIONALES

3.1 CONCEPTO DE SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

El Servicio de Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos modos diferentes de Transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento de Transporte Multimodal el que a elección del expedidor, será negociable o no negociable, este documento deberá ser firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

En el Documento o Contrato de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes:

- 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;
- El estado aparente de las mercancías;
- El nombre y el domicilio del establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal Internacional;
- El nombre y domicilio del expedidor;
- También el nombre del destinatario si ha sido comunicado por el expedidor;
- Deberá llevar el lugar y la fecha en que el operador de Transporte Multimodal Internacional tome las mercancías bajo su custodia;
- Además del lugar en que el operador de Transporte Multimodal tome las mercancías, el lugar de entrega de ellas;
- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías si en ello han convenido expresamente las partes;
- Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no;
- El lugar y fecha de emisión del documento de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías;
- La firma del operador del Transporte Multimodal Internacional o de la persona autorizada al efecto por él;
- 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;

- Deberá llevar el itinerario previsto, así como los modos de Transporte y los puntos de transbordo previsto, si estos fueran conocidos al momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- Deberá expresarse una declaración en el sentido de que el Transporte Multimodal Internacional contratado, del que hace prueba dicho Documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento, y
- Y cualquier otro tipo de dato o datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

La omisión en el Documento de Transporte Multimodal de uno o varios de los datos precedentes, no afectará la naturaleza jurídica del Documento mismo documento.

La gran diferencia del Transporte Multimodal con los Contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el Servicio de Transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo Contrato con un Operador de Transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Los Servicios que pueden incluirse en un Contrato de Transporte Multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

La evolución y el desarrollo Multimodal se ha manifestado con intensidad a partir del año 1960, como antecedente más destacable podemos citar el Convenio

de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, aprobado en Ginebra en 1980, cuyo mérito obedece a su estructura metódica, aunque no ha sido aprobado por nuestro país, lo que determinó que hasta 1998 no contáramos con una regulación específica sobre Transporte Multimodal, ahora vigente junto con el Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR.

Junto con la aparición del Contenedor como instrumento hábil para el traslado de carga, surge este modo de Transporte como una necesidad técnica que facilita dicho traslado.

El proceso de unitarización de cargas protagonizado principalmente por el contenedor, sin perjuicio de la existencia de distintas técnicas desarrolladas a partir de otros elementos como: el pallets, bultos preligados, tráiler, barcazas para buques lash, determinó condiciones óptimas para el Manipuleo Mecánico y Transporte de Cargas.

Sin embargo, esta avanzada tecnología no puede alcanzar por sí sola las ventajas que posibilita en cuanto a economía de costos, tiempo y seguridad tanto para las mercaderías como para las personas que operan la carga, sino que es necesario que el proceso se encuentre acompañado de una legislación acorde con las nuevas circunstancias.

3.1.1 Definiciones comunes en el contrato de servicio de Transporte Multimodal.

a).- En el Contrato de Servicio de Transporte Multimodal podemos citar distintos términos o definiciones como lo son los que a continuación se mencionan:

b).- El Certificado de Registro que es el Documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal.

c).- Consignatario que la persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.

d).- Contrato de Transporte Multimodal siendo éste el Contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, por escrito y contra el pago de un Flete, a ejecutar el Transporte Multimodal de Mercancías.

e).- Documento de Transporte Multimodal que es el documento que prueba la existencia 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. La Entrega que es el hecho de poner las mercancías:

- En manos o poder del consignatario
- A disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega;
- En poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

f).- Expedidor es la persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.

g).- Mercancías que es toda clase de bienes, incluidos los animales vivos y los Contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje

análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.¹¹

h).- Operador de Transporte Multimodal es toda aquella persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, es decir actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las Operaciones de Transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.

Cabe mencionar que este tipo de Contrato debe ser por escrito en el cual puede ser la expresión que comprende el telegrama, fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita o transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.

i).- El Porteador es la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el Transporte, o parte de éste, sea o no el Operador de Transporte Multimodal, refiere al concepto de tomar bajo custodia va a significar el hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que éste las acepte para su Transporte.

j).- Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos modos diferentes de Transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

¹¹UGARTE Romano Luis, Tránsito Internacional de Mercaderías, Segunda Edición, Centro de Investigación Aduanera y de Comercio Internacional, Printed in México, 2004. p. 220

3.2 INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es un empresario del Transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el Transporte en la competitividad de un producto, su actividad es eminentemente Internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una operación de Transporte Multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física, entre los actores se encuentran: el OTM, las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación.

El Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del Transporte Unimodal y Segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de Transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del Contenedor.

Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal, estos son instalaciones fijas, ubicadas en los lugares de origen y/o destino de la Carga Internacional, donde se le presta Servicio a cada uno de los actores que intervienen.

El principal actor es la carga, adicionalmente están los vehículos, los operadores, los conductores y los expedidores, entre otros.

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de Transporte presentes en un corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Los corredores de Comercio Exterior, son el conjunto de la infraestructura y de servicios, para los actores del Transporte de Carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los Puertos Secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

El Transporte Multimodal ha hecho posible convertir en ventajas, los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de modernas tecnologías de planeación y de operaciones de Transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

3.3 IMPORTANCIA DE LA CONTENERIZACIÓN

A fines de la década de los 50's que fue la época en la que se creó el Contenedor, éste fue de gran impacto ya que en él se pueden manejar 20 veces más volumen en una posición de atraque especializada de Contenedores que en una de carga general convencional, en este sentido el Contenedor ha permitido desarrollar el Servicio de Transporte Multimodal que ha modificado rutas de Transporte manifestando beneficios económicos con resultados de alta eficiencia y seguridad, siendo que el embalaje es el mismo desde su origen hasta su destino.

El Contenedor es básico para efectuar el Transporte Multimodal ya que en estos las mercancías van mucho más seguras y también son eficientes porque en ella se pueden almacenar mayor capacidad de mercancías que otros medios para el Transporte de las mismas.

Los Contenedores completos se denominan Full Container Load (FCL)¹², donde la mercadería viaja desde el principio hasta el final sin transbordo, esta es la forma ideal de utilización del Contenedor.

En el supuesto de realizar un consolidado de mercaderías porque la cantidad de éstas es menor al volumen útil del Contenedor, éste se denominará Less than a container Load (LCL) y la mercadería al transbordo de la carga (llenado) y el de la descarga (vaciado).

Existen distintos tipos y tamaños de Contenedores los más utilizados actualmente son:

➤ Los Contenedores de 20 pies (6 m.) estos son utilizados por los OTM para usos generales y carga sólida, éstos tienen 8 pies (2,4 m.) de ancho, por lo que el centro de carga está a 48 pulgadas (1.200 mm.)

➤ Así como también existe el Contenedor de 40 pies (12 m.) para carga sólida para usos generales y carga sólida, el Contenedor de 40 pies (12m.) de largo tienen 8 pies (2,4 m.) de ancho, por lo que el centro de carga está a 48 pulgadas (1.200 mm).

➤ El Open top es otro tipo de Contenedor utilizado para el Servicio de Transporte de Mercancías, estos son Contenedores de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con la parte superior abierta, para transportar mercancías que no se estropeen si están al descubierto.

➤ El Tank Container es un Contenedor-Cisterna de 20 pies (6 m.), utilizado por OTM, para transportar líquidos, tales como productos químicos dentro de un bastidor tipo caja; y estos pueden ser 8 pies (2,4 m.) o 8,6 pies (2,6 m.) de altura.

➤ Otro Contenedor muy común y utilizado es el Half-Height Container o Contenedor-Silo de Media Altura, este tipo de Contenedor puede ser abierto, de

¹²SALGADO SALGADO José Eusebio, El conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional, Editorial Mc Graw Hill, México, 2004. p. 89

techo rígido o lona, y paredes sólidas o jaula, este tipo de Contenedor puede Medir 4 pies (1,2 m.) o 4,3 pies (1,3m.) de altura y puede transportar minerales o materiales semielaborados.

➤ El Flat Rackson Contenedores planos plegables, consistentes en una plataforma plana y unos extremos provistos de bisagras que pueden ponerse verticales para formar un módulo de Contenedor o pueden plegarse para permitir el almacenaje de Contenedores en cuestión.

➤ El Reefer Container son Contenedores-Frigoríficos, estos pueden ser de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con puertas en un extremo y una unidad de refrigeración incorporada en el extremo, pero también existen otros tipos de Contenedores, estos constituyen menos de un tercio de la población total de Contenedores, pero indican la necesidad de adaptarse a situaciones fuera de lo corriente siempre que sea preciso, todos los Contenedores se ajustan a las normas ISO en cuanto al peso, y son izados por los mismos puntos que los Contenedores de medida estándar.

Las ventajas de la utilización de los Contenedores es que el Transporte sea abierto de puerta a puerta, se reduce el papeleo, así como los costes de almacenaje e inventario, no son precisas las manipulaciones intermedias, lo que se traduce en menos deterioros, menor riesgos de robos, menos gastos de embalaje, mayor productividad laboral, se requiere menos mano de obra lo que reduce considerablemente los costes, la uniformidad de las tareas reduce al mínimo la necesidad de formación técnica, la constante uniformidad de la carga hace que puedan utilizarse inversiones de capital a largo plazo y además contar con una amplia gama de mercancías que pueden ser exportadas por Contenedor.

3.4 FINALIDAD Y ALCANCE DE LOS INCOTERMS. (INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS).

A nivel Internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los Incoterms, que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del Transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Los Contratos de Transporte tienden a ajustarse al Incoterms con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compraventa, cada vez con mayor frecuencia se utilizan aquellos Incoterms en que la responsabilidad del vendedor, sobre el Transporte y sobre la carga, termina en su propia bodega o en la bodega del comprador o en el destino final acordado.

La tendencia en lo que se podría llamar, la globalización de los Contratos, obedece a la necesidad de aprovechar las ventajas competitivas del Transporte para convertirlas en ventajas competitivas en las mercancías que se están trasladando, esto es lo que se conoce como Operaciones Logísticas del Transporte.

En las formas tradicionales del Transporte, el generador de la carga debe hacer seguimiento a sus mercancías, dedicando esfuerzos, recursos y perdiendo nivel de concentración en sus procesos productivos, mientras que para el transportador su principal preocupación es obtener carga en el presente con buen nivel de utilidades pero no se preocupa de conservar la carga históricamente, si el generador de la carga tiene malos resultados la carga desaparecerá del mercado y se perderá la posibilidad de transportes futuros.

Las formas modernas de contratar el Servicio de Transporte permite a los generadores de carga concentrarse en elevar sus niveles de productividad, para

incrementar su competitividad en los Mercados Internacionales, el transportador moderno, es un asesor del generador de la carga, es quien coordina todo el proceso y asume toda la responsabilidad desde la bodega del comprador hasta la bodega del vendedor.

La gran riqueza del transportador moderno es el conocimiento del mercado, el conocimiento de las Operaciones de Transporte y un sistema de información que le permite, entre otros, estar en contacto con toda su red de agentes y estar actualizado de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes lugares por donde presta servicio.

Los Servicios de Transporte Tradicional no son una respuesta a los requerimientos del mercado moderno, la globalización de la economía pretende integrar comercialmente a todos los países del mundo, permitiendo que cada economía pueda hacer aportes, ahí donde sus productos tengan la posibilidad de participar en condiciones favorables; la eficiencia y competitividad son requisitos indispensables para lograr nuestra integración con los mercados mundiales y los Servicios de Transporte deben responder a estos requerimientos.

La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

Como parte del proceso de globalización, las economías individuales de los países tienden a desaparecer; los productos que se consumen en el mercado interno y los productos que concurren a mercados externos son aquellos capaces de competir en condiciones favorables sin considerar el lugar de procedencia.

Las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos, dichas ventajas comparativas se identifican fácilmente y suelen ser estáticas, al menos en el corto plazo, y algunas de ellas inmodificables; como por ejemplo Colombia tiene ventajas comparativas en clima y suelos para producir café suave, es decir la mano de obra abundante y barata es una importante ventaja comparativa, que se argumenta, para atraer inversión extranjera.

Las ventajas competitivas son de carácter dinámico, es decir varían con el tiempo y se alcanzan con los procesos de modernización, en relación con la fuerza de trabajo laboral la ventaja competitiva es contar con bajos niveles de desempleo y mano de obra calificada; en el desarrollo certero de estas ventajas competitivas es que se centran los costos y beneficios de los tratados de libre comercio.

Aquellos países que sean más exitosos en desarrollar ventajas competitivas en sectores donde realmente se necesitan, se beneficiarán en mayor grado del libre comercio.

Por el contrario, aquellos países que fallen en identificar y promover sus sectores competitivos se verán perjudicados con el Libre Comercio, pues la competencia Internacional tenderá a desplazar a los productores nacionales de aquellos bienes que compiten con las importaciones.

Se aclara que la finalidad de los INCOTERMS consiste en establecer un conjunto de Reglas Internacionales para la interpretación de los términos comerciales más utilizados en las transacciones internacionales, de ese modo, podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de

dichos términos en países diferentes o por lo menos podrán reducirse en gran medida.

Debe acentuarse que el alcance de los Incoterms se limita a los derechos y obligaciones de las partes en un Contrato de Compraventa y en relación a la entrega de las mercancías vendidas (en el sentido de "tangibles", sin incluir las "intangibles" como el software de ordenador).¹³

La CCI (Cámara de Comercio Internacional) siempre ha destacado que los Incoterms se ocupan sólo de la relación entre vendedores y compradores en un Contrato de Compraventa y más aún sólo de algunos aspectos bien determinados, no obstante, el acuerdo de las partes de utilizar un determinado Incoterm tendrá necesariamente consecuencias para otros Contratos.

Por mencionar sólo algunos ejemplos, un vendedor que ha celebrado un Contrato en términos CFR o CIF no puede cumplirlo con un monto de Transporte diverso del marítimo, puesto que bajo estos términos debe entregar un conocimiento de embarque u otro Documento Marítimo al comprador, lo que no es posible si se utiliza otro modo de Transporte, además el documento exigido por el crédito documentario dependerá necesariamente del modo de Transporte a emplear.

Generalmente, los Incoterms no tratan de las consecuencias de un incumplimiento contractual ni de las exoneraciones de responsabilidad debidas a causas diversas, esas cuestiones deben resolverse a través de otras estipulaciones del Contrato de Compraventa o de la ley aplicable.

¹³ CARLINI Gabriel A., El contrato de compraventa internacional de mercaderías, Editorial, Abaco, 2010. p. 122

Los Incoterms se han concebido en principio para ser utilizados cuando las mercancías se venden para entregarlas más allá de las fronteras nacionales; por lo tanto, son términos Comerciales Internacionales.

Sin embargo, en la práctica también se incorporan a veces a Contratos de Compraventa de Mercancías en mercados puramente interiores, cuando los Incoterms se utilizan así, las cláusulas A2 y B2 y cualquier otra estipulación de otros artículos relativa a la exportación y a la importación devienen obviamente superfluas.

Por ejemplo, el Preámbulo para FAS (Franco al costado del buque) establece que bajo el término FAS el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido, el comprador ha de soportar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel momento, este término puede utilizarse únicamente para el Transporte por Mar o por Vías de Navegación Interior. El preámbulo para FCA (Franco Transportista) establece que bajo el término FCA el vendedor entrega la mercancía, despachada para la exportación, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido.

Debe observarse que el lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de la mercancía en ese lugar, si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor, éste es responsable de la carga; si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga, este término puede utilizarse con cualquier modo de Transporte, incluyendo el Multimodal.

Los términos estandarizados o INCOTERMS facilitan el Comercio Internacional al permitir que agentes de diversos países se entiendan entre sí; en

los Contratos Internacionales y cuya definición está protegida por copyright de ICC y los términos más usados habitualmente son los siguientes:

➤ EX: Ex-Works, Ex-Factory, Ex-warehouse, Ex-Mill.- Es cuando el vendedor ha cumplido su obligación de entrega al poner la mercadería en su fábrica, taller, etc. a disposición del comprador, no es responsable ni de cargar la mercadería en el vehículo proporcionado por el comprador ni de despacharla de aduana para la exportación, salvo acuerdo en otro sentido, el comprador soporta todos los gastos y riesgos de retirar la mercadería desde el domicilio del vendedor hasta su destino final.

➤ FCA: Free Carrier.- Franco Transportista - Libre Transportista: Este término refiere cuando el vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación, si el comprador no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería, este término puede usarse con cualquier modo de transporte, incluido el Multimodal.

➤ FOB: Free On Board. Libre a Bord.- Va seguido del puerto de embarque, ejemplo FOB Algeciras; significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido, esta forma de embarque exige que el vendedor despache la mercadería de exportación, este término puede usarse solamente para el Transporte por Mar o Vías Acuáticas Interiores.

➤ FAS.- Free Alongside Ship.- Libre al costado del buque.- La abreviatura va seguida del nombre del puerto de embarque, el precio de la mercadería se entiende puesta a lo largo (costado) del navío en el puerto convenido, sobre el muelle o en barcazas, con todos los gastos y riesgos hasta dicho punto a cargo del vendedor; el comprador debe despachar la mercadería en

aduana y este término puede usarse solamente para el Transporte por Mar o Vías Acuáticas Interiores.

- CFR : Cost & Freight.- Costo y Flete.- La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino, el precio comprende la mercadería puesta en puerto de destino, con flete pagado pero seguro no cubierto, el vendedor debe despachar la mercadería en Aduana y solamente puede usarse en el caso de Transporte por Mar o Vías Navegables Interiores.

- CIF: Cost, Insurance & Freight.- Costo, Seguro y Flete.- La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino y el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto, el vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente; el vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima.

- CPT: Carriage Paid To Transporte Pagado Hasta.- Es cuando el vendedor paga el flete del Transporte de la mercadería hasta el destino mencionado; el riesgo de pérdida o daño se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercadería ha sido entregada al transportista, el vendedor debe despachar la mercadería para su exportación.

- CIP: Carriage and Insurance Paid To.- Transporte y Seguro pagados:

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, pero además debe conseguir un seguro a su cargo.

- DAF: Delivered at Frontier - Entregado en Frontera: El vendedor cumple con su obligación cuando entrega la mercadería, despachada en aduana, en el lugar convenido de la frontera pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, es fundamental indicar con precisión el punto de la frontera correspondiente.

- DES: Delivered Ex Ship - Entregada Sobre Buque.- El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador

a bordo del buque en el puerto de destino, sin despacharla en aduana para la importación.

➤ DEQ: Delivered Ex Quay (DutyPaid) - Entregada en muelle (derechos pagados).- El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido, despachada en aduana para la importación.

➤ DDU.- Delivered Duty Unpaid.- Entregada Derechos No Pagados.- El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el lugar convenido en el país de importación, el vendedor asume todos los gastos y riesgos relacionados con la entrega de la mercadería hasta ese sitio (excluidos derechos, cargas oficiales e impuestos), así como de los gastos y riesgos de llevar a cabo las formalidades aduaneras.

➤ DDP: Delivered Duty Paid.- Entregada Derechos Pagados.- El vendedor asume las mismas obligaciones que en D.D.U. más los derechos, impuestos y cargas necesarias para llevar la mercadería hasta el lugar convenido.¹⁴

3.5 OPERACIÓN LOGÍSTICA

Los conceptos Producción, Comercio y Transporte, dentro de este nuevo esquema, no pueden analizarse en forma separada, el uno no tiene razón de ser sin los otros. Una producción altamente eficiente no garantiza niveles de competitividad en los mercados si no se cuenta simultáneamente con un Transporte también altamente eficiente y competitivo, la competitividad en los procesos productivos, en el Transporte y en la transferencia de las mercancías es un requisito para mejorar nuestras condiciones de participación en los Mercados Internacionales.

¹⁴ARRUFAT José Luis, Modelos de Demanda de Transporte, Editorial Porrúa, México, 2005. p. 145

El precio de nuestros productos en el Mercado Internacional, está conformado en gran parte por el costo del Transporte, por esta razón para mejorar las condiciones de competitividad en el Mercado Internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del Transporte en su precio final.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad más adecuada de contratación del Transporte Internacional de Mercancías en un ambiente altamente competitivo.

El Multimodalismo permite aplicar economías de escala al proceso de Transporte de Mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de Transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega, esto permite a los empresarios adelantar una planeación estratégica de sus procesos de producción y distribución.

El Comercio Internacional en la actualidad se caracteriza por un proceso de lucha constante por obtener mayores niveles de competitividad, como única manera de conquistar o mantener mercados; es cada día más evidente la incidencia de los costos de Transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos, el Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

Por otra parte, el Operador de Transporte Multimodal facilita al empresario el proceso mismo de contratación del Transporte, brindándole mayor precisión en los tiempos de entrega de las mercancías, a más de la ventaja de contar con un solo interlocutor en cuanto a la distribución física de sus productos.

En el ámbito internacional, los usuarios de Servicios de Transporte han encontrado en el Transporte Multimodal una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

En los países en vías de desarrollo, existe todavía resistencia a contar con el Transporte Multimodal como una alternativa viable, en parte por deficiencias estructurales para el desarrollo adecuado de esta modalidad de Transporte y por el desconocimiento sobre sus beneficios.

El Transporte Multimodal ha hecho posible convertir en ventajas, los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de modernas tecnologías de planeación y de Operaciones de Transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

Y es por esto que en la década de los noventa, la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) planteaba que la facilitación y la logística podrían convertirse en verdaderas armas para disminuir los costos en el transporte internacional de mercancías y en su distribución física.

El movimiento de la carga, la logística de la distribución física, los Centros de Transferencia Intermodal, los terminales interiores de carga o puertos secos, y la transmisión electrónica de Documentos, entre otros, son expresiones nuevas en el Transporte de Mercancías, que aunque recientemente incorporadas, surgen con un fuerte dinamismo, gracias a los resultados que muestran.

3.6 DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Cada país que maneje el Servicio de Transporte Multimodal deberá crear un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las

personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro, el que deberá adoptar las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el reglamento que deberá expedir la Junta.

Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquier país que preste dicho Servicio, será necesario estar inscrito en el Registro respectivo a cargo del organismo nacional competente.

El Registro efectuado por el organismo nacional competente, faculta al Operador de Transporte Multimodal para operar en ese país y en los países restantes que decidan incorporarse y con el cual deseen operar, el Certificado de Registro otorgado por dicho organismo constituye la constancia de la autorización para ejercer la actividad.

Los organismos nacionales competentes informarán por escrito a la Junta, tanto de los Operadores de Transporte Multimodal registrados como de las modificaciones que se introduzcan al Registro respectivo, acompañando los Documentos del caso; la Junta, a su vez, hará de conocimiento esta información a los demás Países que se incorporen, el Registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial o por escrito del organismo nacional competente al Operador de Transporte Multimodal sobre su cancelación, así mismo, el organismo nacional competente podrá disponer la suspensión o cancelación del Certificado de Registro.

Para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Deberá poseer capacidad legal, en la forma requerida por las normas internas del país ante el cual se solicita el Registro;
- Así como contar con representación legal suficiente y domicilio permanente establecido en el País ante el cual se solicita el Registro, así como con representación legal en los demás Países en los que desee operar;
- Además de contar con representación también deberá comprar una póliza de seguro, cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización u otro mecanismo de carácter financiero que cubran el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías, derivadas de los Contratos de Transporte Multimodal, así como los riesgos extracontractuales.
- Mantener en el País Miembro del domicilio principal un patrimonio realizable mínimo equivalente a 80 000 DEG, u otorgar una garantía equivalente.

El organismo nacional competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante resolución motivada, dentro del plazo no mayor de sesenta días naturales, de acuerdo con el procedimiento que se adopte en el reglamento, el Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según sea el caso.

3.7 REQUISITOS PARA LA CONSTITUCIÓN SOCIAL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL COMO PERSONA JURÍDICA.

La constitución social del Operador de Transporte Multimodal como persona jurídica, la facultad y la representación legal suficiente o el apoderado, se acreditarán de conformidad con las normas legales internas vigentes de cada País Miembro.

Los Operadores de Transporte Multimodal están obligados a tener representante legal o apoderado con plenas facultades para representarlo en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales y contar con domicilio permanente en el País que les haya otorgado el Certificado de Registro, en los Países Miembros distintos al de origen del Operador de Transporte Multimodal, será suficiente la designación de representante legal o apoderado en forma permanente mediante poder notarial por escritura pública.

El Operador de Transporte Multimodal deberá mantener vigente una póliza de responsabilidad civil contractual que ampare los riesgos por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los Contratos de Transporte Multimodal, los riesgos extracontractuales pueden ser cubiertos mediante el ingreso del Operador de Transporte Multimodal a un club de protección e indemnización, cuyas reglas contemplen dichas coberturas, o a través de alternativas de carácter financiero que ampare tales riesgos.

Así como también deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro de su Registro, las modificaciones, renovaciones, contrataciones de nuevas pólizas de seguro u otras modificaciones de cobertura mencionadas anteriormente; para tal efecto, dispondrá de siete días naturales, contados a partir de la fecha de producidos tales hechos.

El Operador de Transporte Multimodal deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro de su Registro, dentro de los siete días naturales de producido el hecho, toda modificación que introduzca en los estatutos de la empresa, así como los cambios de dirección del domicilio, designación de un nuevo representante legal o apoderado, renuncia de éste o caducidad de su nombramiento o de su poder, asimismo, informará de la designación o renuncia del representante legal o apoderado y de la caducidad del nombramiento o poder, que se produzca en los Países Miembros en los cuales opera.

Para dar cumplimiento a lo antes mencionado se deberá realizar lo que a continuación se menciona:

- En el caso de ser personas jurídicas, la determinación del patrimonio realizable tomará en cuenta el capital social suscrito y pagado, y el activo fijo de libre disposición;
- En el caso de que sean personas naturales, la determinación del patrimonio realizable tomará en cuenta sus activos fijos de libre disposición; y;
- Al solicitar la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar la documentación que acredite que entre el personal directivo, funcionarios y técnicos o entre sus empleados, en caso de ser persona natural, existen personas con experiencia en actividades vinculadas al Transporte Multimodal.

El Operador de Transporte Multimodal deberá entregar, trimestralmente al organismo nacional competente información estadística sobre sus operaciones de Transporte Multimodal, de considerarlo necesario, el organismo nacional competente podrá solicitar la documentación sustentatoria adicional.

Los Operadores de Transporte Multimodal extra subregionales, al solicitar su inscripción en el Registro de Operadores, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Acreditar que están legalmente constituidos como Operador de Transporte Multimodal en un país de origen.
- Además de los requisitos anteriores también deberán contar con representación legal suficiente en los Países Miembros en los cuales pretendan operar.
- Así como también contar con las coberturas suficientes para la eventual pérdida o deterioro de las mercancías o falta o retraso en su entrega, derivadas de los Contratos de Transporte Multimodal.

CAPÍTULO IV

NATURALEZA JURÍDICA, COMPLEJIDAD JURÍDICA, PLAZO PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN, PRESCRIPCIÓN-CADUCIDAD Y ARBITRAJE

4.1 NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

La naturaleza jurídica del documento de Transporte Multimodal es la correspondiente al Bill of Lading¹⁵ del tráfico marítimo básicamente, es decir que es:

- a).- Un contrato bilateral, con la modalidad que le da la aparición del destinatario quien adquiere los derechos de disposición de la carga al ser el tenedor del título o haya sido emitido a la orden;
- b).- Oneroso;
- c).- Mercantil y título representativo de las mercancías, transmisible por endoso, a la orden o al portador;
- e).- Mezcla de consensual y real,
- f).- Internacional;
- g).- Multimodal (ser realizado en cuanto a menos dos tráficos); y
- h).- Acumulación circunstanciada de legislación aplicable.

¹⁵ LASCANO Julio Carlos, El valor en aduana de las mercaderías importadas, Editorial, Buyatti, 2007. p. 149

El Documento de Transporte Multimodal (DTM) constituye una *prima facie* un documento que refleja la entrega de la mercancía al porteador y el derecho de crédito que surge por esa entrega de las mercancías al Operador de Transporte (OTM), a la celebración del contrato de transporte, pero de manera significativa representa la entrega de la mercancía objeto de una compraventa del vendedor al comprador a través de la mediación del transportista (OTM) (excepto cuando el Incoterm usado se haya pactado de manera diferente). La suerte que sufra el titular del documento que la ampara, así pues que ese derecho ahí consignado puede ser transmitido a terceros, cumpliendo una función económica preponderante, más en cuanto se amplió la duración del viaje ya que la inmovilización del valor de la carga resulta gravosa.

Ampliando la función representativa diremos que la actuación del transportista la cumple, es decir, que al recibir éste la carga está representado al comprador quien es a su vez destinatario, esto de acuerdo con la doctrina clásica es la *traditio* y *receptum* en la compraventa. Uno de los efectos de más relevancia en este acto de *traditio* es la transmisión de riesgo del vendedor al comprador, éste sufrirá los efectos de la pérdida o daño y retraso, así como las obligaciones derivadas del contrato como la participación en caso de avería gruesa por ejemplo. Así la transmisión del título implica la del crédito a la entrega de las mercancías en poder del porteador en virtud del contrato de transporte, tratándose de una relación crediticia *restitutoria*¹⁶ colocando al titular del (título) DTM, como poseedor mediato de la carga objeto del crédito. A condición de que el poseedor inmediato (transportista) haya recibido la mercancía descritas en el documento, que éstas se hallen en poder inmediato suyo, como mediador de la transacción de compraventa, con voluntad de poseer para el acreedor (comprador-destinatario).

¹⁶ “Las cosas perecen para su dueño”. Principio General de Derecho. SOBARZO Alejandro, Régimen Jurídico de Altamar, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 2004.

4.2 COMPLEJIDAD JURÍDICA.

El planteamiento contractual que se da en este tráfico es singular, y lo distingue además por la pluralidad de disposiciones o normativa jurídica correspondiente a los diversos analistas del transporte multimodal contemplan la contratación del servicio mediante un documento único transporte unitario o plural, con subtransporte, celebrado por el embarcador con el OTM (Operador de Transporte Multimodal), quien funge como intermediario o transportista contractual y éste a su vez con los diversos transportistas unimodales; este contrato contiene la subjetividad, así está planteado por el Convenio

Se consideran también la acumulación (transporte plural) de contratos de transporte con reexpedición, etcétera. De todos éstos el más antiguo y tradicional es la acumulación, es decir, la celebración de diversos contratos que se hagan necesarios para que de acuerdo con las condiciones geográficas entre los puntos de origen destino se cumpla con la entrega de forma idónea, económica y segura (a esto se da por llamar logística, forma racional de aplicar los conocimientos e información para el mejor resultado por la compraventa y del traslado de mercaderías, considerándose necesariamente entre otras condiciones los tiempos de entrega, existencia de los productos en el mercado, la temporada de su producción, de su comercialización, rutas, medios de transporte, número de envíos, forma, lugar de entrega, etc.). En este supuesto cada transportista unimodal cumple su trayecto dejando la carga en el lugar convenido para que sea tomada por el siguiente transportista, quien la recibe de conformidad. La labor de coordinación puede ser hecha por el propio embarcador o por un agente o intermediario, existiendo también la figura de reexpedición de carga mediante un convenio entre transportistas unimodales.

En estos supuestos nos encontramos con la dificultad de fijar responsabilidad por daño o avería a la carga, tanto si se dio en un solo acto o fue producto de un deterioro gradual y progresivo durante alguno de los trayectos o en

los lugares de estancia de la carga para su entrega o recogida para la continuación del viaje.

En tráfico aéreo se considera transporte sucesivo¹⁷ cuando celebrado un solo contrato de transporte, éste es realizado por dos o más transportistas aéreos que vuelan una porción del trayecto al cual están autorizados en su cuadro de rutas, y tienen generalmente celebrado entre ellos un contrato de transferencia de carga, que les permite tomar la carga del transportista anterior y llevarla aún más allá e el destino final. En este caso el flete repartido entre los transportistas de acuerdo con la porción volada por cada uno, Habla también este Tratado sobre el “transporte combinado”¹⁸ que indica que en caso de transporte combinado las disposiciones del presente convenio solo se aplicarán al transporte por vía aérea. Y en el artículo 18, refiriéndose a aquel mediante el cual se realiza el transbordo la carga y descarga dentro de un aeropuerto. Estas operaciones fuera del aeródromo no son consideradas por el Convenio como realizadas dentro del contrato de transporte aéreo.

4.3 VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Todo contrato de transporte, celebrado, firmado por las partes o sus agentes o representantes presume prima facie la existencia y recepción de la mercancía, en número, peso, volumen y condición, la constitución del depósito en manos del porteador, en buen estado, así también las obligaciones de las partes. Se considera también un elemento valorable si el conocimiento de embarque tiene reservas o bien es sucio, es decir, que el transportista no pudo verificar la

¹⁷ Op. Cit., Ver Convenio de Varsovia y Protocolo de la Haya. Artículo 1. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente constituirá a fines del presente convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una solo operación. p. 58

¹⁸ Ibid., Transporte combinado Artículo 31. Convenio de Varsovia. p. 82

condición de la carga en el momento de su recepción o embarque, estas figuras son propias del tráfico marítimo.

El Documento de Transporte Multimodal (DTM) es de naturaleza eminentemente mercantil, por lo que su literalidad es definitiva por contener las obligaciones y derechos de las partes. Habrá de considerarse de acuerdo con la acción intentada, la responsabilidad subjetiva o contractual en cuanto al cumplimiento de opus¹⁹ y la objetiva regulada por los convenios aplicables. Es también aplicable la regulación como título valor, en relación entre el adquirente del título de transmitido por tradición o endoso.

Como elementos reales del contrato tenemos el precio o flete y la mercancía; en esta última quedan comprendidos los contenedores pallets o cualquier otro dispositivo análogo en el cual están contenidas las mercancías.

Los elementos formales quedan conformados por el carácter consensual del contrato al suscribirse el mismo entre el embarcador y el operador de Transporte Multimodal (OTM), constituyéndose en prueba la existencia y condiciones del contrato.

Constituyese también dicho documento en la entrega y recepción de la carga entre las partes, generándose la presunción *iuris tantum*²⁰ de que el operador ha recibido dicha carga en las condiciones descritas. Esta presunción se eleva a *iuris et de iure* si el documento fue emitido negociable y ha transferido a un tercero de buena fe, pudiendo ser este tercero el propio consignatario. Aquí es preciso recordar que la obligación del embarcador de declarar correctamente la descripción y condiciones de la mercancía amparada en el contrato, garantizando

¹⁹ SILVA Jorge Alberto, Estudios sobre Lex Mercatoria. Una realidad Internacional, Editorial Trillas, 2006. p. 101

²⁰ MORALES MORILLAS Carlos, Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Editorial Trillas, 2003. p. 64

esa circunstancia y obligado en su caso de indemnizar, por otra parte sigue manteniéndose el derecho del transportista de emitir reservas.

4.4 PLAZO PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN.

Debemos anticipar que para tratar lo referente a este tema, procederemos a ver los requisitos que deben haberse cumplido para tener la base jurídica para iniciar un procedimiento judicial o arbitral en contra del Operador de Transporte Multimodal (OTM) como son los avisos de daño que deberá dar el consignatario de la carga a su recepción, en los términos del Convenio.

Existe la presunción de que el Operador de Transporte Multimodal (OTM) ha entregado la carga al consignatario en buen estado aparente. Si el daño o pérdida es notorio, si existe daño o pérdida de la mercancía, el consignatario deberá dar aviso por escrito al Operador de Transporte Multimodal (OTM) especificando la pérdida o el daño, a más tardar al día siguiente hábil de haberse puesto ésta en su poder. Si al momento de la entrega la carga es revisada conjuntamente por el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y el consignatario, no habrá necesidad de dar aviso. Si por el contrario el daño es oculto, el plazo para el aviso es de seis días naturales, debiendo el consignatario dar todas las facilidades para que el Operador de Transporte Multimodal (OTM) verifique dicho daño.

En caso de retraso se deberá proceder a dar aviso al Operador de Transporte Multimodal (OTM) no después de naturales contados a la fecha en que se hayan entregado las mercancías al consignatario o de la fecha de aviso de llegada de carga de hecho por el Operador de Transporte Multimodal (OTM) poniéndolas a su disposición en el lugar convenido.

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es el encargado de dar aviso a los transportistas efectivos o de hecho en los términos de los Tratados aplicables sobre el aviso de retraso.

En transporte aéreo, el sistema Varsovia aplicando el “transporte combinado”²¹ (art. 31) nos señala que el destinatario en caso de avería deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería, y, a más tardar, dentro de siete días para equipajes y de catorce días para mercancía, a contar de la fecha de recibo. La falta de protesta, dentro del plazo establecido, todas las acciones contra el porteador serán a plazo establecido, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en caso de fraude de éste.

4.5 PRESCRIPCIÓN-CADUCIDAD.

Las acciones derivadas de este Convenio de Ginebra (art. 25) prescribirán si no se ha iniciado el procedimiento judicial que corresponda en un plazo de dos años, con la salvedad de que si en un plazo de seis meses contados a partir del día siguiente en que fueron entregadas las mercancías o del día en que debieron ser entregadas, el titular no haya dado el aviso correspondiente al que hemos hecho referencia.

El derecho de repetir por parte del Operador de Transporte Multimodal (OTM) en contra de los transportistas unimodales contratados deberá ser ejercitado por éste en plazo de noventa días a partir de la fecha en que haya satisfecho la reclamación que le fue presentada de la fecha en que emplazado por la acción ejercitada en su contra.

²¹ Op. Cit., Ver Sistema Varsovia, artículo 26. p. 61

El Convenio señala que no se pagará ninguna indemnización por los perjuicios causados por retraso, a menos que se haya dado aviso por escrito al Operador de Transporte Multimodal (OTM) dentro de los sesenta días naturales al de la fecha en que se hubieren puesto las mercancías a disposición del consignatario o en que se haya notificado al consignatario la llegada de las mercancías.

En transporte carretero la Carta de Porte uniforme señala un plazo de hasta nueve meses para presentar una reclamación con los detalles del daño y un plazo de dos años para iniciar acción en contra del transportista por daño, pérdida, atendiendo a la ley nacional si hay reducción de plazos.

CAPÍTULO V
REQUERIMIENTOS, LIMITACIONES, RESPONSABILIDADES,
INDEMNIZACIONES Y SANCIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL

5.1 LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Según las Reglas de 1991 de la UNCTAD y específicamente de la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.), el OTM sólo será responsable por una suma que no exceda del equivalente a 666,67 Derechos Especiales de Giro (DEG) por bulto o ²²unidad (933.34 .USD); o a 2 DEG por kilogramo (2.8 .USD), si esta cantidad es mayor, salvo que el valor de las mercancías haya sido declarado por el expedidor y que haya sido consignado en el Documento.

Si un Contenedor, o un elemento análogo son cargados con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el

²² ENRIQUEZ ROSAS David, El buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, Editorial Xalco, México, 2005. p. 96

Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de Transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada.

Si el Transporte Multimodal no incluye el porte de mercancías por mar o por Vías de Navegación Interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo.

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto del cual sean aplicables un Convenio Internacional o una Ley Nacional que contengan otro límite de responsabilidad, el límite se determinará de acuerdo a lo dispuesto en el convenio o ley nacional que rija el acto donde ocurre la pérdida.

5.2 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

La práctica del Transporte Directo (marítimo-terrestre) basado en un acuerdo de flete y en un conocimiento de embarque entre una empresa naviera y una compañía Ferroviaria, se remonta a finales del siglo XIX, cuando las líneas comerciales fueron establecidas siguiendo el crecimiento de los buques de vapor, los cuales permitieron al mismo tiempo, conexiones más fáciles entre el barco y el tren.

No obstante ello, para las compañías navieras el asumir el Transporte Directo Terrestre Marítimo, involucró riesgos considerables por lo que sin excepción los conocimientos de embarque de esa época solían incluir una cláusula especial para limitar la responsabilidad en cada uno de sus segmentos.

La limitación de la responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal ha sido desde entonces tema central dentro de los trabajos para procurar el marco jurídico necesario para el desarrollo de este Sistema de Transporte. En ese

sentido, y de acuerdo a la reglamentación internacional y nacional, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del Contrato.

También se responsabiliza de entregar las mercancías al consignatario:

➤ Cuando el documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del Documento.

➤ Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales debidamente endosado, y Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario.

➤ Por otro lado, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo su custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

La cuantía de la indemnización por dicha pérdida o daño, se fijará según el valor de las mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario, o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, hubieren debido ser entregadas.

Es decir que el Operador de Servicio de Transporte Multimodal Internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes 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 modo de Transporte.

En consecuencia el operador de Transporte Multimodal Internacional responderá por:

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

Debemos recordar que el operador de Servicio de Transporte Multimodal no actúa como agente o por cuenta del expedidor, sino como transportista contractual y que a su vez y bajo responsabilidad toma la mercancía del expedidor y celebra tratos, es decir, subcontrata a los transportistas efectivos o de hecho que han de ejecutar el porte de la mercancía hasta el destino.

También se van a considerar para efectos de responsabilidad en este concepto OTM a los empleados o agentes del operador o a cualquier otro movimiento del CTM, por lo que el OTM será responsable de las acciones u omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.²³

²³ UGARTE Romano Luis, Tránsito Internacional de Mercaderías, Segunda Edición, Centro de Investigación Aduanera y de Comercio Internacional, Printed in México, 2004. pp. 108-109

Las responsabilidades aludidas comprenden:

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

5.2.1 Obligaciones del Operador de Transporte Multimodal.

El Operador de Transporte Multimodal debe presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando se le requiera, un informe que contenga con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos o estadísticos que permitan conocer la operación del servicio.

Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debidamente acreditados todos los informes o datos que sean necesarios para llevar su cometido.

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

Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de Transporte Multimodal internacional a efecto de vigilar en su caso, el cumplimiento de los artículos de la ley de Navegación y Comercio Marítimos referentes al tema en cuestión anteriormente citado.

Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comprobará que en dichos Convenios se estipule que, en el uso del Transporte Marítimo haya

participación por parte de las empresas navieras nacionales, en la proporción que les confieran las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Deberá sujetarse a las tarifas legales autorizadas y a sus reglas de aplicación y contratar con los concesionarios y permisionarios legalmente autorizados para la prestación de Servicios Unimodales, los movimientos de mercancías necesarios para la ejecución del Contrato de Transporte Multimodal Internacional.

Contratar los Servicios de Maniobras, Servicios Marítimos, Portuarios y demás Servicios conexos con quienes legalmente esté autorizados, a excepción de los que expresamente estén facultados a prestarlos directamente por su propia autorización.

Tendrá el deber de 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.

Notificará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero, así como también tendrá como obligación el deber de participación en las actividades de coordinación en materia operativa que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la imposición de las sanciones que conforme a la Ley procedan y para la aplicación de las mismas se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

5.3 RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA.

El Operador del Transporte Multimodal (OTM) que presta el Servicio de Transporte Multimodal, es el único responsable, ante su cliente, por el retraso en la entrega de las mercancías, por los daños o deterioros que estas sufran mientras estén bajo su custodia y por la pérdida parcial o total de ellas.

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM), abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del Contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias .

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro 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, o cualquier otra de las personas, a cuyos servicios haya recurrido para el cumplimiento del Contrato, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias .

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) solo podrá contratar servicios relacionados con su actividad con aquellas empresas que se encuentren legalmente constituidas y que cuenten con cubrimientos de seguros que garanticen su responsabilidad ante la carga, en tal forma que el OTM pueda repetir contra ellos en caso de un siniestro.

Adicionalmente a lo dicho en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal, no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sucedido durante ese transporte, por una o más de las siguientes circunstancias:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente.
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías.
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente.
- Vicio propio u oculto de las mercancías.
- Huelga, Lock-Out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

En términos generales, cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un Convenio Internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.

La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad, si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses, contados desde la entrega de las mercancías o, si estas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que el consignatario adquirió el derecho a considerarlas perdidas.²⁴

5.3.1 Indemnización por Pérdida o Daño de las Mercancías, Indemnización con Valor Declarado e Indemnización Sin Valor Declarado y Sin Transporte Acuático.

La indemnización por pérdida o daño de las mercancías se va a realizar cuando las mercancías están perdidas y se consideran así las mercancías cuando el retraso en su entrega supera los 90 días o cuando se pueda probar su pérdida.

Cuando el valor de las mercancías ha sido declarado y consignado en el Documento de Transporte Multimodal por el expedidor, la indemnización se fijará, según el valor de estas en el lugar y momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad, este debe diligenciarse, cuando se ha convenido entre las partes asumir responsabilidad sobre el valor de las mercancías en destino.

²⁴ALVAREZ GÓMEZ PALLETE José María, La Organización Mundial de Aduanas y sus Convenios, Mc Graw Hill, México 2005. p. 83

Normalmente este solo se diligencia cuando el Transporte se refiere a mercancías valiosas que generalmente utilizan el Transporte Aéreo como Transporte Efectivo Principal.

La indemnización sin valor declarado y sin Transporte Acuático se da si el Contrato de Transporte Multimodal, no incluye el Transporte por Mar o Vías de Navegación Interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG²⁵ por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.

Y la indemnización sin valor declarado y con Transporte Acuático se llevará acabo si el Contrato de Transporte Multimodal, incluye el Transporte por Mar o Vías de Navegación Interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Si un Contenedor, una paleta o un elemento de Transporte Análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal este contenido en ese elemento de Transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada, en caso de que se omitiera la mención señalada en el DTM, todas las mercancías contenidas en ese elemento de Transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

²⁵ LASCANO Julio Carlos, El valor en aduana de las mercaderías importadas, Editorial, Buyatti, 2007. p. 95

5.4 PLAZO DE RECLAMACIÓN.

Debemos anticipar que para tratar lo referente a este tema, procederemos a ver los requisitos que deben haberse cumplido para tener la base jurídica para incoar un procedimiento judicial o arbitral en contra del OTM como son los avisos de daño que deberá dar el consignatario de carga a su recepción en los términos del Convenio.

Existe la presunción de que el OTM ha entregado la carga al consignatario en buen estado aparentemente, si el daño o pérdida es notorio; si existe daño o pérdida de la mercancía el consignatario deberá avisar por escrito al OTM especificando la pérdida o el daño, a más tardar al día siguiente hábil de haberse puesto ésta en su poder.

Si al momento de la entrega de la carga es revisada conjuntamente por el OTM y el consignatario no habrá necesidad de dar aviso. Si por el contrario el daño es oculto, el plazo para el aviso es de seis días naturales, debiendo el consignatario dar todas las facilidades para que el OTM verifique dicho daño.

En caso de retraso se deberá proceder a dar aviso al OTM no después de sesenta días naturales contado sea la fecha en que se hayan entregado las mercancías al consignatario o de la fecha de aviso de llegada de carga hecho por el OTM poniéndolas a su disposición en el lugar convenido.

El OTM es el encargado de dar aviso a los transportistas efectivos o de hecho en los términos de los Tratados aplicables sobre el aviso de retraso.

En Transporte Aéreo, el Sistema Varsovia aplicando el Transporte Combinado nos señala que el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería, y a más tardar, dentro de siete días para equipajes y de catorce días para mercancía a contar de

la fecha de su recibo, la falta de protesta, dentro del plazo establecido, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en caso de fraude de éste.²⁶

5.5 DAÑO APARENTE, DAÑO NO APARENTE, RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN LA ENTREGA, INDEMNIZACIÓN POR RETRASO EN LA ENTREGA Y SEGUROS.

Por Daño Aparente el consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal, al momento en que estas hayan sido puestas en su poder, acerca de la pérdida o de los daños sufridos por la mercancías, especificando la naturaleza general de estas, y de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

En caso de Daño No Aparente el consignatario deberá avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal, en los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Va a resultar responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías cuando las mercancías no han sido entregadas:

- Dentro del plazo expresamente acordado, o a falta de este acuerdo,
- Dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTMI diligente.

²⁶TREJO VARGAS Pedro, Comercio Exterior sin Barreras, Editorial Xalco, México 2006. p. 67

Cuando resulte retraso en la entrega de las mercancías, el Operador de Transporte Multimodal deberá indemnizar a su cliente hasta con una suma equivalente al valor del Flete de la operación de Transporte Multimodal, siempre y cuando haya existido compromiso de entrega en una fecha determinada y cuando haya:

- Perjuicios directos resultantes del retraso en la entrega, o
- Perjuicios indirectos: cualquier pérdida o daño, distintos de la pérdida o daños de las mercancías.

Para poder prestar el servicio de Transporte el Operador de Transporte Multimodal requerirá obtener dos pólizas de seguro:

- Una para cubrir su Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual y;
- La otra para cubrir su responsabilidad ante la DIAN por la suspensión de tributos aduaneros y multas, por la autorización de la Continuación de Viaje.

5.6 RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL.

La póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual se puede obtener en una compañía de seguros o en un club de protección e indemnización, o puede reemplazarse con algún mecanismo de carácter financiero.

La norma supranacional establece para esta modalidad de Transporte la posibilidad de obtener una protección en cualquier parte del mundo, siempre y cuando, su jurisdicción y competencia permita, a elección del demandante, que las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal, sean conocidas por los jueces de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo :

- El del domicilio del Operador de Transporte Multimodal.
- El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;

- El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- El del lugar de entrega de las mercancías; o
- Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal

La póliza de seguro, de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, tiene como objeto cubrir la responsabilidad señalada en las cláusulas respectivas del contrato, incluso cuando no están claramente expresas.

Lo importante es que el Contrato de Transporte Multimodal esté en armonía con las Decisiones de la ONU, y que la póliza de seguro u otro mecanismo de protección, cubran las responsabilidades adquiridas en el Contrato.

La póliza de seguro u otro mecanismo de protección del Operador de Transporte Multimodal, debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Debe figurar el nombre de la empresa a quien está cubriendo en su responsabilidad, es decir el Operador de Transporte Multimodal.
- Periodo de cubrimiento que deberá ser mínimo un año con renovación automática.
- Cubrimiento Geográfico debe indicar los continentes o los países, entre los cuales cubre las operaciones de Transporte Multimodal.
- Debe indicar el objeto del seguro que cubre la responsabilidad del transportador en su calidad de OTMI por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías y por su responsabilidad ante terceros por daño a personas o a bienes.
- Si la póliza se obtiene en Colombia, en el objeto, deberá señalar que se ajusta a la responsabilidad establecida en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, y a las normas que las modifiquen o reglamenten.

➤ Si la póliza se obtiene fuera de Colombia y no señala que se ajusta a las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, deberá cubrir, como mínimo, las responsabilidades del OTMI, señaladas en dichas Decisiones.

El límite de responsabilidad por despacho es de un Mínimo 160.000, este límite no está establecido en la norma, pero es el recomendado por Fasecolda y el Ministerio de Transporte en Cartagena, si el cubrimiento obtenido no fuere suficiente en caso de siniestro, el OTMI deberá responder con su patrimonio.

El límite de responsabilidad a terceros no está señalado en la norma y no hay una recomendación al respecto.

Sobre su jurisdicción y competencia, esta póliza se puede obtener en cualquier país, siempre y cuando respalde los riesgos del beneficiario en calidad de Operador de Transporte Multimodal, y cuya jurisdicción y competencia para resolver los conflictos sea armónica con lo establecido en el Artículo 24 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

5.7 RESPONSABILIDAD POR CONTINUIDAD POR VIAJE, INFRACCIONES Y SANCIONES, Y DOCUMENTACIÓN FRAUDULENTO.

La Continuación de Viaje es una figura de Tránsito Aduanero preferencial que se aplica a la movilización de las mercancías internacionales o mercancías no nacionalizadas por el interior del territorio nacional entre una aduana de origen y una aduana de destino.

Las mercancías en tránsito, para adquirir este derecho, deben estar amparadas por un Documento de Transporte Multimodal.

Esta póliza únicamente se puede obtener con Compañías Aseguradoras legalmente establecidas en Colombia²⁷, o en cualquier país en el que se lleve a cabo dicha operación de contratar el Servicio en cuestión.

Para cubrir la responsabilidad por la Continuación de Viaje, se deberá establecer una garantía global bancaria o de compañía de seguros, la cual debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Deberá tener el nombre del beneficiario que es la Nación o Unidad Administrativa Especial, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la vigencia de éste que será de un año y tres meses más, la cobertura de dicho objetivo y el objeto del seguro que deberá ser el pago de los tributos aduaneros suspendidos y por las sanciones generadas por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con ocasión de las Operaciones de Transporte Multimodal, en caso de pérdida de la mercancía, o no finalización de la Operación de Transporte Multimodal.

Para ejercer la actividad como OTM Internacional se necesita la Inscripción en el Registro de OTM y habilitación, ya sean personas naturales o jurídicas interesadas deberán estar inscritas en el Registro respectivo y del DIAN, la infracción por desarrollar operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, a otros países sin estar previamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal será sancionado por el pago de 200 salarios mínimos mensuales vigentes.

La infracción o sanción refiere a que el OTM obtenga el permiso de manera ilegal para realizar o prestar el Servicio de Transporte Multimodal, ésta tendrá una sanción o infracción que consiste en la cancelación de la inscripción en el Registro

²⁷ GARRO Alejandro M, ZUPPI Alberto L., Compraventa internacional de mercaderías, Editorial Abeledo Perrot, 2012. p. 142

de Operadores de Transporte Multimodal, esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en el Registro de OTM.

5.8 ACTUALIZACIÓN DOCUMENTAL DEL OTM.

Este tipo de infracción consiste en no mantener actualizado cualquiera de los requisitos de Inscripción en el Registro de OTM ante las autoridades respectivas y ante la DIAN.

Los Operadores de Transporte Multimodal deberán comunicar a ante la DIAN toda modificación que introduzcan: a su objeto social, cambios de dirección del domicilio, cambios de su representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior, el cambio en las coberturas de seguros, o no actualización de las pólizas de seguro o cualquier otro cambio en los requisitos de inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte o Habilitación ante la DIAN, que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó la Inscripción o Habilitación.

El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura.

La Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal es indefinida, se cancelará por medio de una sanción o por voluntad del OTM.

Cuando el Certificado de Registro pierda su vigencia, de pleno derecho y en caso que el Operador de Transporte Multimodal no mantenga vigente alguno de los requisitos de inscripción, hasta el momento en que demuestre nuevamente el

cumplimiento de estos, el OTM tiene un plazo máximo de 3 meses para actualizar la información, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento.

Otra sanción es cuando vencido el término de tres meses, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción perdió su vigencia, para actualizar la información, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un año.

El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello.

5.9 INFORMACIÓN ESTADÍSTICA, INCUMPLIR O PROPICIAR EL INCUMPLIMIENTO NORMATIVO.

Esta infracción consistente en el incumplimiento del OTM en la entrega de la información estadística, la sanción será la suspensión de la vigencia del Certificado de Registro por un mínimo de treinta días naturales, la sanción se mantendrá hasta que el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivo, con un máximo de 90 días.

Una segunda sanción se impondrá cuando el OTM, por la misma causa anterior haya sido infraccionado por más de una vez, se le suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un término de noventa días naturales, durante este periodo el OTM deberá proceder a la actualización de la información.

Además también se podrá imponer una sanción si el Operador de Transporte Multimodal continúa incumpliendo por más de noventa días naturales, se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un año.

Cuando el incumplimiento sea propiciado por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte que hayan celebrado el contrato de Servicio de Transporte Multimodal, o por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, tales como:

- Las Decisiones plasmadas en el Contrato y sus normas reglamentarias y las regulaciones de Transporte expedidas por el Ministerio de Transporte;
- Las regulaciones aduanera expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- Las normas y regulaciones relativas al Transporte de sustancias controladas, peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte este sujeto a un régimen especial.

Las regulaciones expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales reconocen e incorporan las Decisiones del Acuerdo de Cartagena por lo tanto las infracciones a estas normas supranacionales, se deben considerar en este contexto.

El régimen jurídico aplicable al Contrato de Transporte Multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena

y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen. Todo aquello que no esté regulado por la Comunidad Andina, aplica la normatividad nacional.

El Transporte Multimodal Internacional, es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 por la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

El Transporte Multimodal Nacional, puede realizarse con mercancías no nacionalizadas, o nacionalizadas, siempre y cuando se combinen varios modos de Transporte y exista un solo Contrato y una sola responsabilidad entre un origen y un destino, ubicados ambos en el territorio nacional.

Si el comportamiento del OTM pretende engañar a la autoridad aduanera, mostrando la vigencia de su condición de OTM, cuando se encuentre bajo una sanción de suspensión temporal, o cuando haya perdido, de pleno derecho su condición de OTM, esto podría calificarse como un fraude y aplicarse la sanción correspondiente, lo cual implicaría la pérdida de su condición de OTM mediante la cancelación del Registro en el Ministerio de Transporte.²⁸

5.10 RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE REGISTRO, FORMALIDAD DE LAS SANCIONES E INFRACCIONES FRECUENTES EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

El Operador de Transporte Multimodal deberá presentar una solicitud, ante la autoridad respectiva para la renovación del Certificado de Registro, antes del vencimiento del mismo, dicha autoridad dispondrá de 30 días naturales, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud, para entregar el Certificado de Registro con la renovación correspondiente.

²⁸ TREJO VARGAS Pedro, Comercio Exterior sin Barreras, Editorial Xalco, México 2006. p. 37

Cuando la renovación no haya sido solicitada, por el OTM este quedara inhabilitado para prestar el servicio hasta tanto solicite la renovación y esta haya sido concedida.

Las sanciones serán impuestas mediante resolución motivada, previa formulación de pliego de cargos por parte del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta los descargos que presente el Operador de Transporte Multimodal en un término de treinta días naturales, contados a partir de la notificación del pliego de cargos.

El acto administrativo que resuelva sobre la imposición de las sanciones anteriormente señaladas, será susceptible de los recursos en la vía gubernativa establecidos en el Código Contencioso Administrativo.

La DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia) y demás autoridades, así como cualquier persona natural o jurídica podrá informar al Ministerio de Transporte las irregularidades que detecte tanto en los Operadores de Transporte Multimodal como en relación con aquellos que sin ser OTM ofrezcan el Servicio de Transporte Multimodal.

Los Operadores de Transporte Multimodal, legalmente constituidos y autorizados para operar desde y hacia Colombia, deben cumplir con lo establecido en el Contrato y en las Leyes que rigen sobre la materia. Las infracciones en el Documento de Transporte Multimodal, son violaciones a la normatividad y las sanciones están incluidas anteriormente.

Los Documentos de Transporte Multimodal, deben identificarse como tales, sin embargo, la omisión de uno o varios de los datos, no afecta la naturaleza jurídica del Documento como uno de Transporte Multimodal.

El Documento de Transporte Multimodal:

- Prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal, cuyo clausulado se encuentra al respaldo del DTM.
- Identifica al Operador de Transporte Multimodal, con su nombre, logo y dirección principal.
- Establece que el Operador de Transporte Multimodal – OTM, ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en el DTM.
- Identifica el lugar geográfico donde el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y el lugar designado para entregarlas al Consignatario.
- Identifica al Expedidor, es decir, a la persona que celebró el contrato de Transporte Multimodal con el OTM.
- Identifica la fecha y el lugar donde se celebró el Contrato de Transporte Multimodal, el lugar donde se celebró el Contrato puede ser diferente al lugar en que el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y al lugar de entrega final.

Las copias, o los originales diferentes al principal, deberán llevar impreso o con sello la leyenda “No Negociable”. El DTM original negociable, solo puede estar en manos del Expedidor, será entregado a este último cuando el OTM tome bajo su custodia las mercancías.

La DIAN también tiene todo el derecho de verificar si las solicitudes de los beneficios aduaneros para las cargas amparadas por un Documento de Transporte Multimodal, corresponde otorgarlos o negarlos, para este efecto deberá verificar que se trata de una Operación de Transporte Multimodal.

Existen varios beneficios aduaneros para las mercancías amparadas por un DTM, tales como la Continuación de Viaje, las facilidades para textiles y otros, pero es necesario verificar que realmente se trata de una Operación de Transporte

Multimodal y no solo de un DTM diligenciado en el puerto de ingreso al país a la llegada de las mercancías.

La solicitud de un beneficio aduanero, para las cargas de Transporte Multimodal, debe ir acompañada de una copia de la Factura Comercial, con el fin de verificar si el Incoterms negociado, es armónico con el Contrato de Transporte Multimodal suscrito.

Por ejemplo, si una mercancía de importación fue negociada con un Incoterms CIF, no es posible que el importador haciendo las veces de expedidor haya contratado el Transporte, con el OTM, desde el puerto de embarque hasta el interior del país, ya que el Transporte hasta el puerto de desembarque fue contratado por el exportador.

La Numeración de los DTM deben tener una numeración consecutiva, el DTM es el primer Documento de Transporte que se elabora, por lo cual en ningún caso es posible que su número coincida con otro Documento de Transporte Efectivo, de ser así, esta es una prueba, que el DTM no está respaldando una Operación de Transporte Multimodal, sino por el contrario, está demostrando que el DTM se elaboró con posterioridad y probablemente se está utilizando para acciones indebidas o fraudulentas.

Con frecuencia se observa que el DTM tiene el mismo número del BL, lo cual demuestra que el DTM fue elaborado con posterioridad al BL, por lo tanto el Transporte Multimodal no incluye el Transporte Marítimo.

Si después del Transporte Marítimo solo existe un modo de Transporte, no se trata de una operación de Transporte Multimodal, sino un Transporte Unimodal por Carretera, Férreo, Aéreo u otro. De detectarse esta anomalía, por parte de las

autoridades, debería informarse a la Organización de las Naciones Unidas, y solicitar se aplique al OTM las sanciones correspondientes.

Si es la autoridad aduanera, quien detecta esta anomalía, adicionalmente debe ignorar el DTM y por lo tanto no otorgar el beneficio de la continuación de viaje u otros que sean aplicables a una Operación de Transporte Multimodal.

En el DTM diseñado por la Comunidad Andina, existen 2 casillas para colocar el número del DTM, ambas deben coincidir.

En los Documentos de Transporte Efectivo, tales como la Remesa Terrestre de Carga, Guía Aérea o en el BL, solo debe aparecer el nombre del Operador de Transporte Multimodal.

Por razones aduaneras se ha exigido que se incluya en el BL el nombre de la Zona Franca o el depósito donde finalmente llegarán las mercancías, cuando aparece más de un consignatario, en un BL u otro Documento de Transporte Efectivo, lo más probable es que el OTM no está tomando la carga bajo su custodia en el lugar que lo expresa en el DTM, sino en el lugar o puerto de ingreso al país, a partir del cual realiza un Transporte Unimodal, generalmente por Carretera.

Con frecuencia se observa en los BL una lista de consignatarios, separados pero esto no es correcto, ya que el OTM es el único responsable de la operación, es el único que ha firmado un Contrato de Transporte Multimodal y el OTM actúa en nombre propio y no en nombre de otros.

La inclusión de personas diferentes al OTM como consignatarios, en el BL prueba que el DTM no está respaldando una Operación de Transporte Multimodal.

Por lo tanto, la DIAN debe desconocer el DTM y en ningún caso otorgar los beneficios aduaneros correspondientes para las mercancías amparadas por un DTM, e informar a las autoridades aduaneras para que aplique las sanciones correspondientes.

A partir de la fecha y en lugar en que el OTM recibió las mercancías bajo su custodia es responsable por la mercancía, por las acciones de sus agentes y representantes y por los daños que esta pueda causar a terceros. No necesariamente, el lugar en que el OTM recibe las mercancías corresponde al lugar donde se firmó el Contrato de Transporte Multimodal.

En el lugar donde el OTM recibe las mercancías, es donde el expedidor tiene derecho a partir de ese lugar de contratar el Transporte, y eso deberá verificarse con el Incoterms de la negociación.

Deben indicarse los modos de Transporte que se utilizarán en la Operación de Transporte Multimodal, si se utiliza el DTM de la Comunidad Andina, se deben respetar los Códigos para cada modo de Transporte, no se deben utilizar los códigos aduaneros para diligenciar este espacio.

Solo en el caso en que se haya convenido una fecha de entrega de la mercancía, se diligenciará esta casilla, de lo contrario no debe diligenciarse, el diligenciamiento de esta casilla implica responsabilidad del OTM en su cumplimiento y la indemnización en caso de incumplimiento.

El lugar de destino final es la ciudad, zona franca, bodega, o lugar donde el OTM entregará las mercancías al Consignatario, no necesariamente es el lugar donde termina la Operación Aduanera.

El OTM puede tener responsabilidad de terminar la Operación de Transporte Multimodal en la bodega del consignatario con posterioridad a la nacionalización de la mercancía, esto depende de lo que se haya contratado entre las partes.

La responsabilidad del OTM, termina cuando hace entrega de las mercancías al consignatario y como constancia de ello el consignatario le devuelve el DTM original.

Es frecuente encontrar en los DTM, que el Contrato se firmó en el lugar en que el OTM recibió las mercancías bajo su custodia, si bien esto puede ser real, lo más probable es que ninguna de las dos partes viajó al exterior a firmar el Contrato.

La fecha de expedición del DTM, debe ser anterior o al menos igual al primer Transporte Efectivo que el OTM contrató, los DTM se expiden en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia y solo a partir de este momento el OTM podrá contratar en nombre propio los Transportes efectivos que requiera el traslado de la mercancía hasta su destino.

Cuando un DTM presenta una fecha de expedición posterior al BL, y el OTM declara que tomó bajo su custodia la mercancía en el puerto de embarque, solo está demostrando que su actuación no es correcta y que seguramente su pretensión es aprovechar beneficios a los cuales no tiene derecho, lo más probable es que el OTM, pretende aprovechar los beneficios del Transporte Multimodal para realizar un Transporte por Carretera entre el puerto y el interior del país.

Esta es una clara infracción a la normatividad existente y ante estas circunstancias, la DIAN, no debe aceptar el DTM, ni otorgar el beneficio de la continuación de viaje.

5.11 AVISOS, RECLAMACIONES, ACCIONES Y PRESCRIPCIÓN.

Cuando el consignatario avise por escrito al Operador de Transporte Multimodal la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de éstas, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará igualmente la presunción del párrafo precedente, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto por las leyes que regulan la materia si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías o, si éstas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

Las normas de la Decisión hecha en Cartagena se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el Operador de Transporte Multimodal en relación con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal,

independientemente que la reclamación se funde en la Responsabilidad Contractual o en la Responsabilidad Extracontractual.

Así mismo, se aplicarán a todas las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal que se dirijan contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho Contrato, independientemente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o extracontractual.

La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de sus empleados, agentes u otras personas contratadas por aquél no excederá de los límites establecidos en los Convenios para contratar y prestar dicho Servicio.

5.12 JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.

A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- El del lugar de entrega de las mercancías; o
- Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Sin perjuicio de lo expuesto anteriormente, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del país respectivo.

CAPÍTULO VI

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

6.1 VENTAJAS DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Las ventajas del Transporte Multimodal se han puesto de manifiesto con la globalización de las economías algunas de estas ventajas se mencionan a continuación:

- Dada la intensificación de la competencia Internacional, los Servicios integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios, esto es reduce los tiempos de manipulación, pudiendo llegar hasta un 70 % en las Operaciones de Carga y Descarga, así como en estiba y colocación.
- Brinda comodidad al usuario el tratar con un sólo prestador de servicios, estrechando relaciones comerciales.
- Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales, esto es reduce los gastos de transporte y de otros costos conexos.

- Ofrece mayor seguridad, ya que el prestador del Servicio le da seguimiento de la mercancía, al realizar la trazabilidad mediante una unidad que se sigue con Sistemas de Intercambio Electrónico de Datos (EDI).
- Proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta, y finalmente, algo muy importante, propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores Servicios de Transporte.
- Así como también presenta ventajas desde el punto de vista de la unitarización, aprovechando el contenedor, en lo que se refiere al manejo de la mercadería y las formas contractuales.
- Además se le da seguridad a la carga y la mayor celeridad del Transporte, en efecto con la aparición del Contenedor se evita la manipulación de la carga, con el consiguiente beneficio de que se den menos averías o pérdidas/daños en las mercaderías y esto trae también la ventaja que disminuye el costo del seguro.
- La carga y descarga se ha simplificado porque en la mayoría de los casos se realiza en forma mecánica y rápida.
- La transferencia de la carga, las estadías, son más cortas y los trámites portuarios se simplifican, por todo ello se beneficia el cargador.

El contratar con TM, la operación de traslado de la carga bajo el concepto de TM, Servicio puerta a puerta presenta las siguientes ventajas:

- Contratar con un solo operador, obtener desde el principio un Documento de Transporte Multimodal (DTM) que le permite realizar las operaciones de reconocimiento para efectos de pago de las mercancías.
- Tener un costo conocido de la operación de transporte desde el principio, así como también la obtención de una optimización de los Servicios de parte del OTM, quien debe garantizar la cadena mediante la utilización de una infraestructura física propia o de terceros mediante Contratos, Acuerdos o Convenios y contar con información centralizada del despacho.

Además de las ventajas antes mencionadas se describirán a continuación las ventajas que se presentan en cada uno de los medios de Transporte utilizados para llevar a cabo el Transporte Multimodal tema abordado.

En primer lugar se encuentra el Marítimo Fluvial, este Servicio de Transporte opera en países que cuentan con ríos que atraviesan los distintos países y hay navegabilidad comercial.²⁹

Estos Servicios se ajustan a acuerdos Internacionales firmados por los diferentes países por donde la arteria fluvial transita y esto a su vez tiene ventajas como:

- Mayor capacidad (buques porta-contenedores de hasta 5000 TEU's)
- Competitividad (tarifas más bajas, economías de escala)
- Flexibilidad (todo tipo de cargas)

En el Transporte Carretero las ventajas son:

- Accesibilidad (puerta a puerta)
- Versatilidad (unidades de transporte de tamaños diversos)
- Mayor seguridad (versus tren)
- Menor complejidad de embalaje (versus marítimo)³⁰

En aquellos países donde existe infraestructura de vías y operan los Servicios de Transporte Internacional por Ferrocarril es frecuente la utilización ya que es utilizado por lo general para operar para el transporte de grandes volúmenes y a distancias superiores a los 500 kilómetros, y a su vez todos estos países donde es utilizado este medio de Transporte, se obtienen las ventajas de:

²⁹ <http://webs.ono.com/usr042/modulos/casos/TIMTRANSPORTEMULTIMODAL.htm>, 2006.

³⁰ ENRIQUEZ ROSAS David, El buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, Editorial Xalco, México, 2005. p. 94

- Mayor capacidad (trenes-bloque)
- Flexibilidad para Transporte Combinado (Ro-Ro, Piggy-Back)³¹
- Velocidad uniforme

Las ventajas del Transporte Aéreo son:

- Velocidad (productos perecederos y valiosos)
- Menos tiempo de almacenamiento
- Menores costos de embalaje (manipuleo cuidadoso)
- Documentación simple (AWB)

6.2 DESVENTAJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Entre las desventajas del Servicio de Transporte Multimodal se pueden mencionar el impacto económico, el impacto social, el debilitamiento del estado en cuanto a su poder de regulación y aplicación de una política de Transporte.

El impacto económico que produce la instalación de un sistema de Transporte que genera un cambio y necesidad de adaptación a una nueva tecnología empleada, que requiere y exige una infraestructura adecuada que pueda compatibilizar con los sistemas preexistentes (muelles, grúas pórticos, elementos de movilización de los Contenedores, Buques, Playas).

Los costos que representan estas modificaciones que debieron hacerse para adaptar los elementos existentes a las nuevas tecnologías, el menor valor o la obsolescencia que presentan bienes de uso que no han sido totalmente amortizados, constituyeron el mayor problema para los países en desarrollo, una

³¹ GEANKOPOLIS Christie J., Procesos de Transporte y Operaciones Unitarias, Décima Edición, Editorial Humphrey, Venezuela, 2006 p. 182

de las soluciones que se ha visto como válida es la de la privatización de las terminales.

Las economías de nuestros países en vías de desarrollo que presentan una fragilidad e imposibilidad de enfrentar estos avances tecnológicos con rapidez son un freno para la adaptación a los requerimientos del mundo y por lo tanto también se afecta el comercio exterior y las fuerzas productivas del país.

Además también es de hacer notar que nuestro tráfico comercial de exportación de cargas no se caracteriza por la movilización de la mercadería unitarizada que impide alcanzar economía de escala con el uso de Contenedores.

El impacto social lo han sufrido todos los puertos, el estibador ha sido desplazado, y miles de trabajadores portuarios han pasado a ocupar la categoría de desocupados, generando esto un problema social en el país.

La necesidad de capacitación que requieren las nuevas tecnologías, demanda un número marcadamente inferior de personas con alta capacitación, colaborando también a que se note la menor cantidad de personas operando en los puertos.

El OTM normalmente en una empresa subsidiaria de los consorcios mundiales, organizará el Transporte conforme a sus intereses, que no son generalmente concordantes con el del país que genera el Comercio y el Servicio de Transporte relativo, la cadena de Transporte será armada y efectivizada conforme a la iniciativa y el control de que disponga el OTM.

La posibilidad de elección de aquellos por el cargador cedería a favor de los que eligiese el OTM contratante de ello puede resultar un costo mayor de los

Servicios que seguramente afectará el Comercio de los países en desarrollo y sus balanzas de pagos.

También se anota como una desventaja las condiciones de embarquen que resultan del Transporte Multimodal Internacional, debido a que al trasladar al interior los puntos de origen y de destino de la cadena del Transporte, los OTM podrían perjudicar a los países en desarrollo donde normalmente se utilizan las cláusulas CIF para las importaciones y las FOB para las exportaciones.

Dado que la elección del OTM corresponde al vendedor o comprador extranjero, los gastos adicionales a que dé lugar el transporte interior, que irían incluidos en la tarifa del operador constituirán un elemento importante del costo total e irán también en perjuicio de la balanza de pagos.

Y a continuación se mencionan las desventajas de cada uno de los Transportes que se utilizan para que se lleve a cabo el Multimodalismo, así como anteriormente fue hecho con las ventajas del Servicio de Transporte en análisis estas son:

En el Transporte Marítimo - Fluvial se tienen desventajas como:

- El requerimiento de Transporte complementario, pre y post-embarque
- Mayores costos de embalaje (en general, más resistente)
- Mayor tiempo de viaje
- Menores frecuencias (mayor almacenamiento / inventario)

El Transporte por Carretera tiene las siguientes desventajas:

- Menor capacidad por unidad de Transporte (versus marítimo, tren)
- Limitación de distancias a recorrer (versus todos los demás)
- Congestionamientos de tráfico en accesos a ciudades / terminales

El Transporte Ferroviario tiene ciertas desventajas las cuales son:

- Falta flexibilidad en itinerarios (Transporte puerta a puerta)
- Falta flexibilidad en infraestructura (diferentes anchos de trocha)
- Inseguridad (mayor posibilidad de robos)

En el Transporte Aéreo se presentan desventajas como:

- Menor capacidad
- No aptos cargas a granel
- No apto productos bajo valor
- No apto productos peligrosos.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Sin duda alguna, uno de los principales efectos de estos avances tecnológicos especialmente la *revolución del contenedor*, ha sido el surgimiento del transporte multimodal, que permite que, bajo un solo contrato, se lleven a cabo grandes operaciones internacionales de transporte que cuentan con la intervención de múltiples porteadores y la utilización de diversos modos de transporte.

SEGUNDA.- La ausencia de una normativa sobre el Transporte Multimodal dificulta la tarea de determinar un concepto de Contrato de Transporte Multimodal y, al mismo tiempo, provoca que las características de esta modalidad de transporte varíen dependiendo del instrumento jurídico que pretenda regularla.

TERCERA.- Como cualquier contrato de transporte, el de transporte multimodal cuenta con dos elementos personales, estos son, el porteador (operador de transporte multimodal) y el cargador. A su vez, cabe tener en cuenta

al destinatario quien, sin ser parte en el contrato, posee ciertos derechos en virtud de dicho contrato.

CUARTA.- Las nuevas condiciones del tráfico comercial también han producido cambios en la documentación contractual y entre los cambios surgidos hay que destacar, como significativo, el surgimiento del documento de Transporte multimodal que busca reflejar las condiciones especiales que tiene el Transporte Multimodal. Una de las cuestiones de mayor interés en esta materia, es la posibilidad de que el Documento de Transporte Multimodal puede ser caracterizado como título-valor con todo lo que ello conlleva.

QUINTA.- Los documentos utilizados en el transporte mediante contenedores, en algunos casos, pueden ver mermada su eficacia negocial, en cuanto que en ellos el porteador sólo puede certificar el estado y condición aparente en que se encuentra el contenedor, pero nada puede decir sobre el aspecto, al menos superficial, de las mercancías con las que ha sido llenado dicho contenedor. En concreto, en principio puede afirmarse que el bajo valor probatorio del documento de Transporte Multimodal cuando se utilizan contenedores afecta su posibilidad de ser aceptado como documento apto para ser garantía en la ejecución de un crédito documentario.

SEXTA.- Es necesario plantear el establecimiento de un sistema de responsabilidad uniforme para regular el Transporte Multimodal. En efecto, además de elaborar una normativa propia se requiere que ésta contemple un sistema uniforme. Para ello, se debe entender el Contrato de Transporte Multimodal como un Contrato Sui Generis diferente a los tradicionales contratos

unimodales regulados cada uno por su propia normativa y así se realizará remisión alguna a otros instrumentos jurídicos.

SEPTIMA.- En relación a la posición jurídica del destinatario se han planteado varias teorías. Entre ellas, se encuentra la teoría de la concesión de derechos contractuales a terceros no contratantes y así mismo, aquella que señala que el destinatario, como actor en la parte ejecutiva del contrato de transporte, adquiere los derechos que estaban en cabeza del cargador. No obstante, en la actualidad la teoría más frecuente para explicar la situación del destinatario es la del contrato a favor de tercero que señala al destinatario es la del contrato a favor de tercero que señala al destinatario como tercero beneficiario del contrato de transporte celebrado entre el cargador (persona diferente al destinatario) y el porteador. Ciertamente es que esta teoría no encuentra respaldo en el caso del transporte bajo el Incoterm *FCA transportista* (Franco transportista) en el que el comprador-destinatario es el que contrata al porteador.

OCTAVA.- A pesar de que la teoría más aceptada considere al destinatario como un tercero en el contrato de transporte, cierto es que éste último puede exigir el cumplimiento de dicho contrato siempre que asuma su condición de poseedor legítimo de un documento de transporte. En efecto, si una vez llegadas las mercancías al lugar de destino, el destinatario entra en el contrato de transporte y exige la entrega de las mercancías (esta exigencia puede considerarse como una aceptación de las estipulaciones que el cargador haya hecho en su beneficio), se puede afirmar que en este momento el destinatario es el verdadero acreedor del contrato de transporte en la parte ejecutiva y en consecuencia adquiere la titularidad de los derechos derivados del Contrato Transporte.

NOVENA.- Tanto el cargador como el destinatario pueden reclamar derechos del contrato, pero, no pueden exigirlos al mismo tiempo, ya que los derechos del uno terminan cuando comienzan los del otro. Es ilustrativo de ello el caso del derecho de disposición, ya que en momento en que el cargador envía el documento negociable (título representativo de las mercancías) al destinatario, pierde su derecho de disposición y a su vez, en el momento en que el destinatario recibe dicho documento se asegura que el cargador (al tener paralizado su derecho de disposición) no va a modificar las condiciones del contrato.

BIBLIOGRAFÍA

ADAME GODDARD Jorge, Estudios sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, Editorial Clío, 2009.

ALVAREZ GÓMEZ PALLETE José María, La Organización Mundial de Aduanas y sus Convenios, Editorial Mc Graw Hill, México 2004.

ARRUFAT José Luis, Modelos de Demanda de Transporte, Editorial Porrúa, México, 2005.

BARRERA GRAFT Jorge, El Derecho Mercantil en la América Latina, Editorial Porrúa, México, 2007.

BARRERA GRAFT Jorge, Temas de Derecho Mercantil, Editorial Planeta, 2003.

BUEN LOZANO Nestor, La Decadencia del Contrato, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 2008.

BLOCH ROBERTO, Transporte Multimodal, Editorial Ad Hoc, 2006.

CABRERA CÁNOVAS Alfonso, Contratación del Transporte Nacional e internacional de mercancías. Adaptado a las reglas Incoterms 2010, Editorial Fundación Cofemetal 2011.

CARLINI Gabriel A., El contrato de Compraventa Internacional de Mercaderías, Editorial, Abaco, 2010.

CRUZ BARNEY Oscar, El Riesgo en el Comercio Hispano-Indiano: Préstamos y Seguros Marítimos durante los Siglos XVI a XIX, Editorial Grijalva, 2007.

DIAZ DE VELASCO Javier, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, 2004.

ENRIQUEZ ROSAS David, El buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, Editorial Xalco, México, 2005.

ESPLUGUES MOTA Carlos - HARGAIN, Daniel, Derecho del Comercio Internacional, MERCOSUR - Unión Europea, Editorial B de F, 2005.

GARCÍA BELAÚNDE Domingo, Constitución y Dominio Marítimo, Editorial Porrúa, México, 2003.

GARRO Alejandro M., ZUPPI, Alberto L. Compraventa internacional de mercaderías, Editorial Abeledo Perrot, 2012.

GEANKOPOLIS Christie J., Procesos de Transporte y Operaciones Unitarias, Décima Edición, Editorial Humphrey, Venezuela, 2006.

LASCANO Julio Carlos, El valor en aduana de las mercaderías importadas, Editorial, Buyatti, 2007.

MORALES MORILLAS Carlos, Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Editorial Trillas, 2003.

PALLARES, Eduardo; Derecho Comercial Mexicano, Editorial Porrúa, 2006.

SALGADO SALGADO, José Eusebio, El conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional, Editorial Mc Graw Hill, México, 2004.

SALGADO SALGADO, José Eusebio, Derecho Marítimo, Editorial Mc Graw Hill, México, 2005.

SILVA, Jorge Alberto, Estudios sobre Lex Mercatoria. Una realidad Internacional, Editorial Trillas, 2006.

SOBARZO Alejandro, Régimen Jurídico de Altamar, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 2004.

TENA RAMIREZ, Felipe de Jesús, Décimo Novena Edición, Editorial Porrúa, México, 2008.

TREJO VARGAS, Pedro, Comercio Exterior sin Barreras, Editorial Xalco, México, 2006.

UGARTE ROMANO, Luis, Tránsito Internacional de Mercaderías, Segunda Edición, Centro de Investigación Aduanera y de Comercio Internacional, Printed in México, 2004.

VIVANTE, César; Derecho Mercantil, Editorial Printed, 2006.

ICONOGRAFÍA

www.casce.org/CacexDoc.asp?Inter=1&Accion=Info&edir=125)17 de marzo del 2010.

MOREA, Lucas, <http://monografias.com> 25 de febrero del 2013.

<http://webs.ono.com/usr042/modulos/casos/TIMTRANSPORTEMULTIMODAL.htm>
19 de marzo del 2013.