



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

**Diseño de una Política Marítimo-Portuaria
para México**

T E S I S

Que para obtener el título de :

Licenciados en Relaciones Internacionales

p r e s e n t a n :

MARIA ARACELI ALISEDA SOTO

HILDA BUENO RODRIGUEZ

MARIA GUADALUPE SANCHEZ UGARTE

México, D. F.

1980



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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

I N D I C E

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1
I. SISTEMA MARITIMO-PORTUARIO NACIONAL	4
A. ORGANIZACION	5
1. Dependencias Ejecutivas	8
2. Dependencias Coordinadoras	45
3. Dependencias Consultivas	47
4. Fideicomisos	51
a) Fideicomiso de las Es <u>u</u> elas N <u>á</u> uticas	51
b) Fideicomiso para la Adquisición, Venta, Arrendamiento, Transmisión de Equ <u>i</u> po Mar <u>í</u> timo y Por <u>tu</u> ario	54
5. Empresas de Servicios Por <u>tu</u> arios, Servicio de Transbordadores, Trans <u>po</u> rtación Mar <u>í</u> tima Mexica <u>na</u> y Petr <u>ó</u> leos Mexica <u>nos</u>	56
a) Empresas de Servicios Por <u>tu</u> arios	56
b) Servicio de Transbor <u>do</u> adores	59
c) Trans <u>po</u> rtación Mar <u>í</u> tima Mexica <u>na</u>	62
d) Petr <u>ó</u> leos Mexica <u>nos</u>	65
B. OPERACION	68
1. Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos	68

	<u>Página</u>
2. Secretaría de Gobernación	69
3. Secretaría de Salubridad y Asistencia	70
4. Secretaría de Comercio	70
5. Secretaría de Hacienda y Crédito Público	71
C. REGISTRO DE FLETES	72
D. ORGANISMOS PRIVADOS	77
1. Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.	77
2. Agentes Consignatarios	83
II. LINEAS, RUTAS Y CONFERENCIAS QUE SIRVEN A MEXICO	94
A. LINEAS Y RUTAS QUE SIRVEN A MEXICO	95
1. Servicios regulares de transporte marítimo	95
2. Líneas navieras nacionales y sus rutas	103
a) Línea Mexicana del Pacífico, S. A.	103
b) Navimex, S. A. de C. V.	103
c) Transportación Marítima Mexicana, S. A.	104
d) Tecomar, S. A.	106
e) Servicio de Transbordadores	106
B. SISTEMA DE CONFERENCIAS	108
1. Definiciones	108

	<u>Página</u>
2. Organización	110
3. La Tarifa de Conferencia y sus condiciones	114
4. Conferencias que sirven a México	129
C. CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS	133
1. Los fletes marítimos en América Latina	147
D. GRAVELES	150
E. CONTRATOS DE TRANSPORTE	162
1. Conocimientos de Embarque	162
2. Pólizas de Fletamento	170
F. SISTEMA DE PROTECCION DE LOS USUARIOS	182
1. Sistema de Consultas	186
2. El Consejo de Usuarios	188
3. Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.	196
G. LA MARINA MERCANTE NACIONAL	200
III. EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA BALANZA DE PAGOS	227
A. INCIDENCIA DE LOS FLETES MARITIMOS EN LA BALANZA DE PAGOS	230
B. MEJORAMIENTO DE LA BALANZA DE PAGOS CON EL FORTALECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	236

	<u>Página</u>
2. Organización	110
3. La Tarifa de Conferencia y sus condiciones	114
4. Conferencias que sirven a México	129
C. CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS	133
1. Los fletes marítimos en América Latina	147
D. GRANDES	150
E. CONTRATOS DE TRANSPORTE	162
1. Conocimientos de Embarque	162
2. Pólizas de Fletamento	170
F. SISTEMA DE PROTECCION DE LOS USUARIOS	182
1. Sistema de Consultas	186
2. El Consejo de Usuarios	188
3. Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.	196
G. LA MARINA MERCANTE NACIONAL	200
III. EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA BALANZA DE PAGOS	227
A. INCIDENCIA DE LOS FLETES MARITIMOS EN LA BALANZA DE PAGOS	230
B. MEJORAMIENTO DE LA BALANZA DE PAGOS CON EL FORTALECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	236

	<u>Página</u>
C. COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO	244
1. Importaciones	249
2. Exportaciones	252
D. EL SEGURO MARITIMO	262
1. Generalidades	262
2. El Seguro Marítimo de la Carga	265
3. Reaseguro	272
4. Coaseguro	274
E. LA COMISION DEL COMERCIO INVISIBLE Y DE LA FINANCIACION RELACIONADA CON EL COMERCIO	275
IV. ORGANISMOS MARITIMOS Y LA LEGISLACION MARITIMA INTERNACIONAL	282
A. POR MATERIA	283
1. Organismos Técnico-Operativos	283
2. Organismos Administrativo-Comerciales	291
B. POR REGIONES	299
1. Universales	299
a) Organización de las Naciones Unidas	299
b) Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional	308
c) Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	313

	<u>Página</u>
d) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar	315
e) Programa de las Naciones sobre el Medio Ambiente	325
f) Organización Internacional del Trabajo	327
g) Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura	332
h) Organización Meteorológica Mundial	338
2. Regionales	343
a) Organización de los Estados Americanos	343
b) Asociación Latinoamericana de Libre Comercio	358
c) Comisión Económica para América Latina	365
d) Sistema Económico Latinoamericano	370
C. CONVENIOS	372
1. Convenios Multilaterales	374
2. Convenios Bilaterales	388
V. LA INTERRELACION	391
A. GENERALIDADES	391
B. EL PAPEL DEL SISTEMA MARITIMO-POR TUARIO NACIONAL	392
C. LA COORDINACION DE LOS INTERESES NACIONALES FRENTE A LAS LINEAS Y RUTAS QUE SIRVEN A MEXICO	395
D. INCIDENCIA DEL FORTALECIMIENTO DE	

	<u>Página</u>
LA MARINA MERCANTE Y DEL MANEJO EN GENERAL DEL RAMO DE INVISI- BLES CONEXO AL COMERCIO MARITI- MO EN LA BALANZA DE PAGOS	398
E. LOS ORGANISMOS MARITIMOS INTERNA- CIONALES COMO CENTRO DE INFORMA- CION ACTUALIZADA EN LA CAMPO DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIO- NAL Y LOS DIVERSOS FOROS DE NE- GOCIACION QUE LAS RELACIONES IN- TERNACIONALES NOS PROPORCIONAN	402
CONCLUSIONES	405
BIBLIOGRAFIA	408

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

La alternativa que presenta el transporte marítimo como factor de desarrollo de nuestro país, los cambios administrativos y organizacionales que sufrió este sector de la economía con la presente administración y el potencial de recursos naturales con que contamos para desarrollarlo, nos inclinaron a estudiar su problemática actual. Para ello fue necesario analizarlo desde todos los puntos de vista, administrativo, económico e internacional.

Al igual que los demás medios de transporte, el marítimo requiere de una especial atención para lograr su desarrollo armónico y global y lo requieren también así, las terminales portuarias.

Durante muchos años, la importancia que se le dió al transporte marítimo fue muy poca, las inversiones que a éste se destinaban eran bajas y no programadas ya que hasta hace muy poco se veía muy remota la posibilidad de que al mejorar nuestro transporte marítimo, impulsaríamos nuestro comercio exterior.

Consideramos que actualmente las condiciones para desarrollar este sector, han sido dadas, pero el largo descuido a que estuvo sometido durante tantos años, impedirán que los problemas que presenta sean resueltos a corto plazo.

La técnica que hemos seguido para la elaboración de este trabajo ha sido la de señalar primero todo lo relativo a la organización del Sistema Marítimo-Portuario Nacional, describiendo en el primer capítulo todas las dependencias, empresas y organismos que en él intervienen.

El segundo capítulo lo dedicamos al conocimiento de las líneas, rutas y conferencias que sirven a México, analizando al final de éste, la marina mercante nacional, la problemática que representa su insuficiencia en nuestro comercio exterior.

Dentro del tercer capítulo se contemplan las consecuencias económicas que provoca la incapacidad de nuestro sistema marítimo-portuario nacional, las cuales se ven reflejadas en los saldos desfavorables de nuestra Balanza de pago. Para ello, fue necesario analizar la incidencia de los fletes y seguros de la balanza de pagos.

Considerando que nuestro trabajo no cumpliría sus propósitos si no estudiásemos la influencia de los organismos internacionales en el transporte marítimo, el cuarto capítulo estuvo dedicado al estudio de los mismos, ya que el desconocimiento de éstos pueden causar graves consecuencias económicas para el país.

En el capítulo V llamado la interrelación, unimos todos los elementos estudiados en los capítulos anteriores con el

objeto de constituir así el verdadero proyecto de una política global que requiere la nación en este sector.

Con este trabajo no pretendemos que la problemática nacional quede resuelta, su objetivo primordial es el de integrar información, observaciones y recomendaciones que sean de utilidad para aquellas personas que se interesan en el estudio de los asuntos marítimo-portuarios, contemplados éstos en forma global, ya que estamos convencidas que para lograr el desarrollo del transporte marítimo, es necesario contemplarlo en esta forma, sin descuidar ninguno de los aspectos que se encuentran interrelacionados con esta actividad.

I. SISTEMA MARITIMO-PORTUARIO NACIONAL

Considerando que para integrar el sistema de transporte de la República, es necesario el promover el comercio exterior; los puertos nacionales constituyen un elemento esencial para el desarrollo económico del país y una base para aprovechar el potencial marítimo existente.

El establecimiento de medidas que regulen la operación portuaria, a las actividades que realizan en los puertos del país los armadores, agentes consignatarios de buques, destinatarios, permisionarios de maniobras y servicios particulares, traería como consecuencia mayor seguridad y agilidad de ejecución en esta operación.

La agilidad en el despacho y recepción de los buques, la importancia del trabajo de carga y descarga de los mismos y la conveniencia de adecuar las normas relativas a la operación de los puertos a las necesidades del desarrollo portuario del país, a fin de lograr el máximo rendimiento de nuestras terminales marítimas y fluviales.

El particular interés de nuestro país en el transporte marítimo, ya que contamos con 10,000 kilómetros de litoral, nos lleva a analizar todos los factores que influyen en esta ac

tividad; empezando por estudiar la situación actual del sector marítimo-portuario nacional, su estructura, organización y funcionamiento.

Por lo que en este capítulo daremos a conocer en forma somera, todas aquellas entidades, tanto públicas, privadas como mixtas, que de alguna manera intervienen en estas actividades.

A. ORGANIZACION

El 29 de diciembre de 1976 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por medio del cual se abre la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 23 de diciembre de 1958, emitiéndose en su lugar la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La mayor parte de las Secretarías de Estado fueron objeto de cambios más o menos profundos; los que en particular nos interesa tratar en este estudio son los relativos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dichos cambios tuvieron por objeto, atribuirle funciones a esta Secretaría, tales como el fomento de la marina mercante, así como a la provisión de su infraestructura y la administración de los puertos; funciones que anteriormente eran desempeñadas por la Secretaría de Marina.

El Artículo 14 de dicha Ley dice: "Al frente de cada Secretaría habrá un Secretario de Estado, quien para el despacho de los asuntos de su competencia, se auxiliará por los Subsecretarios, Oficial Mayor, Directores, Subdirectores, Jefes y Subjefes de Departamento, Oficina, Sección y Mesa y por los demás funcionarios que establezca el reglamento interior respectivo y otras disposiciones legales". (1)

La misma ley, en su Artículo 36, le atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el despacho, de entre otros, de los siguientes asuntos:

"Fracción XIV. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes y las comunicaciones;

"Fracción XVII. Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

(1) "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal".
Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional
de los Estados Unidos Mexicanos. México, Miércoles
29 de Diciembre de 1976, Tomo CCCXXXIX. No. 42 P. 3

"Fracción XVIII. Intervenir en la promoción y organización de la Marina Mercante;

"Fracción XIX. Establecer los requisitos que deban sa tisfacer los mandos y las tripulaciones de las naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

"Fracción XX. Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua;

"Fracción XXI. Inspeccionar los servicios de la Marina Mercante;

"Fracción XXII. Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con fa ros y señales marítimas;

"Fracción XXIII. Adjudicar y otorgar contratos, conce siones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secreta ría de Marina;

"Fracción XXIV. Las demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos". (2)

A continuación se describe el Sistema Marítimo-Portuario Nacional:

1. DEPENDENCIAS EJECUTIVAS

Ya que el transporte marítimo se compone por una pluralidad de actividades intercomunicadas e interdependientes, que implica la construcción y mejoramiento físico de los puertos y sus instalaciones, la preparación de las tripulaciones de los buques en todos sus niveles, el mantenimiento de profundidades que permitan el acceso de buques, la conservación e instalación de señales de navegación, entre otros, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con base en el Artículo 14 mencionado anteriormente, creó la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, cuya estructura orgánica es la siguiente:

- Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante
- Dirección General de Operación Portuaria
 - Dirección General de Dragado
 - Dirección General de Señalamiento Marítimo
 - Dirección General de Obras Marítimas
 - Dirección General de Marina Mercante
 - Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos

(2) Ibídem. Diario Oficial. Miércoles 29 de Diciembre de 1976, Tomo CCCXXXIX. No. 42. P. 10

Corresponde a la Dirección General de Operación Portuaria, las siguientes funciones:

"I. Administrar las instalaciones portuarias de uso público y fijar las normas de operación de las instalaciones portuarias privadas.

"II. Aplicar los sistemas de operación adecuados a las características de cada uno de los puertos.

"III. Regular el tráfico marítimo, asignar el uso de instalaciones y coordinar los medios de transporte dentro de los recintos portuarios.

"IV. Representar a la Secretaría, ante las autoridades y los organismos privados en los asuntos de administración y operación portuaria.

"V. Tramitar las solicitudes de concesiones y permisos para la prestación de servicios portuarios y vigilar el cumplimiento de los otorgados.

"VI. Proponer las obras e instalaciones complementarias que requieran los puertos en operación, estudiar las necesidades de éstos y sugerir las medidas adecuadas.

"VII. Llevar los registros del movimiento portuario.

"VIII. Ejecutar trabajos de conservación de edificios, de obras, de instalaciones y equipo portuarios.

"IX. Dirigir y coordinar las actividades de las Superintendencias de Operación Portuaria.

"X. Estudiar y proponer cuotas por derechos de puerto y opinar en materia de tarifas, por cuanto a los servicios portuarios". (3)

Para el desempeño de estas funciones, la Dirección General de Operación Portuaria cuenta con:

- 1 Dirección General
Asesoría Técnica
- 1 Subdirección General
- 1 Departamento de Operaciones
Oficina de Concesiones y Permisos
Oficina de Normas y Control
- 1 Departamento de Mantenimiento de Instalaciones
Oficina de Programación de Mantenimiento e Inspección Presupuestal
Oficina de Presupuestos y Precios Unitarios
- 1 Departamento de Planeación
Oficina de Desarrollo Portuario
Oficina de Estudios Económicos
Oficina de Estudios Operacionales
- 1 Departamento Administrativo
Oficina de Contabilidad
Oficina de Personal
Oficina de Servicios Generales

(3) "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lunes 18 de Julio de 1977. Tomo CCCXLIII. No. 12 P. 36

1 Departamento de Estadística
Oficina de Integración de Datos
Oficina de Información

Superintendencias (*)

La Dirección General es la encargada de administrar las instalaciones de uso público y regular el tráfico marítimo, fijando los lineamientos y cuotas a que deberán sujetarse los concesionarios o permisionarios autorizados, así como proponer, según las necesidades de los puertos, las obras e instalaciones que se requieran.

La Asesoría Técnica, como su nombre lo indica, asesora a la Dirección General en los aspectos técnico-administrativos, a fin de racionalizar y optimizar el empleo del personal y equipo a su cargo, al mismo tiempo, representa jurídicamente a la Dirección, en los asuntos y juicios que se requieran, basándose en los lineamientos jurídicos que le fije la Dirección General de Asuntos Jurídicos de esta misma Secretaría.

La Subdirección General coordina la realización de las actividades tendientes a lograr la adecuada asignación y uso de las instalaciones portuarias, procurando que se lleven a cabo los programas de mantenimiento y conservación, así como la elaboración de estadísticas de operación portuaria.

(*) Ver Organigrama en el Anexo I, Pág. 87

El Departamento de Operaciones es el encargado de proponer los lineamientos para operar los medios de transporte, maquinaria, equipo e instalaciones en los recintos portuarios; tramitar la autorización de concesiones y permisos para la prestación de servicios portuarios; ocupación; construcción y operación, dentro del área marítima terrestre, así como regular el tráfico marítimo.

El Departamento de Mantenimiento de Instalaciones, programa el mantenimiento y conservación de las instalaciones y equipo portuario, elaborando el anteproyecto de presupuesto reapectivo, así como mantener actualizados el registro de gastos de mantenimiento de equipo, el catálogo de materiales y de precios unitarios de construcción para las instalaciones portuarias.

El Departamento de Planeación tiene como función, la de realizar estudios para optimizar los niveles de eficiencia operacional de las instalaciones portuarias, de tráfico de embarcaciones y zonas de influencia de los puertos, así como detectar fluctuaciones de rendimientos operacionales, costos portuarios y proponer cuotas en los mismos.

El Departamento Administrativo es el encargado de elaborar el proyecto de presupuesto de la Dirección, así como llevar el control del personal y de la prestación de los servicios generales de acuerdo con los lineamientos fijados por la Direc-

"II. Programar la obra civil, los aparatos de señalamiento y los alimentadores de energía.

"III. Establecer las especificaciones para la adquisición de equipos de señalamiento.

"IV. Realizar los estudios técnicos y económicos correspondientes sobre las necesidades del señalamiento marítimo.

"V. Proyectar técnicamente e instalar las señales marítimas.

"VI. Proyectar el mejoramiento de las señales instaladas, de acuerdo con las normas y exigencias nacionales e internacionales.

"VII. Formular y proponer sistemas de operación de señales a los organismos que lo soliciten o utilicen.

"VIII. Diseñar y construir partes mecánicas, eléctricas y electrónicas para el señalamiento.

"IX. Elaborar cuadernos de faros, avisos a los marinos y demás documentos para auxilio y seguridad a los navegantes en aguas nacionales.

"X. Coordinar, con la dependencia correspondiente, la comunicación por radio de avisos a los marinos.

"XI. Coordinar con la Secretaría de Marina la elaboración de derroteros y portulanos.

ción General de Administración, Personal, Contabilidad y Adquisiciones de esta Secretaría.

El Departamento de Estadística, elabora estadísticas sobre el movimiento y operaciones portuarias, asimismo, establece en coordinación con el Centro de Investigaciones Estadísticas y Computación Electrónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los mecanismos para el registro de los datos en procesos electrónicos.

Esta Dirección General para ejercer sus funciones en los puertos, cuenta con las Superintendencias de Operación Portuaria, que son las encargadas de coordinar en los puertos nacionales las actividades para regular el tráfico marítimo, los servicios portuarios, así como las de conservación y mantenimiento de los mismos. Estas a su vez están constituidas de tal manera, que cuentan con las unidades de trabajo necesarias para cumplir con los objetivos previstos por la Dirección General.

(4)

Corresponde a la Dirección General de Señalamiento Marítimo:

"I. Operar y conservar las señales de navegación en los puertos, costas, mares, lagos y ríos.

(4) Manual de Organización de la Dirección General de Operación Portuaria. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

"II. Programar la obra civil, los aparatos de señalamiento y los alimentadores de energía.

"III. Establecer las especificaciones para la adquisición de equipos de señalamiento.

"IV. Realizar los estudios técnicos y económicos correspondientes sobre las necesidades del señalamiento marítimo.

"V. Proyectar técnicamente e instalar las señales marítimas.

"VI. Proyectar el mejoramiento de las señales instaladas, de acuerdo con las normas y exigencias nacionales e internacionales.

"VII. Formular y proponer sistemas de operación de señales a los organismos que lo soliciten o utilicen.

"VIII. Diseñar y construir partes mecánicas, eléctricas y electrónicas para el señalamiento.

"IX. Elaborar cuadernos de faros, avisos a los marinos y demás documentos para auxilio y seguridad a los navegantes en aguas nacionales.

"X. Coordinar, con la dependencia correspondiente, la comunicación por radio de avisos a los marinos.

"XI. Coordinar con la Secretaría de Marina la elaboración de derroteros y portulanos.

"XII. Elaborar las normas y reglamentos concernientes a la conservación, mantenimiento y reparación de las señales marítimas". (5)

La Dirección General de Señalamiento Marítimo, se encuentra integrada de la siguiente manera:

- 1 Dirección General
Superintendencias
- 1 Subdirección General
Oficina de Notación y Estadísticas
- 1 Departamento de Proyectos e Ingeniería
Oficina de Proyectos y Presupuestos
Oficina de Ingeniería
Oficina de Supervisión
- 1 Departamento de Embarcaciones y Transportes
Oficina de Control de Embarcaciones
Oficina de Control de Transportes Terrestres
- 1 Departamento de Operación y Mantenimiento
Oficina de Suministro y Maquinaria
Oficina de Talleres y Laboratorio
- 1 Departamento Administrativo
Oficina de Contabilidad y Presupuesto
Oficina de Personal
Oficina de Servicios Generales (*)

La Dirección General planea, dirige y controla las actividades encaminadas a la instalación y mantenimiento del señalamiento.

(5) Reglamento Interior de la... P. 37

(*) Ver Organigrama No. 2, Pág. 88

lamiento marítimo en nuestro país, asimismo, asesora en la especialidad a los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las Superintendencias atienden, en representación de la Dirección General, todos los asuntos relacionados con el señalamiento marítimo dentro de su jurisdicción.

La Subdirección General es la encargada de vigilar que se cumplan los planes, directrices y controles dictados por la Dirección General, a efecto de lograr un adecuado funcionamiento y aprovechamiento del señalamiento marítimo nacional, así como sustituir al titular de la Dirección en sus ausencias.

La Oficina de Notación y Estadísticas, elabora el Cuaderno de Faros relativo al Señalamiento Marítimo de la República Mexicana, manteniéndolo actualizado; lo distribuye previo acuerdo de las autoridades superiores; concentra y codifica información relacionada con el señalamiento marítimo; establece mecanismos para la intervención de los procesos electrónicos en el análisis estadístico de la información relativa al señalamiento marítimo; satisface las necesidades de información sobre el señalamiento marítimo que se requieran; formula cuadernos estadísticos sobre accidentes de embarcaciones en las costas, así como determina claves de identificación para las oficinas de esta Dirección.

A través del Departamento de Proyectos e Ingeniería, se proyectan las obras civiles, mecánicas, eléctricas y electrónicas, de acuerdo con las necesidades del señalamiento marítimo.

El Departamento de Embarcaciones y Transportes, es el encargado de mantener en condiciones óptimas de operación y funcionamiento mecánico, las embarcaciones y transportes terrestres que dependen de la Dirección General, así como coordinar la utilización de los mismos.

El Departamento encargado de mantener en servicio continuo las señales marítimas, es el de Operación y Mantenimiento.

El Departamento Administrativo tiene como función la de realizar los asuntos administrativos internos de la Dirección, de acuerdo con los lineamientos que sobre la materia formulan las Direcciones Generales de Administración, Personal, Contabilidad y la de Adquisiciones de esta Secretaría. (6)

Compete a la Dirección General de Marina Mercante:

"I. Organizar y fomentar la marina mercante mexicana, para cubrir los tráficos de pesca, cabotaje y altura.

"II. Promover y ordenar la navegación.

(6) Manual de Organización de la Dirección General de Señalamiento Marítimo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

"III. Dar trámite a las solicitudes de concesiones y permisos y a las autorizaciones de contratos de servicios de navegación, así como las relativas a la ocupación de aérea en las zonas federales portuarias o marítimo-terrestres, e intervenir en su caso, en los procedimientos de caducidad y revocación de los mismos.

"IV. Tramitar las solicitudes de concesión y permiso para la prestación de servicios en vías generales de comunicación por agua.

"V. Supervisar los planos para la construcción de nuevas embarcaciones en el país y para las que sufren modificaciones, efectuar inspecciones técnicas durante su construcción y a las que se encuentren en servicio, así como a embarcaciones que se importen, incluyendo revisión de planos y expedición de los certificados correspondientes.

"VI. Tramitar los abanderamientos, las matrículas, el traslado de domicilio, el cambio de puerto de matrícula, la dimisión de bandera y la baja de embarcaciones.

"VII. Resolver sobre amarres temporales, desguaces y abandonos a favor de la Nación.

"VIII. Llevar el Registro Público Marítimo Nacional.

"IX. Tramitar la expedición y cancelación de los títu-

los y demás documentos requeridos por el personal de la marina mercante.

"X. Intervenir en todo lo relativo a la educación naval mercante profesional y en la capacitación del personal sub alterno.

"XI. Organizar y administrar las casas del marino.

"XII. Dirigir y coordinar las actividades de las capitánías de puerto y sus delegaciones y la policía de puertos.

"XIII. Conocer de los accidentes marítimos, e informar respecto a la contaminación de las aguas y efectuar las actuaciones que correspondan.

"XIV. Dar trámite a las solicitudes de permisos para funcionamiento de las agencias consignatarias de buques, y representantes de los navieros, así como llevar el control de las mismas.

"XV. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones sobre navegación y seguridad de la vida humana en el mar y proponer las sanciones que procedan en casos de infracciones.

"XVI. Opinar en materia de tarifas aplicables al transporte por agua.

"XVII. Intervenir en la negociación de convenios interna

cionales sobre transporte marítimo, contaminación y seguridad de la vida humana en el mar.

XVIII. Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de "transportación marítima". (7)

Para el desempeño de sus funciones, esta Dirección General se encuentra integrada de la siguiente manera:

- 1 Dirección General
Unidad Técnica de Convenios y Tarifas
- 1 Subdirección General
Capitanías de Puerto
Delegación de Capitanías de Puerto
- 1 Departamento de Tráfico Marítimo
Oficina de Matrículas y Bajas
Oficina de Navegación
Oficina de Agencias Consignatarias
Oficina de Servicios Públicos
- 1 Departamento de Educación Naval Mercante
Oficina de Planes de Estudios y Técnicas Pedagógicas
Oficina de Control de Escuelas Náuticas
Oficina de Control del Buque Escuela
Oficina de Control de Personal Naval Mercante
Oficina del Centro de Capacitación de Maestranza y Marinería
- 1 Departamento de Inspección de Seguridad y Construcción Naval
Oficina de Construcción Naval
Oficina de Seguridad de Cubierta
Oficina de Seguridad de Máquinas

(7) Reglamento Interior de la... Págs. 35 y 36

- 1 Departamento de Policía Federal de Puertos
 - Oficina de Policía de Puerto a Bordo
 - Oficina de Policía de Puerto en Tierra

- 1 Departamento de Registro Público Marítimo Nacional
 - Oficina Central
 - Oficinas Locales (10)
 - Oficina de Zona Federal
 - Oficina de Estadística
 - Oficina de Sociedades Cooperativas

- 1 Departamento Administrativo
 - Oficina de Suministros y Servicios
 - Oficina de Personal
 - Oficina de Presupuesto
 - Oficina de Correspondencia y Archivo

(*)

La Dirección General es la encargada de organizar y fomentar la Marina Mercante Nacional, para cubrir los tráficos de pesca, cabotaje y altura, atendiendo las solicitudes de concesiones y permisos relativos a los servicios de navegación e intervenir en lo concerniente a la educación naval mercante profesional, así como a la capacitación del personal subalterno, además de controlar las actividades de la Policía Federal de los Puertos, las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones.

A través de la Unidad Técnica de Convenios y Tarifas, se determinan las implicaciones ocasionadas por la aplicación de los convenios bilaterales y multilaterales, referentes a las disposiciones y resoluciones emanadas de los organismos internacionales relacionados con la marina mercante, mediante la documentación proporcionada por la Unidad de Asuntos Internaciona-

(*) Ver Organigrama en el Anexo 3, Pág. 89

les Marítimos de esta Subsecretaría; asesora en aspectos técnicos y administrativos a los Departamentos de la Dirección que lo soliciten y realiza estudios socioeconómicos encaminados al fomento de la marina mercante del país.

La Subdirección General coordina las actividades encaminadas a proporcionar los diversos servicios de la marina mercante nacional, llevando la supervisión y control de las Capitanías de Puerto y Delegaciones y coordinando el funcionamiento de las instituciones que sobre la materia se establezcan, así como sustituir al titular de la Dirección en su ausencia.

Las Capitanías de Puerto y Delegaciones de Capitanías de Puerto, representan a esta Dirección en los puertos de su jurisdicción; ejercen las funciones de Policía Federal de los Puertos de acuerdo a la Ley sobre la materia; autorizan el arribo y despacho de las embarcaciones en el puerto; coordinándose con las Superintendencias de Operación Portuaria de la Dirección General del mismo nombre; controlan las maniobras de fondeo, cambios de muelle o fondeadero, atraques y desatraques, amarres y desamarres a muelle o boyas; así como levantar actas de los accidentes ocurridos a las embarcaciones.

A través del Departamento de Tráfico Marítimo se establece y procura, la observación de normas y leyes a que deben sujetarse todas las embarcaciones, en sus operaciones dentro de las aguas jurisdiccionales, puertos y fondeaderos del país.

El Departamento de Educación Naval Mercante, es el en cargado de reglamentar y coordinar las actividades de las escue las náuticas mercantes, del Buque Escuela y del Centro de Capacitación de Maestranza y Marinería, elaborando para éstos, los planes de estudio correspondientes, de acuerdo a las técnicas pedagógicas adecuadas, así como promover viajes de prácticas de dichas instituciones.

El Departamento de Inspección y Seguridad y Construcción Naval, tiene como función, inspeccionar la construcción o modificación de los buques, vigilando que se ápegue a las dispo siciones internacionales en materia de seguridad y a los planos y proyectos de construcción.

Las funciones de vigilancia, mantenimiento del orden y garantía de la seguridad pública en los puertos y áreas de su jurisdicción, se realizan a través del Departamento de Policía Federal de Puertos.

El Departamento de Registro Público Marítimo Nacional, tramita y controla las solicitudes para el registro y en su caso, autoriza, inscribe, cancela, rectifica, modifica y expide constancias y certificados de los hechos y documentos a que se refiere la legislación vigente en materia de navegación y comer cio marítimo.

A través del Departamento Administrativo, se lleva a

cabo el control de la elaboración y ejercicio del presupuesto anual de la Dirección; de la prestación de los servicios generales y del personal, apegándose a las disposiciones y lineamientos que establezcan para tal efecto las Direcciones Generales de Personal, Administración, Adquisiciones y Contabilidad de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (8)

La Dirección General de Dragado tiene a su cargo las siguientes atribuciones:

"I. Programar y realizar los dragados de construcción y conservación, coordinadamente con la Dirección General de Obras Marítimas.

"II. Atender las solicitudes de dragado de otras dependencias federales, organismos descentralizados, empresas de participación estatal y particulares.

"III. Coadyuvar, cuando las condiciones lo permitan, en los trabajos de relleno en zonas insalubres y de las aprovechables para ampliar las áreas urbanas e industriales en los puertos.

"IV. Ejecutar el dragado necesario en los ríos.

"V. Abrir las barras en esteros y lagunas.

(8) Manual de Organización de la Dirección General de Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

"VI. Autorizar el dragado que realicen otras dependencias federales, entidades paraestatales y particulares.

"VII. Aplicar los programas de entrenamiento y capacitación técnica que sean necesarios.

"VIII. Proponer oportunamente el cambio del equipo en general.

"IX. Fijar las especificaciones técnicas para la adquisición de equipo y maquinaria". (9)

Para la realización de estas funciones, la Dirección General está integrada de la siguiente manera:

1 Dirección General

1 Subdirección General

Superintendencia Pacífico:

Zona Norte, Mazatlán, Sin.

Zona Centro, Manzanillo, Col.

Zona Sur, Salina Cruz, Oax.

Superintendencia Golfo:

Zona Norte, Tampico, Tamps.

Zona Sur, Veracruz, Ver.

Zona Sureste, Progreso, Yuc.

Todas las Superintendencias cuentan con oficinas de Administración, Mantenimiento y de Programación y Control.

1 Subdirección de Planeación y Registro de Obras

Departamento de Planeación

Oficina de Planeación y Programación

Oficina de Cartografía

Oficina de Estudios Topohidrográficos

Departamento de Registro
Oficina de Registro de Obras
Oficina de Registro de Operaciones

1 Subdirección de Ingeniería
Departamento de Programación y Mantenimiento
Oficina de Mantenimiento e Inspección
Oficina de Abastecimiento de Materiales

Departamento de Ingeniería y Capacitación
Oficina de Ingeniería
Oficina de Capacitación Técnica

Departamento de Administración
Oficina de Control Contable
Oficina de Bienes Muebles
Oficina de Correspondencia y Archivo
Oficina de Personal

(*)

La Dirección General planea y dirige todas aquellas actividades relacionadas con el dragado de las vías generales de comunicación, fluviales, lacustres y de relleno en zonas insalubres, urbanas e industriales de acuerdo a lo que establezcan las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Subdirección General es la encargada de supervisar a las Superintendencias en el desarrollo de sus actividades, así como substituir al Titular de la Dirección en sus ausencias.

Las Superintendencias a su vez, llevan a cabo las obras de dragado encomendadas a su jurisdicción, así como representar a la Dirección General en el puerto correspondiente.

(*) Ver Organigrama en el Anexo 4, Pág. 90

A través de la Subdirección de Planeación y Registro de Obras, se coordina la programación de obras de dragado, tomando en consideración las características geológicas de las zonas a dragar y llevando el registro de los programas autorizados, para lo cual cuenta con dos Departamentos:

El de Planeación, que es el encargado de recopilar y procesar la información necesaria para la elaboración de los programas de dragado, con base a los requerimientos de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante; y el de Registro el cual como su nombre lo indica, lleva el registro actualizado del estado que guardan las obras de dragado en base a la información suministrada por las Superintendencias, con el objeto de evaluar el avance de los trabajos.

La Subdirección de Ingeniería, establece las normas técnicas que sirvan de base para efectuar el mantenimiento de dragas y equipo complementario, así como la capacitación de personal.

De esta Subdirección dependen el Departamento de Programación y Mantenimiento y el de Ingeniería y Capacitación, que planea, implanta y coordina los programas de trabajo de mantenimiento de las dragas y equipo complementario, así como el requerimiento y abastecimiento y refacciones y materiales, el primero y el segundo, proporciona el apoyo técnico necesario para mejorar la utilización de las dragas y el equipo complementario.

rio, así como planea y coordina cursos de capacitación.

El Departamento de Administración, coordina la elaboración del presupuesto y el registro de las operaciones contables de la Dirección, así como llevar el control del personal de la misma y de la prestación de los servicios generales de apoyo, de acuerdo a los lineamientos emitidos por las Direcciones Generales de Administración, Personal, Contabilidad y Adquisiciones de esta Secretaría. (10)

Corresponde a la Dirección General de Obras Marítimas:

"I. Intervenir en la planeación, la localización, el proyecto y la construcción de los puertos.

"II. Proyectar, construir y conservar las obras portuarias y de defensa, así como los bienes inmuebles ligados a la operación de los puertos y las señales marítimas.

"III. Planear, proyectar y construir los puertos e instalaciones marinas del Gobierno Federal y tramitar el otorgamiento de concesiones y permisos que le sean solicitados.

"IV. Vigilar que las obras se ejecuten conforme a los contratos de obras.

(10) Manual de Organización de la Dirección General de Dragado. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

"V. Llevar el catastro de las instalaciones portuarias, marítimas, fluviales y lacustres del país.

"VI. Deslindar las zonas portuarias y federal marítimo-terrestre.

"VII. Planear, proyectar, construir y conservar las obras relativas a la navegación interior.

"VIII. Cooperar en la prevención de la contaminación del mar, ríos y lagunas.

"IX. Participar en los trámites relacionados con la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de obras portuarias". (11)

La estructura orgánica de esta Dirección General se encuentra integrada de la siguiente manera:

- 1 Dirección General
 - Ayudantía Técnica y Programa de Inversiones
 - Consejo Técnico Consultivo
- 1 Subdirección General
 - Residencias de Obras de Puerto
- 1 Subdirección de Estudios y Proyectos
 - Oficina de Recinto Portuario
 - Departamento de Proyectos
 - Subjefatura de Evaluación
 - Oficina de Información y Estadística
 - Oficina de Estudios Económicos y Sociales

Subjefatura de Planificación
Oficina de Catastro Portuario
Oficina de Dimensionamiento de Instalaciones

Oficina de Zonas Portuarias
Departamento de Estudios y Laboratorios
Oficina de Servicios

Subjefatura de Estudios
Oficina de Estudios de Campo
Oficina de Proyectos y Obras

Subjefatura de Laboratorios
Oficina de Modelos
Oficina de Construcción y Mantenimiento

Departamento de Diseños

Subjefatura de Estructuras
Oficina de Muelles, Accesos y Patios
Oficina de Edificios y Estructuras Diversas
Oficina de Revisión de Proyectos

Subjefatura de Servicios
Oficina de Instalaciones Electromecánicas
Oficina de Servicios de Agua Potable y Drenaje

1 Subdirección de Construcción

Departamento de Obras

Subjefatura de Concursos
Oficina de Concursos
Oficina de Cuantificaciones
Oficina de Especificaciones

Subjefatura de Avance de Obra y Revisión de Estimaciones
Oficina de Ejecución y Supervisión
Oficina de Avance de Obras y Control de Calidad
Oficina de Revisión de Estimaciones

Departamento de Precios Unitarios

Subjefatura de Precios Unitarios
Oficina de Análisis de Precios Unitarios
Oficina de Costos de Equipo y Maquinaria
Subjefatura de Presupuestos
Oficina de Presupuestos
Oficina de Costos de Obras

1 Subdirección Administrativa

Oficina de Correspondencia y Archivo
Departamento de Contabilidad
Oficina de Pagos, Pasajes y Viáticos
Subjefatura de Contratos y Presupuestos
Oficina de Elaboración y Trámite
Oficina de Registro y Control

Subjefatura de Control del Gasto
Oficina de Registro y Control de Gastos
Oficina de Glosa
Departamento de Personal y Servicios Administrativos
Subjefatura de Personal
Oficina de Control de Sueldos, Honorarios y Salarios
Oficina de Control de Personal y Computación
Subjefatura de Servicios Administrativos
Oficina de Bienes Muebles y Control de Maquinaria y Equipo
Oficina de Heliográficas e Impresiones (*)

La Dirección General dirige y ejecuta las obras que requieren los puertos nacionales, a fin de satisfacer la demanda del transporte marítimo-portuario, buscando apoyar y promover el desarrollo y expansión de las actividades socio-económicas de las regiones costeras, contribuyendo a integrar un sistema de transporte a nivel nacional, así como cooperar en la prevención de la contaminación del mar, ríos y lagunas.

La Subdirección General es la encargada de coordinar aquellas actividades necesarias para controlar y agilizar la construcción de obras marítimas, inspeccionando los trabajos y obras que se realicen; proporcionando los servicios de asesoría técnica a la Dirección General y a las Residencias de Obras de Puerto, así como sustituir al Titular de la Dirección en sus ausencias.

Las Residencias de Obras de Puerto, llevan a cabo labores relativas a estudios y proyectos, construcción y asuntos

(*) Ver Organigrama en el Anexo 5, Pág. 91

administrativos, así como representar a la Dirección General en el Puerto correspondiente.

La Subdirección de Estudios y Proyectos, supervisa la elaboración de proyectos para la planeación de obras de construcción de nuevos puertos e instalaciones marítimas o ampliaciones a las existentes, así como vigilar que se lleve actualizado el catastro de las instalaciones portuarias nacionales, para lo cual cuenta con tres departamentos: el de Proyectos, de Estudios y Laboratorios y el de Diseño, los cuales se encargan de realizar los proyectos de planificación portuaria necesarios, a fin de determinar los planes directores de las zonas portuarias; los estudios teóricos y experimentales para determinar la localización y características físicas de los lugares necesarios para construir o reconstruir obras marítimas, así como probar los proyectos con los estudios teóricos en los laboratorios; y diseñar las estructuras de las obras, revisar desde el punto de vista estructural, los proyectos presentados por otras dependencias, empresas y particulares, así como proyectar los servicios eléctricos de intercomunicación, abastecimiento de agua potable y drenaje entre otros.

A fin de supervisar y controlar que la construcción de las obras se realicen con apego estricto a los proyectos, especificaciones, normas, procedimiento de construcción, programas y presupuestos aprobados para lograr la exacta y eficaz aplica-

ción de las partidas asignadas para tal efecto, esta Dirección cuenta con una Subdirección de Construcción, quien a la vez se auxilia para el ejercicio de sus funciones de dos Departamentos, el de Obras y el de Precios Unitarios. El primero de ellos es el responsable de elaborar la documentación técnica para la celebración de concursos, asignaciones, presupuestos por administración y supervisar y dirigir las obras que se ejecuten. El segundo, de indicar los lineamientos y criterios a seguir en la elaboración de los precios unitarios y presupuestos de las obras que se ejecuten, ya sea por contratos de obra, asignación, concurso o administración, así como de verificar rendimientos.

Finalmente la Subdirección encargada de llevar el control de la elaboración del presupuesto anual de la Dirección, de la prestación de los servicios generales y del personal, apuñándose a las disposiciones y lineamientos que establezcan para tal efecto las Direcciones Generales de Personal, Administración, Adquisiciones y Contabilidad de esta Secretaría, es la Subdirección Administrativa, la cual para tales efectos se apoya en los Departamentos de Contabilidad y el de Personal y Servicios Administrativos, los que a su vez son responsables de supervisar la elaboración del presupuesto anual del programa de inversiones, de acuerdo con los lineamientos establecidos y supervisar y controlar todos los asuntos contables de la Dirección General, así como de coordinar el control del personal y la prestación de los servicios administrativos a los diversos órga-

nos de la Dirección. (12)

Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos.

La Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, es una Unidad asesora y de apoyo técnico de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, que en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores, asesora a las delegaciones mexicanas que participan en distintos foros internacionales sobre transporte marítimo, asesora también a las dependencias operativas de la Subsecretaría, sobre las obligaciones y la implementación que se derivan de los convenios internacionales en vigor, particularmente de aquéllos en los que México es Parte Contratante.

Sus funciones son:

I. Revisar, estudiar, controlar, implementar y negociar los convenios bilaterales y multilaterales, que en el ámbito marítimo-portuario suscriba nuestro Gobierno, atendiendo así mismo, las obligaciones que de ellos emanen y evaluando las perspectivas que para el País ofrecen.

II. Establecer una relación más estrecha entre la Subsecretaría antes mencionada y los organismos internacionales cuya competencia cubra el ámbito marítimo-portuario, a fin de adop

(12) Manual de Organización de la Dirección General de Obras Marítimas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

tar políticas en este ámbito, que sean congruentes con la política exterior del país.

III. Participar como representante, cuando así lo designe el Subsecretario de Puertos y Marina Mercante, ante los organismos internacionales, interviniendo en la formulación de bases, lineamientos y políticas a seguir, en los tratados y acuerdos que en estos eventos se hayan adoptado.

IV. Dar a conocer al subsector marítimo-portuario de los convenios internacionales relacionados con estos asuntos así como elaborar estudios sobre legislación internacional que sean solicitados por autoridades superiores de esta Secretaría.

V. Conocer el calendario de actividades de los organismos internacionales que se avoquen a cuestiones marítimas y portuarias y programar con la Secretaría de Relaciones Exteriores la asistencia de México a las reuniones de dichos organismos.

VI. Asesorar a organismos externos, tales como *Transportación Marítima Mexicana*, *Petróleos Mexicanos* u otros organismos que lo soliciten.

VII. Mantener una coordinación permanente con las Direcciones Generales de Asuntos Jurídicos y de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

VIII. Participar en diversas comisiones intersecretarías, en las que se traten asuntos marítimo-portuarios internacionales, así como participar en las negociaciones con los organismos de integración económica. (13)

Para el desarrollo de estas funciones, la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos se encuentra constituida de la siguiente manera:

- 1 Jefatura
- 1 Subjefatura
Sección de Servicios Administrativos
- 1 Subunidad de Asuntos de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.)
- 1 Subunidad de Asuntos de América
- 1 Subunidad de Asuntos de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.) (*)

La Jefatura de la Unidad es la encargada de estudiar aquellos convenios marítimos que afecten las relaciones internacionales de México, comunicarlos al Subsecretario de Puertos y Marina Mercante y a los Directores Generales de esta Subsecretaría.

(13) Información obtenida en la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(*) Ver Organigrama en el Anexo 6, Pág. 92

Conocer el calendario de actividades de los organismos internacionales relacionados con estos asuntos, proponiendo al Subsecretario el programa anual de reuniones, a fin de realizar el Plan de Trabajo anual en lo referente a la asistencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a los distintos foros internacionales en materia marítimo-portuaria, proponiendo a consideración del Subsecretario de Puertos y Marina Mercante, los funcionarios adecuados que funjan como delegados.

Proponer la adopción de políticas marítimas y portuarias, de manera que sean congruentes con la política internacional del País, manteniendo para tal efecto, una constante comunicación y coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores, a fin de opinar o dictaminar en su caso, sobre soluciones o convenios mutuos que se relacionen con puertos y marina mercante.

Asesorar jurídicamente en el campo del Derecho Internacional Marítimo, al Subsecretario de Puertos y Marina Mercante y a los Directores Generales de esta Subsecretaría.

Formular anualmente el plan de trabajo a desarrollar y presentarlo a la aprobación del Subsecretario, llevando su control y evaluación, así como elaborar el informe anual de las actividades desarrolladas por la Unidad.

La Subjefatura, auxilia a la Jefatura de la Unidad en

el desarrollo de las funciones que ésta tiene asignadas; deberá estar enterada de las directrices, normas, lineamientos y políticas que se relacionen con las funciones que la unidad desempeña, así como vigilar el cumplimiento de las actividades administrativas, emitiendo las decisiones de acuerdo con la autoridad delegada; suplir a la Jefatura durante las ausencias del titular; mantener informado al titular, de las decisiones tomadas y de los asuntos que necesiten resolución superior y avance de los programas y atender cualquier comisión que le sea conferida por el Titular de la Unidad.

La Subunidad de Asuntos de las Naciones Unidas (O.N.U.), es la encargada de analizar y mantener actualizado el cuadro de convenios adoptados por los diversos órganos del Sistema de las Naciones Unidas que se refieran a los aspectos marítimo-portuarios, particularmente aquéllos que nuestro país haya suscrito, como el Convenio No. 32 de la Organización Internacional de Trabajo, relativo a la Protección contra los Accidentes de los Trabajadores empleados en la Carga y Descarga de los Buques (Revisado 1932), el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, el Convenio de Hamburgo sobre Transporte Marítimo de las Mercancías, de la Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Mercantil Internacional.

Deberá mantener actualizado todo lo relativo a los fo-

ros internacionales del Sistema de las Naciones Unidas que estén relacionados con la Secretaría, con excepción de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, como son: El Consejo Económico y Social, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Mercantil Internacional, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, la Organización Internacional del Trabajo, entre otros.

Asimismo, deberá atender las reuniones de las comisiones intersecretariales que le sean asignadas por la Jefatura; resumir y analizar los documentos de los organismos internacionales que maneja y entregar los informes correspondientes a la Jefatura; elaborar estudios y opiniones jurídicas que le sean solicitados de acuerdo con su área de responsabilidad.

Tendrá que programar sus actividades y ponerlas a la consideración de la superioridad para su aprobación e informar posteriormente el desarrollo de los mismos; vigilar los avances de los organismos no gubernamentales que tengan status consultivo reconocido por las Naciones Unidas y cuyas funciones se vinculen con esta área y en particular de aquéllos de los que nuestro país sea parte, como la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación, la Asociación Internacional de Autoridades de Señalamiento Marítimo, así como llevar los archivos necesarios para los asuntos vigentes y concentrar los terminados a la Sección de Servicio Administrativo.

A través de la Subunidad de Asuntos de América, se analizan los convenios o acuerdos celebrados por los organismos regionales o los países del ámbito geográfico del Continente Americano, que de alguna manera se relacionen con el país, en particular con las funciones y atribuciones de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

Se mantienen actualizados los antecedentes y la información relativa a su campo de acción, como la Organización de los Estados Americanos, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, el Sistema Económico Latinoamericano, los Convenios Bilaterales de la Zona y otros.

Deberá resumir y analizar los documentos que de ahí emanen y entregar los informes correspondientes a la Jefatura de la Unidad; elaborar las directivas para las delegaciones que asistan a las reuniones que se celebren en los foros de su competencia, así como los estudios e informes relativos; elaborar opiniones jurídicas y estudios que le sean solicitados de acuerdo con el área de responsabilidad; programar sus actividades, sometiénolas a la consideración de la Jefatura para su aprobación e informar posteriormente del desarrollo de las mismas; así como llevar los archivos necesarios de los asuntos vigentes y concentrar los terminados en la Sección de Servicios Administrativos.

La Subunidad de Asuntos de la Organización Consultiva

Marítima Intergubernamental es la encargada de conocer analíticamente la estructura, funcionamiento y competencia de este organismo, que dentro de la ONU es el que se especializa en regular internacionalmente las actividades técnicas del transporte marítimo, incluyendo la contaminación del mar, particularmente la producida por el tráfico marítimo mercante; lleva el registro de los convenios, códigos y demás instrumentos internacionales que genera dicho organismo, procediendo al análisis de los objetivos y contenido de los mismos, elabora informes a la Jefatura.

Prepara las directivas para las delegaciones que asisten a las reuniones que se celebren en los foros de su competencia, así como los estudios e informes relativos; realiza estudios y opiniones sobre los asuntos relacionados con dicha organización.

Programa sus actividades y las somete a la consideración de la Jefatura para su aprobación e informa posteriormente del desarrollo de las mismas, lleva los archivos necesarios de los asuntos vigentes y concentra los terminados a la Sección de Servicios Administrativos.

La Sección de Servicios Administrativos controla y registra el ejercicio del presupuesto autorizado de acuerdo con los lineamientos y facultades que fijen las dependencias de la Secretaría; lleva y controla los registros y movimientos del

personal adscrito a la Unidad, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Dirección General de Personal.

Tramita y controla las requisiciones de compra de Bienes, recibe, verifica y controla el inventario de activo fijo y flotante de la Unidad, formulando los resguardos económicos; distribuye el material de oficina que se solicite y se autorice; recibe, registra, folea y distribuye la correspondencia e información tanto de entrada como de salida, llevando el control de la misma; lleva el examen de los archivos de la Unidad, manteniendo actualizados los relacionados con los asuntos de los convenios y acuerdos, con apego a la clasificación adoptada; proporciona los documentos y expedientes, mediante solicitudes autorizadas y vigila su oportuna devolución; lleva tarjetas que controlen y localicen los expedientes.

Concentra al Departamento de Archivo y Correspondencia de la Dirección General de Administración, los expedientes destinados a su conservación; elabora y gestiona la tramitación de las solicitudes de pasajes y viáticos del personal; proporciona a la Jefatura, Subjefatura y Jefes de Subunidades, el apoyo secretarial que soliciten y supervisa en su caso, el rendimiento y calidad en el trabajo del personal asignado a estas actividades; asimismo, lleva a cabo cualquier otra función relacionada con los servicios administrativos. (14)

(14) Manual de Organización de la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Organización y Métodos.

TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN CONTENEDORES

Con el fin de participar en la expansión ordenada del comercio mundial, mediante la promoción y desarrollo de servicios de transporte multimodal internacional en contenedores, que beneficien a nuestro país y permitan resolver los problemas que se susciten con ese motivo, dentro del territorio nacional, para el transporte de mercancías sujetas a dicho sistema, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, estimó necesaria la implantación del sistema de transporte multimodal internacional en contenedores, a fin de contar con las condiciones necesarias para lograr una mayor participación en el mercado internacional, coadyuvar al fomento de las exportaciones y al mejoramiento de la racionalización de las importaciones.

Para llevar a cabo tales propósitos, en la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, se creó la Subdirección General de Transporte Multimodal, la cual autoriza y coordina la operación de los servicios en el transporte multimodal internacional en contenedores; se aprueban las tarifas, convenios y contratos que se celebren para la prestación de este servicio, entre permisionarios o con los usuarios vigilando y controlando que las empresas que presten el servicio, cumplan con las leyes y disposiciones aplicables y que realicen sus actividades de manera que se obtenga el enlace ágil y en términos rentables, entre ellas y las empresas de maniobras en los

puertos y entre los transportes aéreos, marítimos o fluviales y terrestres. (15)

Como siempre el transporte masivo más económico es el marítimo, éste se convierte en el eslabón principal de la cadena de transporte que se establece para este sistema, lo que internacionalmente será regulado por un convenio que en la actualidad se negocia por la comunidad internacional, bajo los auspicios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en Ginebra, Suiza. (16)

El Ejecutivo Federal, teniendo en cuenta la problemática con que se enfrenta el intercambio internacional de mercancías, cuando éste se realiza utilizando varios modos de transporte, tuvo a bien el expedir el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, el cual se aplicará a todo lo relativo al movimiento de contenedores en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga, en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte

(15) Información obtenida en la Subdirección de Transporte Multimodal. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(16) Información obtenida en la Unidad de Asuntos Internacionales, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

y regulará la actividad del empresario del transporte multimodal. (17)

Teniendo como marco jurídico este reglamento, en el mes de febrero del presente año, se crea la primera Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, cuya finalidad es racionalizar la operación y administración de los diferentes modos de transporte, a fin de agilizar la movilización de las mercancías que sean transportadas por contenedores, para lo cual esta empresa cuenta con las siguientes gerencias: Operación, Comercialización, Planeación y Tarifas, encargadas de la venta y coordinación de los servicios y el desarrollo programático, a través del análisis de la demanda de transporte. (18)

2. DEPENDENCIAS COORDINADORAS

Con el fin de coordinar en los puertos el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las diversas dependencias del Ejecutivo, el 29 de diciembre de 1970 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el cual se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, cuyo objetivo es el de "coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transpor-

(17) Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 1979.

(18) Información obtenida en la Subdirección de Transporte Multimodal. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

te que operen en ellos, así como los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento". (19)

Esta Comisión está constituida de manera tripartita, ya que la integran representantes de los trabajadores portuarios, los usuarios de los servicios de los transportes y representantes de las distintas dependencias del Ejecutivo, así como las organizaciones descentralizadas y empresas de participación estatal, que de alguna u otra manera sus atribuciones estén relacionadas con las actividades que se desarrollan en los puertos. (20)

Su estructura orgánica está integrada de la siguiente manera:

1 Asamblea General

1 Vocalía Coordinadora Ejecutiva

1 Vocal Secretario

Dirección de Análisis Portuarios

Dirección de Promoción Portuaria

Dirección de Administración

Dirección de Programación y Desarrollo Portuario

Dirección de Delegaciones Coordinadoras

Departamento Jurídico

(21)

(19) La Reforma Portuaria, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México 1976, Pág.

(20) Ibídem, Pág. 40

(21) Ibídem, Págs. 42 y 43

A través de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, se elaboran las alternativas de solución a los problemas operacionales que surjan a los permisionarios de maniobras, coordinándose para ello, con las dependencias del sector público y los organismos interesados; se regulariza la organización de las empresas portuarias, coordinando sus necesidades en cuanto a la actualización de su maquinaria y equipo; se estudian los sistemas de operación y administración, recomendando los más eficaces para los servicios portuarios, así como los pertinentes para la reestructuración tarifaria.

También se analizan las condiciones de costos de los servicios, para proponer las modificaciones pertinentes, estudiando el mejoramiento de las instalaciones y racionalización de actividades; se elabora el plan nacional de promoción portuaria, así como determinar las políticas para la elaboración de los planes regionales y locales de promoción a cargo de las delegaciones coordinadoras, empresas de servicios portuarios y de legaciones promotoras. (22) (*)

3. DEPENDENCIAS CONSULTIVAS

Las erogaciones que por concepto de fletes paga nuestro país a buques de bandera extranjera, motivó al Ejecutivo de la Nación a crear la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, con

(22) Ibidem, Págs. 42, 43 y 44

(*) Ver Organigrama en el Anexo 1, Pág. 93

el fin de asesorar sobre la mejor utilización y contratación de los servicios de transporte marítimo, así como proporcionar toda la información sobre la materia, que le soliciten entidades del sector público, privado, usuarios del transporte marítimo y todas las personas que la requieran.

Sus atribuciones son las siguientes:

"I. Estudiar las tarifas de fletes y condiciones de transporte marítimo aplicadas en el comercio exterior de México, a efecto de someter a las autoridades competentes las posibles medidas tendientes a evitar que tales fletes y condiciones coloquen a los productos mexicanos en situaciones desventajosas de competencia, en comparación con las aplicadas a productos similares en otros países y proponer, asimismo, las medidas que coadyuvan a evitar la indiciencia de prácticas discriminatorias y rechazo de carga;

"II. Realizar investigaciones para identificar, cualificar y cuantificar el tráfico marítimo de altura de otros países, a efecto de examinar la política que observen en materia de transporte de mercancías;

"III. Investigar y analizar las medidas que adopten las líneas navieras extranjeras, respecto a: niveles de fletes, flutes de promoción, recargos en los fletes por el incremento del costo de los insumos empleados por los medios de transporte, reg

cargos por sobrestadía y ajustes cambiarios y, cualesquiera otras cuyas repercusiones afecten al comercio exterior del país;

"IV. Examinar las políticas adoptadas por otras naciones en materia de transporte marítimo que afecten al comercio exterior de México;

"V. Formar y mantener el registro de los fletes marítimos, tanto nacionales como extranjeros, que se destinen a México o se originen en él con destino al extranjero, estableciendo al efecto las secciones correspondientes según se trate de los fletes marítimos aplicados por las conferencias marítimas, las líneas no afiliadas a conferencia y las empresas navieras en general;

"VI. Formular y mantener el registro de los volúmenes de mercancías de exportación e importación transportadas en buques de bandera mexicana o extranjera;

"VII. Proponer a las autoridades competentes las medidas que deben ser aplicadas para establecer una política en materia de fletes marítimos y para apoyar el empleo de los servicios de las empresas navieras nacionales.

"VIII. Informar a las entidades que integren a la Comisión, del incumplimiento a las medidas propuestas y a la política adoptada en esta materia;

"IX. Asesorar a los usuarios del transporte marítimo respecto a las condiciones de fletes, rutas y tiempos de entrega;

"X. Fungir como órgano de coordinación y consulta en materia de transporte marítimo, emitiendo las opiniones que le soliciten las diversas dependencias del Ejecutivo Federal y las Entidades del Sector Público.

"XI. Participar en la formulación de proyectos de directrices sobre transporte marítimo y asesorar a las delegaciones mexicanas que participan en conferencias internacionales vinculadas con el transporte de mercancías por mar.

"XII. Llevar a cabo la actualización del Directorio de Líneas Navieras y Puertos que las mismas sirvan:

"XIII. Mantener un servicio de difusión relacionado con el transporte marítimo;

"XIV. Proponer a las entidades públicas competentes las soluciones que considera pertinentes en relación a sus atribuciones;

"XV. Las demás que le confieren las leyes y reglamentos respectivos". (23)

(23) COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS, Instituto Mexicano de Comercio Exterior. 1976. Págs. 12, 13 y 14. Como resultado de su integración al Sector Comunicaciones y Transportes, se procede a su adecuación jurídica dentro de la S.C.T. y se están ajustando sus funciones y atribuciones.

La Comisión se encuentra integrada de las siguientes entidades: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que es la que preside, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Comercio, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Banco de México, S. A., Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., Comisión Técnica para los Procesos de Integración, Instituto Mexicano de Comercio Exterior y Transportación Marítima Mexicana, S. A.

4. FIDEICOMISOS

a) FIDEICOMISO DE LAS ESCUELAS
NAUTICAS

El 26 de septiembre de 1972, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Petróleos Mexicanos, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (*), Transportación Marítima Mexicana, S. A. Navimex, S. A. y la Orden de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional, se constituyó un fideicomiso en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, para la reestructuración y funcionamiento de las Escuelas Náuticas de Mazatlán, Tampico y Veracruz. Las tres escuelas funcionan como internado, para un cupo mínimo de 150 alumnos en cada una de ellas.

Los objetivos del fideicomiso son:

(*) En su lugar se ha incorporado Servicio de Transbordadores, Organismo Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La programación de los ciclos de estudio, considerando que el ingreso se hace al terminar la preparatoria o vocacional, de acuerdo a los planes de estudio aprobados por las autoridades competentes.

La impartición de la enseñanza para la formación de oficiales de marina, utilizando equipos, material didáctico, laboratorios, talleres, buques escuela y demás instalaciones.

La elaboración de programas e impartición de cursos de capacitación y adiestramiento para el personal de la Marina Mercante Mexicana. (24)

En este fideicomiso funcionan como fideicomitentes, el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Petróleos Mexicanos y Servicio de Transportadores, Transportación Marítima Mexicana, S. A., Navimex, S. A. y la Orden de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional; como fiduciario el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos y como fideicomisarios las Escuelas Náuticas.

El Fideicomiso de las Escuelas Náuticas se encuentra integrado por un Comité Técnico o de distribución de fondos, con representantes del Gobierno Federal y de los demás fideicomitentes; los cuales entre otras funciones, elaboran los presu-

(24) Información proporcionada por el C. Cap. Carlos Marotto Gaxiola, Presidente del Comité Técnico del Fideicomiso.

puestos de egresos para cumplir los objetivos de las escuelas náuticas y vigilar que se cumplan o se apliquen correctamente las cantidades aportadas de acuerdo con los presupuestos aprobados.

El Comité cuenta con oficinas en el Distrito Federal, y en ellas se atienden todos los asuntos de su competencia, a través de un Presidente y del personal administrativo necesario, el Director, Subdirector, Mestro, personal administrativo, personal docente y el personal de servicio, como camareros y co cineros.

El plan de estudios actual requiere de 4 años en las escuelas náuticas y de un año de prácticas a bordo de los buques de la Marina Mercante Nacional, para completar la preparación académica profesional.

Actualmente se están tomando medidas para aumentar el número de egresados, a fin de cubrir el déficit de personal para las tripulaciones de los buques nacionales existentes, mediante acciones que contemplan modificar el plan de estudios actual y de apoyo en el campo económico, para lo cual se pre ten de ampliar el programa de equipamiento, aumentar el personal ad ministrativo y la adquisición de un buque escuela de mayor capa cidad que el actual, especialmente diseñado y equipado para 200 alumnos.

El nuevo Plan de estudios deberá cumplir con las normas y requerimientos internacionales y acortar el tiempo de permanencia en las escuelas, manteniendo el mismo nivel académico.

Las Escuelas cuentan con un buque escuela llamado "Primero de Junio", con capacidad para 100 alumnos, el cual no cumple con su cometido, dada su antigua construcción, lo obsoleto de sus equipos de prácticas, las pocas facilidades pedagógicas que ofrece y que además no fue diseñado para funcionar como buque escuela. (25)

b) FIDEICOMISO PARA LA ADQUISICION, VENTA
ARRENDAMIENTO, TRANSMISION DE EQUIPO
MARITIMO Y PORTUARIO

Con la finalidad de mejorar los servicios en los puertos, en 1971 se creó este fideicomiso, cuyo propósito es el de adquirir y transmitir, ya sea en venta, arrendamiento o cualquier otro título, a los permisionarios o concesionarios de los servicios públicos federales de maniobras marítimas, los bienes, tales como remolcadores y otras embarcaciones auxiliares; grúas y demás equipo necesario.

Este fideicomiso se encuentra constituido de la siguiente manera: Un Comité Técnico y de Distribución de Fondos,

(25) LINEAMIENTOS DE POLITICA Y PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. México, 1979, Pág. 37-41

integrado por representantes propietarios y suplentes de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Marina, Comercio, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Almacenes Nacionales de Depósito, así como trabajadores portuarios del litoral del Golfo y del Pacífico; un representante designado de común acuerdo por los navieros nacionales de altura y cabotaje y otro de la Asociación Nacional de Agentes Consignatarios de Buques, A. C. y de la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana.

Las funciones de dicho comité son las de decidir con intervención del concesionario o permisionario interesado, las adquisiciones y arrendamientos de maquinaria y equipo que deba efectuar la Fiduciaria Nacional Financiera, S. A., así como señalar las especificaciones, precios, formas de pago, garantías y demás condiciones que deban establecerse en cada operación; resolver los términos en que los equipos se pondrán a disposición de los concesionarios o permisionarios de servicios públicos federales de maniobras y servicios conexos de la operación portuaria, vigilando la rentabilidad de las operaciones, así como autorizar la obtención de financiamientos y demás medidas que sean necesarias para el mejor aprovechamiento de su patrimonio. (26)

(26) Datos obtenidos en el Fideicomiso para la Adquisición, Venta, Arrendamiento, Transmisión de Equipo Marítimo y Portuario.

5. EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS, SERVICIO
DE TRANSBORDADORES, TRANSPORTACION MARI-
TIMA MEXICANA Y PETROLEOS MEXICANOS

a) EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Con la finalidad de contar con una institución dis-
puesta a aceptar y afrontar todas las responsabilidades frente
a los trabajadores portuarios, mediante un contrato colectivo
de trabajo, en el que se plasmara no sólo las obligaciones
normales establecidas por la Ley Federal del Trabajo, sino que
además contenga una serie de prestaciones sociales suplementa-
rias que hagan confiable y sobre todo seguro, el cambio de las
condiciones de trabajo y vida de los trabajadores y sus fami-
lias.

También que inspire la confianza suficiente a los
usuarios, de disponer de equipo y maquinaria suficiente y ade-
cuado, para mejorar el servicio público de maniobras, aumentan-
do su eficiencia mediante el uso de sistemas y métodos de traba-
jo técnicamente establecidos para garantizar seguridad, protec-
ción y confiabilidad en el manejo de las mercancías.

Por otra parte, que fuera autosuficiente desde el pun-
to de vista económico y pudiera cumplir cuidadosamente con to-
das las obligaciones que las disposiciones vigentes en materia
fiscal, administrativa y de seguridad social e industrial, como

corresponde a un prestataria de servicio público de maniobras, respondiendo como persona moral, prestando los servicios en forma unificada.

Todo lo cual llevó a la creación de las empresas de servicios portuarios, como sociedades anónimas de capital variable, con participación del Gobierno Federal, de los usuarios y de los trabajadores portuarios.

Actualmente funcionan en el país 10 Empresas de Servicios Portuarios, en 9 de ellas el Gobierno Federal interviene con acciones de la Serie "A", que representan el 51% de las acciones en cada una de las empresas, siendo la excepción la empresa del Puerto de Veracruz, cuya participación del Gobierno es minoritaria y el Gremio Unido de Alijadores de Tampico, que está constituido como una cooperativa sin participación estatal.

En los Consejos de Administración, el Gobierno Federal se encuentra representado a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, la cual tiene la Presidencia de cada Consejo; las Direcciones Generales de Operación Portuaria y de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, todas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que participan como consejeros.

Por parte de los accionistas, con acciones tipo "B" y "C", se encuentran representados tanto los usuarios, sindicatos, agentes aduanales, agentes consignatarios de buques, como cualquier particular que desee participar como socio de la empresa; además el Gobierno Federal tiene como comisario dentro de los consejos, a la Dirección General de Contraloría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como un auditor externo, nombrado por la Secretaría de Programación y Presupuesto.

(27)

El objeto de las empresas, es el de prestar servicios públicos de maniobras en zonas bajo jurisdicción federal; servicios marítimos-portuarios y servicios portuarios en general y actividades conexas de las vías generales de comunicación que le sean autorizadas de acuerdo a las leyes y disposiciones respectivas.

Asimismo, adquirir, dar y tomar en arrendamiento y poser por cualquier título, los bienes muebles e inmuebles para la realización del objeto social, aun cuando los inmuebles se encuentren ubicados en zona prohibida y en general, celebrar contratos y realizar las actividades comerciales y mercantiles que se relacionen con el objeto social de las empresas. (28)

(27) Información recabada en la Unidad de Control de las Empresas Paraestatales de Servicios Portuarios. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

(28) La Reforma Portuaria... Pág. 40

La sociedad deberá cumplir con la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Reglamentos y demás disposiciones aplicables a las actividades que realice, así como con la Ley General de Sociedades Mercantiles.

b) SERVICIO DE TRANSBORDADORES

El Gobierno Federal, a fin de proporcionar una eficiente administración de las embarcaciones dedicadas al servicio de transbordadores, creyó conveniente el instituir un organismo técnico desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con ciertas facultades para actuar y tomar decisiones, denominado Servicio de Transbordadores, cuyo objeto social es:

"I. Programar, proyectar nuevas rutas, administrar, operar y conservar los transbordadores y sus servicios complementarios o conexos pertenecientes al Estado, así como la adquisición de los transbordadores que se requieran para su operación y de los que se obtengan por otros conceptos.

"II. Realizar los programas y proyectos específicos de obras e inversiones para la conservación de los transbordadores o para el establecimiento de nuevos servicios de esta naturaleza.

"III. Intervenir en la celebración de contratos para realizar sus fines señalados.

"IV. Recibir los ingresos por los servicios que preste, conforme a las disposiciones legales que regulan la materia.

"V. Intervenir en la selección del personal técnico y administrativo que forme parte del mismo.

"VI. Informar al Titular del Ramo respecto de las actividades de dicho órgano.

"VII. Las demás que le encomienden otras leyes y reglamentos". (29)

Para la realización de dichas funciones, el Servicio de Transbordadores cuenta con un Director General, designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, además del personal técnico y administrativo necesario, con cargo al presupuesto de la Federación.

Son atribuciones del Director General, el asumir la dirección técnica y administrativa de la Dirección y será res-

(29) "Servicio de Transbordadores". Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lunes 20 de Agosto de 1979, Tomo CCCLV, No. 36 Pág. 7

ponsable ante las autoridades superiores de la Secretaría, del correcto funcionamiento de su dependencia.

Deberá planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el desempeño de las labores encomendadas a las unidades que integran la Dirección a su cargo, para su constante mejoramiento; formular los dictámenes y rendir los informes que le sean solicitados por la superioridad.

Asimismo, deberá formular los anteproyectos de presupuesto que le corresponda; vigilar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, decretos, circulares, acuerdos y demás disposiciones relacionadas con el funcionamiento administrativo y los servicios a cargo de su Dirección, adoptando las medidas necesarias para prevenir faltas, proponer las sanciones que procedan y, cuando resulte necesario, recomendar que se modifiquen las normas vigentes o que se adopten nuevas.

Intervenir en la selección del personal de la Dirección a su cargo, sus licencias, promociones y sanciones; elaborar, con la intervención que corresponda de la Dirección General de Organización y Métodos, proyectos para crear, modificar, reorganizar o suprimir las unidades a su cargo y proponerlos a la Comisión Interna de Administración y Programación, para que los autorice el Secretario.

Asesorar a los demás funcionarios de la Secretaría, en los asuntos de su competencia; conceder audiencia al público sobre los asuntos de la competencia de la Dirección a su cargo; elaborar las estadísticas relativas a los asuntos de su competencia; proporcionar la información, datos y la cooperación técnica que se le solicite, por las demás direcciones administrativas de la Secretaría o por otras dependencias del Ejecutivo Federal, de acuerdo con las políticas establecidas a este respecto; organizar la impartición al personal, de cursos de capacitación, seminarios y conferencias que no estén específicamente confiados a otras unidades administrativas.

Desempeñar las representaciones que le encomienden las leyes, reglamentos, convenios o el Titular de la Secretaría; consultar a la Dirección General de Asuntos Jurídicos en todos los negocios que impliquen cuestiones de derecho; atender las quejas o aclaraciones relacionadas con las actividades y servicios de la Dirección a su cargo; así como todas las demás actividades que le señalen sus superiores a los ordenamientos jurídicos. (30)

c) **TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.**

Con el propósito de satisfacer las necesidades en relación al comercio exterior de México, en 1958 se crea una em-

(30) Ibídem, Pág. 8

presa de transporte marítimo, denominada Transportación Marítima Mexicana, S. A., constituyéndose como la primera empresa nacional que participara en tráfico internacional; sin embargo, no fue sino hasta 1960, cuando empezó a proporcionar servicio regular con salidas semanales e itinerarios fijos, entre los puertos del Golfo de México y los norteamericanos del mismo Golfo y de la Costa Atlántica, lo que significó una reducción sustancial de fuga de divisas.

Tomando en cuenta el interés general del país, en 1962 el Gobierno Federal adquirió una participación de 30% de las acciones de la empresa, habiendo quedado suscritas en partes iguales por el Banco de México, S. A., Nacional Financiera, S. A. y el Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A.

La organización interna de dicha empresa se compone de la siguiente manera:

Dirección General

Subdirección General

Gerencia General

Gerencias de:

Puertos:

Departamentos de:

Revisión de Cuentas

Agenciamiento Portuario

Estadísticas

Fletamentos:

Departamentos de:
Graneles
Comercial
Operaciones

Servicios de Líneas:

Departamentos de:
Servicio USCAMEX (Estados Unidos, Canadá, Centro América y México)
ECSA-PARECSA (Costa Este de Sudamérica, Servicio México-Brasil, Paralelo de Costa Este de Sudamérica, Servicio México-Brasil-Argentina-Uruguay)
Servicio del Mediterráneo
Línea Mexicana del Pacífico
Servicio al Lejano Oriente
Servicio al Norte de Europa

Tráfico:

Departamentos de:
Importación
Exportación
Líneas Representadas

Contenedores:

Departamentos de:
Control
Técnico
Transporte
Promoción y Comercio Exterior
Costos, Tarifas, etc.

Técnica:

Departamentos de:
Seguros
Compras
Mantenimiento
Inspección
Personal embarcado

Administrativa:

Departamentos de:
Servicios Generales
Radio y Telex
Administrativo
Contabilidad
Contraloría
Personal Administrativo

Su consejo de Administración está constituido por el Presidente, Consejeros, Propietarios y Suplentes, Secretario y Comisarios Propietarios y Suplentes. (31)

d) PETROLEOS MEXICANOS

Por Decreto del Presidente Lázaro Cárdenas del Río, el 7 de junio de 1938, se crea la institución pública descentralizada denominada "Petróleos Mexicanos", creándose en la misma fecha la Distribuidora de Petróleos Mexicanos, pasando a formar parte ésta última, en el año de 1940, de Petróleos Mexicanos.

A fin de contar con una flota eficiente operacionalmente, que abasteciera de productos petroleros a las zonas de influencia de las distintas terminales marítimas, en el año de 1965 Petróleos Mexicanos adoptó un plan de renovación de su flota petrolera, ya que la existente tenía un promedio de 24.2 años de operación, adquiriéndose 17 unidades, por lo que respecta a la flota mayor.

Con el transcurso de los años, la Institución ha adquirido nuevas embarcaciones, llegando en la actualidad sus toneladas de registro bruto a 529,107.53 en buques-tanque en operación, a representar un 70% del tonelaje de la flota mercante nacional, que a su vez representa un 8% de la marina mercante

(31) Información proporcionada en Transportación Marítima Mexicana, S. A.

latinoamericana, siendo la edad promedio de sus buques de 8.4 años.

La operación de Petróleos Mexicanos cubre, en primer lugar, las necesidades de la demanda nacional, y en segundo, las de exportación e importación en algunas ocasiones. (32)

Cabe hacer notar que la operación de la flota petrolera mexicana se encuentra sujeta a los ordenamientos jurídicos nacionales, así como a las disposiciones internacionales que tienen carácter obligatorio para el país, entre las que podemos señalar las siguientes:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Vías Generales de Comunicación

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Ley sobre Disposiciones Especiales para los Servicios de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluviales de la República

Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960 y 1974, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)

Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre Petróleos Mexicanos y el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana

Reglas de Sociedades Clasificadoras de Buques

Reglamento Interior para tramitar la Ocupación de los Fondos Marinos y Zona Federal, Julio 11 de 1968

Código Sanitario

Ley de Cabotaje

(32) EL PETROLEO, Petróleos Mexicanos, XIV Edición, 1975

Código Aduanero

Ley Federal del Trabajo

Ley sobre Derechos de Tráfico Marítimo, Matrícula, Pa
tente, etc.

Ley General de Población

Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los
Buques Mercantes Nacionales

Reglamento para el Servicio de Pilotaje

Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y
Puertos Nacionales

Reglamento para Inspectores Técnicos Navales

Reglamento para Inspectores Técnicos de Máquinas

Convención Internacional para la Prevención de la Con-
taminación del Mar por Hidrocarburos, 1954, O.C.M.I.

Convención sobre el Reglamento Internacional para pre-
venir los Abordajes en el Mar, 1972, O.C.M.I.

Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969,
O.C.M.I.

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966,
O.C.M.I.

Convenio Internacional de Telecomunicaciones

Convenio Internacional sobre Contaminación del Mar por
Vertimientos de Desechos y otras materias, 1972,
O.C.M.I.

Convención Internacional relativa a la Intervención en
Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Conta-
minación por Hidrocarburos, 1969, O.C.M.I.

Ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del Artículo 127
Constitucional Relativo a la Zona Económica Exclusi-
va. (33)

(33) Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos, 1966, 1976
PEREX, 1976 Págs. 41 y 42

B. OPERACION

Aunque la Ley Orgánica de la Administración Pública le otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la facultad de promover y organizar la Marina Mercante Nacional; intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua, existen otras Dependencias del Ejecutivo Federal, cuyas actividades se encuentran relacionadas con la operación y administración de los puertos y actividades. Enumerar cada una de ellas resultaría bastante largo y quizá tedioso, por lo que nos ocuparemos, muy brevemente, únicamente de aquéllas que intervienen ya sea de una manera u otra, en el despacho y recepción de los buques.

1. SECRETARIA DE AGRICULTURA Y
RECURSOS HIDRAULICOS

La participación de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hídricos, radica en que es la Dependencia encargada de autorizar los permisos de importación y exportación de semillas; de opinar sobre la importación y exportación de productos agrícolas, ganaderos, forestales, avícolas, estableciendo y aplicando en coordinación con la Secretaría de Comercio, los aranceles respectivos y las autorizaciones sanitarias.

Sin embargo, su tarea principal radica en vigilar a través de los cuerpos de policía e inspectorías de sanidad ani-

mal, la entrada y salida de ganado, aves, otras especies y sus productos, aplicando en materia de sanidad vegetal, todos los ordenamientos legales, emanados de la Ley de Sanidad Fitopecuaria de los Estados Unidos Mexicanos; recomendando el establecimiento de cuarentenas exteriores e interiores, vigilando su cumplimiento, con el objeto de evitar la introducción o propagación en el país de plagas y enfermedades vegetales; asimismo, organiza y dirige los estudios, trabajos y servicios meteorológicos y climatológicos, creando el Sistema Meteorológico Nacional, coordinándose para ello, con las dependencias competentes en lo que respecta a la ubicación y establecimiento de estaciones climatológicas. (34)

2. SECRETARIA DE GOBERNACION

La Secretaría de Gobernación, es la encargada de tramitar, proponer y acordar todo lo relativo a la internación y estancia en el país de los extranjeros y cancelar, cuando el caso lo amerite, las calidades migratorias otorgadas, para lo cual cuenta con una Dirección General de Servicios Migratorios, que es la responsable de aplicar la Ley General de Población, su Reglamento y las demás disposiciones vigentes, en lo relativo a la entrada, salida y permanencia de extranjeros en nuestro país.

(34) "Reglamento Interior de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hídricos". Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Viernes: 12 de agosto de 1977, Tomo CCCXLIII No. 31

A fin de dar cumplimiento a las facultades que tiene encomendadas, en cada puerto funciona una Delegación de Servicios Migratorios, que es la encargada de controlar la entrada y salida de personas. (35)

3. SECRETARIA DE SALUBRIDAD Y
ASISTENCIA

A través de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, se vigila la salud humana, el control higiénico e inspección sobre la importación, exportación y circulación de bebidas, comestibles, productos biológicos, drogas y productos medicinales. (36)

4. SECRETARIA DE COMERCIO

La Secretaría de Comercio es la encargada de estudiar, proyectar y determinar los aranceles y fijar los precios oficiales, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; determina las restricciones para los artículos de importación y exportación; autoriza las importaciones y exportaciones, analizando, tramitando y despachando los permisos corres-

(35) "Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Miércoles 6 de Julio de 1977, Tomo CCCXLIII No. 4 Pág. 5.

(36) "Reglamento Interior de la Secretaría de Salubridad y Asistencia". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Miércoles 31 de Agosto de 1977, Tomo CCCXLIII No. 44 Pág. 18

pondientes; para lo cual cuenta con delegaciones federales en las distintas entidades federativas del país, a fin de que por su conducto, se cumplan las políticas generales de comercio.

(37)

5. SECRETARÍA DE HACIENDA Y
CREDITO PÚBLICO

Otra dependencia gubernamental que interviene en las actividades portuarias, es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, ya que a través de ella se dirigen los servicios aduanales de inspección; se estudia y proponen reglas relativas a las operaciones fronterizas y portuarias para las actividades de importación y exportación; se aplican las tarifas de importación y exportación y demás disposiciones aduaneras, autorizando y supervisando dichas operaciones, observando, por lo que hace a la recaudación de impuestos por estos derechos, los sistemas, procedimientos e instrucciones que establezca la Tesorería de la Federación.

Sin embargo, la actividad más estrechamente vinculada con la actividad marítimo-portuaria, la constituye la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las disposiciones que rigen

(37) "Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio".
Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional
de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lunes 25
de Abril de 1977, Tomo CCCXLI, No. 39 Pág. 2

el comercio exterior, para lo cual, es la autoridad responsable de autorizar los trámites y despachos de las operaciones aduaneras en todas sus modalidades, así como efectuar el almacenamiento y control de las mercancías correspondientes.

Para realizar estas funciones, la Secretaría cuenta con Zonas de Inspección y Vigilancia Aduanal, que son las directamente encargadas de realizar la vigilancia e inspección en materia de impuestos a las importaciones, exportaciones y demás actividades aduaneras. (38)

C. REGISTRO DE FLETES

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su Artículo 67, establece que "Las cuotas de los servicios de transporte marítimo o por las demás vías generales de comunicación por agua, en tráficos de cabotaje e interior serán las de las tarifas que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con intervención de la Secretaría de Marina. Las tarifas de tráfico de carga y navegación de altura en los buques de línea, estarán sujetas a registro previo, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". (39)

(38) "Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público". Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lunes 23 de Mayo de 1977, Tomo CCCXLII No. 15, Pág. 2

(39) CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. Edit. Porrúa. México, 1978, Pág. 502

Cuando estas tarifas en navegación de altura sean lesivas para el comercio exterior de México o a su marina mercante, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, tomarán las medidas necesarias a fin de impedir estas prácticas.

Asimismo, en sus Artículos 225 P a 255 K, dentro de las facultades y obligaciones que esta ley les otorga a los agentes consignatarios de buques, éstos deberán:

- Registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las tarifas de fletes y pasajes de altura que reciban de sus armadores representados para operar servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México.

- Presentar copia de dichas tarifas al Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

- Cualquier modificación a dichas tarifas, las deberán registrar previamente, de acuerdo con las siguientes especificaciones:

- 1) Los recargos específicos con 14 días.
- 2) El alza parcial de una tarifa con 30 días. Si la modificación comprende la mayor parte o la totalidad de los productos incluidos en la tarifa, se deberá hacer con 150 días.
- 3) Las bajas hasta con dos días y si comprenden altas y bajas, con 30 días.

- Todas las tarifas que hayan sido registradas se aplicarán sin modificaciones, hasta la fecha en que entre en vigor otra nueva.

- Los documentos probatorios de la aplicación de las tarifas consignarán cuotas y además todos los conceptos que integran el flete, en forma desglosada.

- Conservar copias autorizadas de los documentos arriba señalados, estando éstos a disposición de las autoridades competentes, durante un año, contando a partir de la fecha de presentación de las cuentas de fletes para su cobro al deudor.

- Ajustarse a las normas de conducta relativas al transporte marítimo aplicables de acuerdo con los tratados internacionales o los usos marítimos.

- Someter, si son agentes consignatarios extranjeros o armadores, a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para los efectos de las prácticas desleales, los convenios que celebren con otros consignatarios o armadores y, en forma enunciativa y no limitativa, los convenios que celebren sus representados que operen servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México con otro armador, varios armadores, conferencias o asociaciones de armadores; así como los convenios para la distribución de ingresos o cargamentos en

los tráficos, asignando las escalas en los puertos o limitando de otra manera y regulando el tráfico de carga o de pasajeros de y hacia México.

- Someter al registro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las modificaciones que se establezcan en los convenios, con respecto a las tarifas de flete o de pasaje en tráfico de altura. (40)

Mediante estas disposiciones, nuestro gobierno pretende beneficiar a los usuarios de estos servicios, ya que los tiempos establecidos para registrar y poner en vigor cualquier tarifa o modificación de la misma, les permite contar con tiempo suficiente para negociar, ante las compañías armadoras, estas modificaciones.

Podemos señalar que estas disposiciones señaladas en nuestra ley, para modificar cualquier tarifa, imponer recargos específicos, o las altas y bajas de las mismas, se encuentran de acuerdo con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la CONUCOD, cuyo objetivo básico es reglamentar a las conferencias marítimas que participan en el tráfico marítimo de aquellos países que lo hayan adoptado, protegiendo de esta manera, los intereses de los usuarios y de aquellas compañías navieras de los países en desarrollo, que no formen parte de dichas

(40) Ibídem, Págs. 536, 537 y 538

conferencias. Nuestro país ha ratificado este convenio y habla
remos más detalladamente sobre él, en el Capítulo II de este
trabajo.

En la práctica, las disposiciones de nuestra ley se
han convertido en un simple registro, y el IMCE no ha ejercido
sus funciones de promotor y protector de los importadores y ex-
portadores usuarios del transporte marítimo, y porque estas fun
ciones, como el registro y la acción derivada al IMCE, se diri-
gen a dos entidades completamente distintas, por lo que no ha
habido coordinación entre ambas dependencias y el registro ha
perdido su objetivo práctico, que como señalamos anteriormente,
es el de permitir la negociación por parte de los usuarios, que
dando reducido a un simple registro, en donde se acumulan ci-
fras y alzas permanentes de los fletes, en perjuicio de los
usuarios del transporte marítimo.

Para el registro de fletes, la Secretaría de Comunica
ciones y Transportes cuenta con una Dirección General de Tari-
fas, Terminales y Servicios Conexos, la cual es la encargada de
estudiar, fijar, aprobar, revisar, modificar o cancelar las tari
fas y sus reglas de aplicación.

D. ORGANISMOS PRIVADOS

1. ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS
DEL TRANSPORTE MARITIMO, A.C.

A fin de determinar mecanismos de consulta y negociar reducciones substanciales de los fletes que pagan los usuarios frente a las conferencias marítimas, al enviar o recibir sus productos a/o de los mercados internacionales y evitar que se aumente el precio final de las mercancías, en el año de 1955 se crean los consejos de usuarios, principalmente en los países de desarrollados, provocando el desequilibrio en la estructura tarifaria del transporte marítimo internacional, resultando perjudicados principalmente los países en vías de desarrollo, que no contaban con sus propios consejos de usuarios, trayendo como consecuencia el encarecimiento de sus productos, debido a fletes más elevados y por consiguiente en detrimento de su comercio exterior.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, preocupada por la situación desventajosa en que se encontraban los países en vías de desarrollo, recomendó en 1964, la creación de consejos de usuarios en dichos países.

Nuestro país, en 1974, consideró necesario el crear un consejo de usuarios, proyecto que culminó con la creación de

la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. (1975), a la cual se encuentran asociados todos aquellos organismos de participación estatal usuarios del transporte marítimo y cuyos objetivos enunciamos a continuación:

"I. Representar a los usuarios del transporte marítimo, realizando al efecto consultas y negociaciones con las conferencias de fletes marítimos, líneas no afiliadas a las conferencias y empresas navieras en general, respecto a las condiciones de prestación de servicio, a través de los mecanismos o sistemas que se estimen más adecuados.

"II. Consultar y negociar con las Conferencias de Fletes Marítimos, las medidas que propendan a evitar la incidencia de prácticas discriminatorias y rechazo de carga.

"III. Propugnar para que las tarifas de fletes y condiciones del transporte marítimo, aplicadas en el comercio exterior de México, no coloquen a los productos mexicanos en condiciones desventajosas de competencia respecto a fletes marítimos en comparación con los aplicados a productos similares en otros países.

"IV. Promover en representación de los usuarios, el otorgamiento de fletes promocionales para productos no tradicionales y/o fletes especiales.

"V. Apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". (41)

Para el cumplimiento de los objetivos antes mencionados, la Asociación tendrá las siguientes funciones:

"a) Analizar las condiciones de adecuación de los servicios y valor de los fletes del transporte marítimo por barcos de línea regular, atendiendo al tipo de carga y lugar de origen y destino de la misma, cuando se trate de productos que se destinen a México o se originen en él, con destino al extranjero;

"b) Formular el Programa Anual General del Transporte Marítimo Internacional del país, con base en los requerimientos de los usuarios;

"c) Proponer a los usuarios del servicio, los transportes marítimos adecuados para la importación y exportación a fin de asegurar las mejores rutas, tiempos de entrega en condiciones de fletes;

"d) Estudiar los fletes marítimos que apliquen las Conferencias de Fletes Marítimos, las líneas no afiliadas a conferencias y las empresas navieras en general;

(41) LA ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO, A. C., Su organización y Estatutos, Edit. IMCE, México 1976, Pág. 30.

"e) Estudiar y analizar las fluctuaciones en los niveles de fletes marítimos en el mercado internacional e informar y asesorar a los usuarios en esta materia;

"f) Estudiar y analizar los fletes marítimos aplicables a productos similares o sustitutivos de éstos en otros países;

"g) Participar en los foros internacionales sobre la materia y estudiar y analizar los resultados de dichas reuniones que sean aplicables a los Consejos de Usuarios;

"h) Colaborar estrechamente con el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE) en las atribuciones que ese organismo tiene asignadas, respecto a las actividades vinculadas a los objetivos de la Asociación, así como con la Comisión Nacional de Fletes Marítimos para coadyuvar en el cumplimiento de las funciones que ésta tiene encomendadas, especialmente en materia de registro de fletes marítimos;

"i) Colaborar estrechamente con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos coadyuando en las funciones que ésta tiene encomendadas en el Programa de Mejoramiento del Sistema Portuario Nacional.

"j) Estudiar, analizar y participar conjuntamente con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en las negociaciones que se realicen con motivo de recargos portuarios que pre-

tendan establecer las conferencias marítimas, líneas navieras no afiliadas a conferencias y empresas navieras en general; y

"k) Representar a los usuarios del transporte marítimo ante las autoridades y organismos competentes y proporcionar la información que éstos requieran respecto a los problemas que incidan en la prestación de los servicios del transporte marítimo". (42)

Son miembros de la Asociación, aquellas personas físicas que representen a las entidades y organismos públicos descentralizados y empresas de participación estatal o empresas del sector privado que en forma regular utilicen el transporte marítimo como un medio de movilización para sus mercancías, ya sean de exportación o importación, así como las Asociaciones, Uniones, Comisiones, Confederaciones de Cámaras y Cámaras de Comercio e Industria y organismos similares, personas físicas y entidades públicas que requieran este servicio.

La estructura orgánica de la Asociación está constituida de la siguiente manera:

Asamblea General. Es el órgano supremo de la Asociación, la cual goza de poder absoluto para llevar a cabo los actos y acuerdos de la Asociación.

(42) Ibidem, Pág. 32

Consejo Directivo. Es el órgano encargado de ejecutar y administrar las decisiones de la Asamblea General; representar a la Asociación; ejercer actos de administración y de dominio, emisión, suscripción y aval de títulos de crédito; someter a la aprobación de la Asamblea General la admisión de nuevos miembros y llevar a cabo las bajas o suspensiones que dicte; proponer a la misma el monto de las cuotas; delegar funciones entre los asociados, para desempeñar de manera más eficaz sus funciones; así como rendir un informe a las actividades que realiza.

El Consejo está constituido por 17 asociados permanentes, 10 de ellos son elegidos individualmente por mayoría de votos de la Asamblea, de entre seis representantes del sector público y cuatro representantes del sector privado; los otros 7 representan al Instituto Mexicano de Comercio Exterior, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la Confederación de Cámaras Industriales, la Confederación Nacional de Cámaras de Comercio, la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación, la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana y el Secretario Ejecutivo que lo nombra el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Comisión Técnica Consultiva. Es el órgano de asesoramiento de la Asamblea General, del Consejo Directivo y de la Secretaría Ejecutiva, en el cual se encuentran representados en

forma enunciativa más no limitativa: Secretaría de Comercio, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Confederación de Cámaras Industriales, Cámara Nacional de la Industria de la Transformación, Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana y Navieros de Altura Mexicanos.

La Asociación proporciona dos tipos de servicios: de Asesoría y Asistencia Técnica, en casos de reclamaciones, recargos portuarios, alza de las tarifas de fletes, entre otros; y de Promoción e Información, el cual se encarga de mantener informado al usuario, sobre las tarifas y reglamentos aplicados a los embarques.

2. AGENTES CONSIGNATARIOS

Agente consignatario es la persona física o moral que con el carácter de mandatario mercantil, atiende en el territorio Nacional, por cuenta y orden de un naviero, una o varias de sus operaciones relativas a uno o diversos buques de su representado; o a nombre de éste, celebra contratos de transporte por agua, para personas, mercancías o efectos, en los términos de la carta de encargo expedida por la empresa naviera.

Para actuar como agente consignatario de buques se re quiere del permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgándose éste, sólo a ciudadanos mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas y cuyo capital se encuentre representado por acciones nominativas.

Los servicios que prestan los agentes consignatarios podrán ser los de asistir y recibir la nave o naves designadas; preparar, en cuanto sea necesario, su alistamiento y expedición; prestar asistencia al capitán o capitanes de las naves, para el cumplimiento de su función.

También vigilar los servicios confiados a la empresa y terceros, procurando su buena marcha; recibir las mercancías de acuerdo con la documentación respectiva; firmar como representantes del capitán los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria; otorgar pólizas de fletamento, cubrir y pagar fletes y gastos autorizados; cobrar cheques y pagar los reembolsos que procedan; atender las reclamaciones recibidas, comunicarlas a la empresa naviera y cumplir las instrucciones que de ella reciba; así como efectuar las gestiones legales ante las autoridades respectivas. (43)

Una vez analizado como funciona orgánica y administrativamente nuestro sistema marítimo-portuario, consideramos con-

(43) Código de Comercio y... Págs. 535, 536 y 537

veniente señalar que contamos con los elementos necesarios para fomentar y desarrollar la marina mercante, que es la base del desarrollo económico de los países que como el nuestro, cuentan con grandes extensiones de litoral y cuyo comercio exterior se realiza fundamentalmente por vía marítima. Que si bien los puertos nacionales no cuentan con los mecanismos suficientes para absorber la demanda, con la actual administración y los cambios estructurales que día a día se presentan, se está tratando de colocarlos a la altura de los puertos de los países altamente desarrollados.

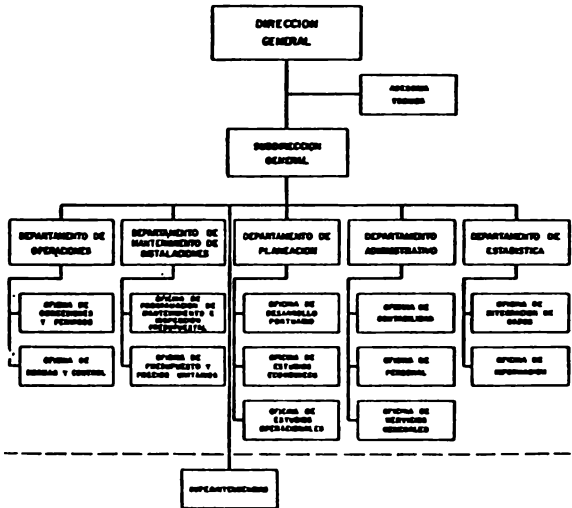
Por lo anterior no queremos decir que el sistema sea perfecto, ya que como en todos estos casos sucede, tiene fallas que cada día se tratan de superar, y aprovechar al máximo, el potencial marítimo con que cuenta nuestro país.

La reforma administrativa tiene como finalidad, elaborar planes de desarrollo, que permitan regular el funcionamiento armónico de los servicios, como el Plan de Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y el de Política y Programa de Desarrollo Portuario, orientados tanto a asegurar nuestra posición frente al mercado internacional como a lograr un crecimiento armónico de los puertos del país, encauzados ambos, a satisfacer la demanda del transporte y a obtener ahorros por concepto de divisas, con su consiguiente beneficio en la balanza de pagos, así como a esta-

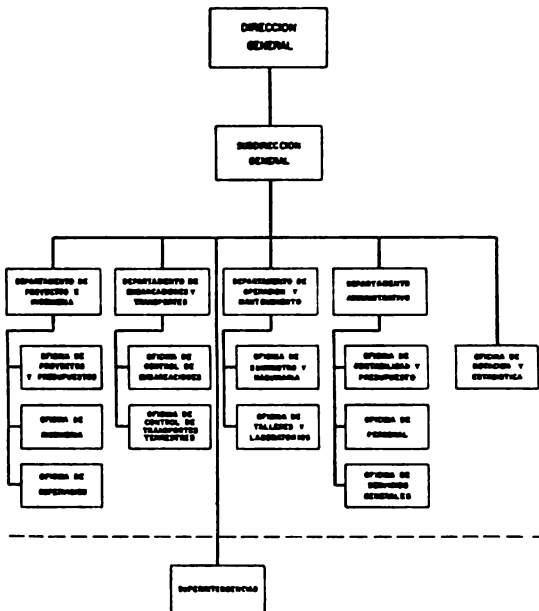
blecer una coordinación entre los diferentes modos de transporte, como son el ferroviario, carretero y aéreo.

La planeación portuaria y su organización, son dos elementos principales sobre los que se basa el buen funcionamiento del sistema marítimo-portuario y contamos con las bases necesarias para realizar los objetivos antes descritos, faltando ver resultados, que por la misma planeación de las actividades, no se necesitará que pase mucho tiempo para constatarlos.

DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA

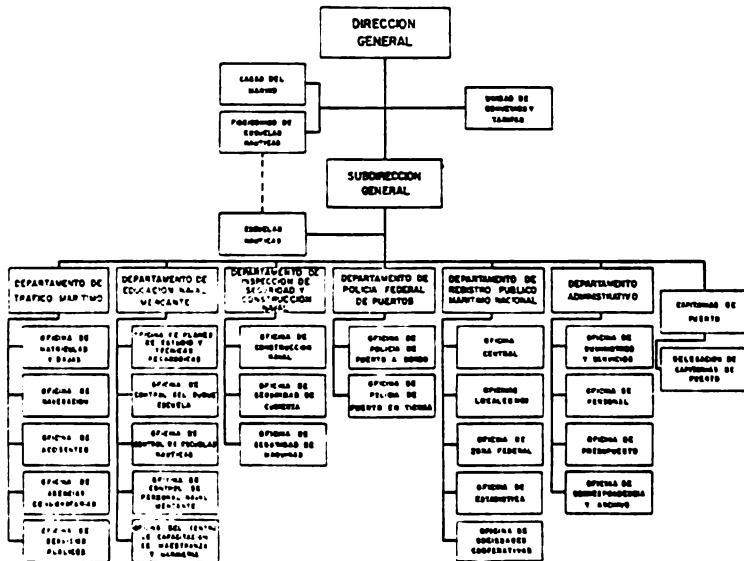


DIRECCION GENERAL DE SEÑALAMIENTO MARITIMO



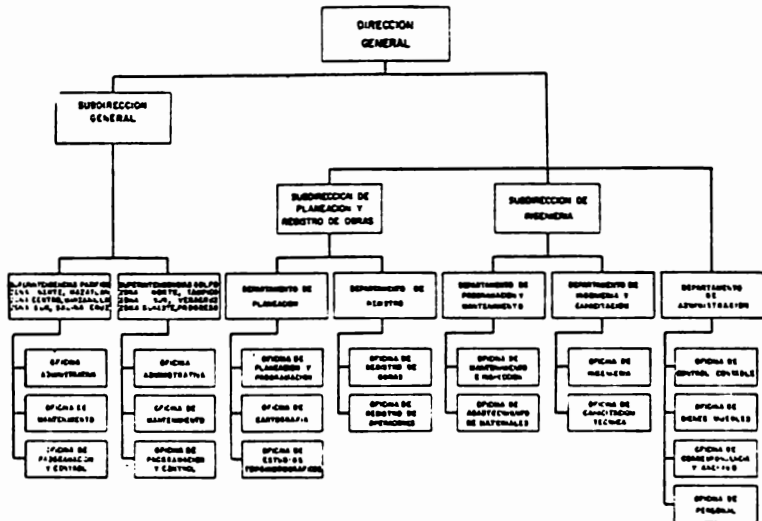
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

ANEXO J



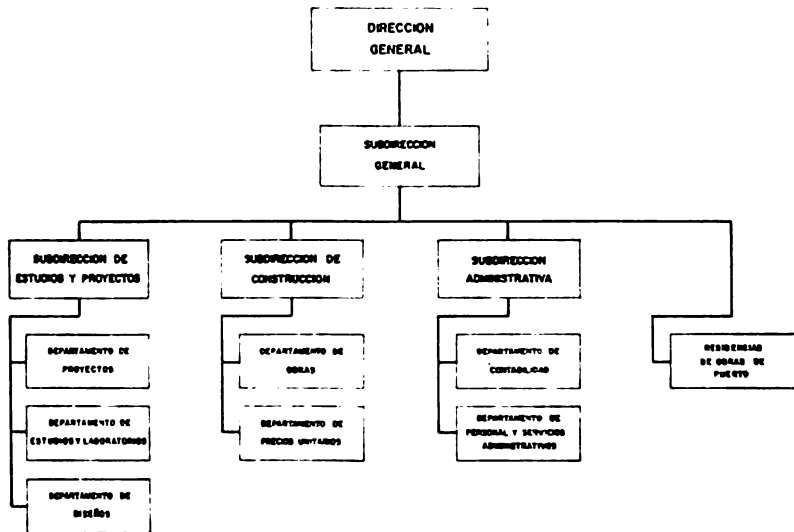
DIRECCION GENERAL DE DRAGADO

ANEXO 4



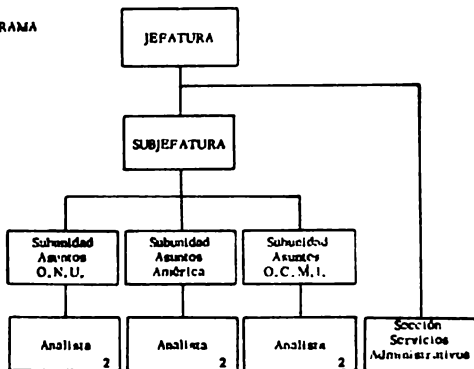
DIRECCION GENERAL DE OBRAS MARITIMAS

ANEXO 5



UNIDAD DE ASUNTOS INTERNACIONALES
MARITIMOS

I. ORGANOGRAMA



II. LINEAS, RUTAS Y CONFERENCIAS QUE SIRVEN A MEXICO

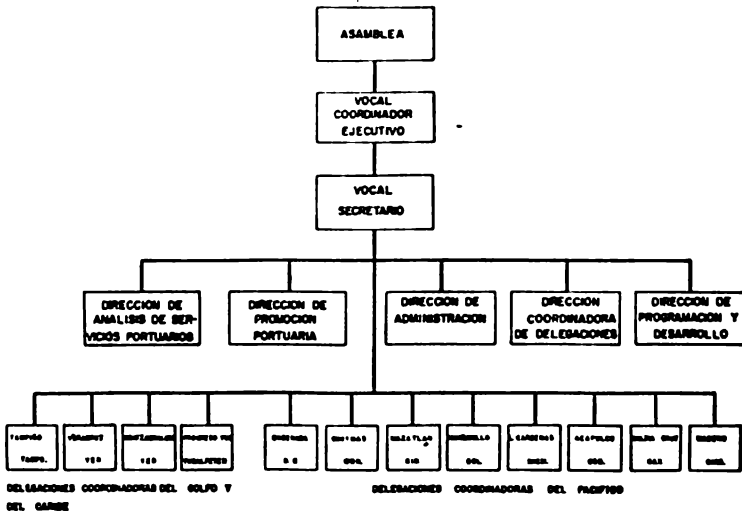
Como es de todos conocido la utilización de servicios de transporte extranjeros origina grandes cantidades de fuga de divisas, es por esto necesario señalar la urgencia de poseer una marina mercante adecuada a las necesidades de nuestro país, como también conocer la reglamentación internacional concerniente al transporte marítimo.

En el presente capítulo se da a conocer el funcionamiento del sistema de conferencias, y la imperiosa necesidad de su reglamentación internacional que queda ya descrita en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Requiere una especial mención el hablar de los grandes, ya que día con día se necesitan buques con capacidad de tonelaje mayor, y por consiguiente la adecuación de las instalaciones portuarias más eficientes en nuestro país, considerando el petróleo y los cinco productos básicos, éstos representan aproximadamente un 75% de todo el comercio marítimo internacional.

El conocer el tonelaje de nuestra marina mercante, con qué tipos de buques cuenta, qué porcentaje de tonelaje se tiene

COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS
ORGANIGRAMA



II. LINEAS, RUTAS Y CONFERENCIAS QUE SIRVEN A MEXICO

Como es de todos conocido la utilización de servicios de transporte extranjeros origina grandes cantidades de fuga de divisas, es por esto necesario señalar la urgencia de poseer una marina mercante adecuada a las necesidades de nuestro país, como también conocer la reglamentación internacional concerniente al transporte marítimo.

En el presente capítulo se da a conocer el funcionamiento del sistema de conferencias, y la imperiosa necesidad de su reglamentación internacional que queda ya descrita en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Requiere una especial mención el hablar de los grandes, ya que día con día se necesitan buques con capacidad de tonelaje mayor, y por consiguiente la adecuación de las instalaciones portuarias más eficientes en nuestro país, considerando el petróleo y los cinco productos básicos, éstos representan aproximadamente un 75% de todo el comercio marítimo internacional.

El conocer el tonelaje de nuestra marina mercante, con qué tipos de buques cuenta, qué porcentaje de tonelaje se tiene

con respecto a la flota mundial, es con el objeto de señalar el compromiso que todos tenemos con nuestra nación.

A. LINEAS Y RUTAS QUE SIRVEN A MEXICO

1. SERVICIO REGULARES DE TRANSPORTE MARITIMO

El transporte marítimo representa en la actualidad dentro del rubro de los servicios, el porcentaje más alto para el intercambio comercial internacional, es por esto que en este capítulo damos a conocer, a fin de orientar y facilitar datos a los importadores y exportadores, usuarios del transporte marítimo, la información básica necesaria para una mejor utilización de este servicio, haciendo notar que existen dos categorías, los servicios regulares de línea y los buques fletados.

Se entiende por buques fletados, a aquéllos que se utilizan para el transporte de grandes cantidades de productos homogéneos, como granos, líquidos, minerales, grasas, maquinaria, etc. cuyo documento probatorio de las negociaciones entre transportistas y usuarios, lo constituye el contrato de fletamento. (1)

(1) Salgado Salgado, José E. Servicios Regulares de Transporte Marítimo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fuente Unidad de Asuntos Internacionales, México, 1979.

Los servicios regulares de línea se utilizan generalmente para carga general; éstos cuentan con itinerarios fijos y escalas determinadas, su documento probatorio de este tipo de contrato es el conocimiento de embarque.

Dentro de este servicio regular encontramos dos modalidades: Los servicios de línea que forman parte de una conferencia marítima y las líneas que son independientes.

A continuación señalaremos las líneas navieras que prestan servicio desde diferentes puertos del mundo a puertos mexicanos y viceversa, integrando así sus rutas.

Se entiende por línea naviera, a aquella empresa que preste sus servicios de transporte marítimo y que está reconocida como tal por una autoridad competente del país al que pertenece. Autoridad Competente es el gobierno u órgano designado por dicho gobierno para desempeñar dichos fines. (2)

Existen 70 líneas navieras que sirven a nuestro país, en servicios regulares e irregulares.(3)

Servicios regulares:

Armamento Depps, S. A. (Bélgica) y la OZEAN/STINES línea (Alemania, R.F.) Con servicio regular mensual a los puertos de Veracruz, Tampico y/o Coatzacoalcos. Su agencia consignataria en HAVEMAR, S. A.

- (2) CEPAL/DNA; Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina, Nueva York, 1969, Pág. 26
- (3) Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras, Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1979

- Atlantic Cargo Services, A.B. (A.C.S.) (Finlandia) Servicio regular quincenal a Veracruz y Tampico (*). Agencia Consignataria: Agencias Marítimas del Pacífico.
- Baltic Line (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas). Servicio regular a Veracruz y Tampico. Agencia Consignataria: López Hermanos, S. A.
- Canada Westfal Larsen Line (Canadá). Servicio regular mensual a Mazatlán y Manzanillo. Agencia Consignataria: Agencias Federales Marítimas, S.A. de C.V.
- Cía. Chilena de Navegación Interoceánica (Chile). Servicio regular mensual a Manzanillo. Agencia Consignataria: Representaciones Transpacíficas, S.A. de C.V.
- Compañía Marítima Nacional (Brasil). Servicio regular cada 20 días a Veracruz, Tampico y Coahuila (*). Agencia Consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.
- Compañía Sudamericana de Vapores (Chilean Line) (Chile). Servicio regular cada 25 días a Veracruz, Tampico y Coahuila (*). Agencia Consignataria: López Hermanos, S. A.
- Compañía Transatlántica Española (España). Servicio regular mensual a Tampico, Veracruz y Coahuila. Agencia Consignataria: Delfin y Compañía, S. A.
- MAWAL (NORTH AMERICAN WEST AFRICAN LINEA). Cie. Maritime Belge, S.A. (Bélgica); Cie Maritime Des Chargeurs Reunis, S.A. (Francia) y la Elder Dempster Line Ltd. (Gran Bretaña). Servicio coordinado de todas ellas, regular mensual a Tampico y otros puertos mexicanos. Agencia consignataria: NAVEMAR, S. A.
- Columbus Line (Alemania, R.F.). Servicio regular mensual a Veracruz y/o Tampico. Agencia Consignataria: NAVEMAR, S. A.

(*) Puerto escalado opcionalmente

- D'Amico Line (Italia). Servicio regular mensual a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Servicios Oceánicos, S. A.
- Delta Steamship Lines, Inc. (Estados Unidos). Servicio regular mensual a Manzanillo, Ensenada y Mazatlán. Agencia consignataria: Agencia Marítima Mexicana, S. A.
- D.S.R. Lines (V.E.B. Deutfracht Seeresederei Rostock) (Alemania, R.D.). Servicio regular mensual a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos. Agencia consignataria: Agencia Marítima Mexicana, S. A.
- ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) (Argentina). Servicio regular mensual a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: González Zorrilla, S. A.
- Empresa Naviera Multinacional del Caribe, S. A. (Multinacional). Servicio regular quincenal a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Agencia Marítima Mexicana, S. A.
- Farrell Lines, Inc. (Estados Unidos). Servicio regular mensual a Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.
- Flota Mercante Gran Colombiana (Colombia). Servicio regular mensual a Manzanillo, Ensenada (*), Mazatlán (*), Puerto Madero (*) y Salina Cruz (*). Agencia consignataria: Delfin y Compañía, S. A.
- Flotta Lauro (Italia). Servicio regular mensual a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos (*). Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.
- French Line (Compagnie Generale Maritime) (Francia) e Intercontinental Transport (I.C.T.) B.V. (Grecia). Servicio combinado bimestral regular a Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos. Agencia consignataria: Incontrens, Morse-Mex, S. A.
- Flota Amazónica (Brasil). Servicio regular mensual a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos. Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.

(*) Puerto escalado opcionalmente

Galápagos Line (Ecuador). Servicio regular mensual a Tampico y otros puertos mexicanos. Agencia consignataria: Navemar, S. A.

HANSA (Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft) (Alemania, R.F.). Servicio regular a periodicidad quin Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos (*). Agencia consignataria: González Zorilla, S. A.

Hapag Lloyd, A.G. (Alemania R.F.). Servicio regular mensual a Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Harrison Line (Gran Bretaña). Servicio regular quin a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Delfín y Compañía, S. A.

Japan Line, Ltd. (Japón). Servicio regular mensual a Manzanillo, Acapulco y Ensenada (*). Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S.A.

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (K Line) (Japón). Servicio regular mensual a Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Guaymas (*), Ensenada (*). Agencia consignataria: Representaciones Mexicanas de Transporte, S. A.

Línea Mexicana del Pacífico, S. A. (México). La ruta de esta línea se explicará más en detalle en el inciso correspondiente a las líneas mexicanas.

Líneas Agromar (Cía. Agropecuaria y Marítima de Santa Rosa Ltda.) (Colombia). Servicio regular cada 20 días a Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos (*). Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Lloyd Brasileiro (Brasil). Servicio regular cada 20 días a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos (*). Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.

Martínez Pereira y Cía., S. A. Naviera (Chile). Servicio regular mensual a Manzanillo, Mazatlán y Guaymas. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

(*) Puerto escalado opcionalmente

Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japón). Servicio regular mensual a Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas, Ensenada, San Carlos, Veracruz (*), Tampico (*) y Coahuacoalcos (*). Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Naviera Mercante, S. A. (Venezuela). Servicio regular mensual a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Navimex, S. A. (México). La ruta de esta línea será analizada en el inciso correspondiente a las líneas mexicanas.

Nedlloyd Lines (Holanda). Servicio regular quincenal a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.

Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K. Line) (Japón). Servicio regular mensual a Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas y Ensenada. Agencia consignataria: Agencias Marítimas del Pacífico, S. A.

Nopal South America Lines (Noruega). Servicio regular mensual a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S. A.

Nopal West Africa Lines (Noruega). Servicio regular mensual a Tampico. Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S. A.

Nordana Line (Dinamarca). Servicio regular mensual a Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Orient Overseas Line (Taiwan). Servicio regular mensual a Mazatlán y otros puertos de México. Agencia consignataria: Havemar, S. A.

Pacific-México Container Line Inc. (PAXICON) (Gran Bretaña). Servicio regular quincenal a Manzanillo. Agencia consignataria: Agencias Marítimas Latinas americanas, S. A. de C. V.

Scindia Line (India). Servicio regular mensual a Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

(*) Puerto escalado opcionalmente

Sidarna Costa Line (Italia). Servicio regular mensual a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos (*).
Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.

Tecomar, S. A. (México). La ruta de esta línea será analizada en el inciso correspondiente a las líneas mexicanas.

The Bank & Savill (Gran Bretaña). Servicio regular mensual a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: López Hermanos, S. A.

Transportación Marítima Mexicana (México). La ruta de esta línea será analizada en el inciso correspondiente a líneas mexicanas.

Transytur Line (Venezuela). Servicio regular quincenal a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Representaciones Transpacíficas, S. A. de C. V.

Servicios irregulares:

A. Bottacchi, S. A. de Navegación (Argentina). Servicio a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Central America Services (Línea Holandesa con diversas banderas). Servicio a Mazatlán y Guaymas.
Agencia consignataria: INCOTRANS-NORSEMEX, S. A.

Cía. Anónima Venezolana de Navegación (Venezuela). Servicio a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.

Cía. Peruana de Vapores (Perú). Servicio mensual opcional a Manzanillo y Acapulco. Agencia consignataria: Agencias Marítimas del Pacífico, S. A.

Empresa Cubana de Fletes, Empresa de Navegación Caribe, Empresa de Navegación Mambisa (Cuba). Servicio a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Agencia Marítima Mexicana, S. A.

(*) Puerto escalado opcionalmente

- Great Lakes Transcaribbean Line (Alemania, R.F.). Servicio a Tampico y otros puertos mexicanos. Agencia consignataria: Navemar, S. A.
- Jugoeslavica Line-Yugoslavenka Oceanska Frowidba, Kotor, (Yugoslavia). Servicio a Tampico y otros puertos mexicanos. Agencia consignataria: Navemar, S. A.
- Karlander Kangaroo Line (Australia). Servicio a Manzanillo, dependiendo de las ofertas que existan. Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S. A.
- Leif Hoegh & Company (Noruega). Servicio a puertos mexicanos, dependiendo del volumen de carga. Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S. A.
- Maersk Line (Dinamarca). Servicio eventual a Ensenada y Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Transpacíficas, S. A. de C. V.
- Montemar, S. A. (Uruguay). Servicio a Veracruz, Tampico y Coatzacoalcos. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S. A.
- Polish Ocean Line (Polonia). Servicio a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Agencias Generales Marítimas, S. A.
- Safmarine Line (Sudáfrica). Servicio a Veracruz y Tampico. Agencia consignataria: Servicios Océánicos, S. A.
- United Yugoslav Line (Yugoslavia). Servicio opcional mensual a Manzanillo y Mazatlán. Agencia consignataria: Agencias Marítimas Latinoamericanas, S. A. de C. V.
- West India Shipping Co., Inc. (Estados Unidos). Servicio a puertos mexicanos del Golfo. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas, S.A.
- Yugolinija Line (Yugoslavia). Servicio a Tampico y Veracruz. Agencia consignataria: Representaciones Marítimas.

ZIM-Line-ZIM Israel Navigation Co. (Israel). Servicio a Veracruz y otros puertos mexicanos. Agencia consignataria: Navemar, S. A.

2. LINEAS NAVIERAS NACIONALES
Y SUB RUTAS

a) LINEA MEXICANA DEL PACIFICO, S. A.

Esta línea cuenta con dos rutas:

1) RUTA CENTRO Y SUDAMERICA, con servicio regular mensual de Manzanillo, Acapulco, Mazatlán* y Guaymas* a los Puertos de Corinto, Nicaragua; Puntarenas, Costa Rica; Balboa, Panamá; Buenaventura, Colombia; Guayaquil, Ecuador; Callao, Perú; Chimbote, Perú; Salaverry, Perú; Arica, Chile; Antofagasta, Chile; Tocopilla, Chile y Acajutla, El Salvador*.

2) RUTA DE CABOTAJE EN LA COSTA DEL PACIFICO, ENTRE LOS PUERTOS DE: Salina Cruz, Oaxaca; Acapulco, Guerrero; Manzanillo, Colima; Puerto Vallarta, Jalisco; Mazatlán, Sinaloa; Topolobampo, Sinaloa; Guaymas, Sonora; La Paz, Baja California Sur (B.C.S.); San Lucas, B.C.S.; San José de Cabo B.C.S.; San Carlos, B.C.S.; Isla Santa Margarita, B.C.S.; Isla Cedros, Baja California Norte (B.C.N.) y Ensenada, B.C.N.

b) NAVINEX, S. A. DE C. V.

1) RUTA GOLFO DE MEXICO-CARIBE-SUDAMERICA-ATLANTICO,

(*) Puerto escalado opcionalmente

con servicio regular mensual de Tampico, Tamps. y Veracruz, Ver. a: Houston, E.U.A.; Buenos Aires, Argentina; Santos, Brasil; Nueva Orleans, E.U.A.*; Montevideo, Uruguay*; Río de Janeiro, Brasil*; Cristóbal, Panamá* y San Juan, Puerto Rico*.

2) RUTA GOLFO DE MEXICO-CARIBE-SUDAMERICA-PACIFICO, con servicio regular mensual de los puertos de Tampico y Veracruz a: Un puerto de E.U.A.; Cristóbal, Panamá; Un puerto en Colombia; Callao, Perú; Valparaíso, Chile; Tampa, E.U.A.*; Nueva Orleans, E.U.A.*; Barranquilla, Colombia*; Cartagena, Colombia*; Buenaventura, Colombia*; Guayaquil, Ecuador*; Manta, Ecuador*; Matarant, Perú*; Salaverri, Perú*; Bahía Concepción, Chile*; San Antonio, Chile*; Río Haina, República Dominicana*; San to Domingo, República Dominicana* y San Juan, Puerto Rico*.

c) TRANSPORTACION MARITIMA
MEXICANA, S. A.

Cuenta con cinco rutas:

1) RUTA DEL ATLANTICO DE E.U.A./RUTA DEL GOLFO DE MEXICO A E.U.A.; St. John, Canadá; Filadelfia, E.U.A.; B~~é~~lice; Puerto Cortés, Honduras; Santo Tomás de Castilla, Guatemala; escalando opcionalmente otros puertos de Canadá, La Costa Atlántica de E.U.A. y del Golfo de México.

(*) Escala opcional

2) RUTA AL MEDITERRANEO, servicio directo regular mensual de Coatzacoalcos, Ver.; Veracruz, Ver. y Tampico, Tamps. a: Nápoles, Italia; Livorno, Italia; Génova, Italia; Marsella, Francia; Barcelona, España; tocando opcionalmente los Puertos de Santo Domingo, República Dominicana; Nueva Orleans, E.U.A.; Puertos Norteamericanos del Golfo; Alicante, España; Valencia, España y Savona, Italia.

3) RUTA MEXICO-BRASIL-ARGENTINA, con servicio regular cada 28 días de Veracruz, Ver. y Tampico, Tamps. a: Río de Janeiro, Brasil; Santos, Brasil y San Juan, Puerto Rico; haciendo escalas opcionalmente en otros Puertos de Brasil y Argentina con transbordo a los principales puertos del mundo.

4) RUTA DEL ATLANTICO DE EUROPA, con servicio regular decenal de los Puertos de Veracruz, Ver.; Tampico, Tamps.; Coatzacoalcos, Ver. y Progreso, Yuc., a los puertos de: Hamburgo, Alemania R.F.; Bremen, Alemania R.F.; Rotterdam, Holanda; Amberes, Bélgica; El Havre, Francia; Liverpool, Gran Bretaña; Gotemburgo, Suecia; con servicio de transbordo a: Copenhague, Dinamarca; Gotemburgo, Suecia; Malmoe, Suecia; Estocolmo, Suecia; Glasgow, Gran Bretaña; Liverpool, Gran Bretaña y Londres, Gran Bretaña.

5) RUTA AL LEJANO ORIENTE, con servicio regular cada 25 días de Ensenada, Baja California Norte; Acapulco, Gro. y

Manzanillo, Col. a los puertos de: Yokohama, Japón; Nagoya, Japón; Yokaiichi, Japón; Kobe, Japón; Keelung, Taiwan; Hong Kong, Hong Kong; Fukuyama; Kanda; Kakogawa; Puntarenas, Costa Rica; Corinto, Nicaragua; Cutuco, El Salvador; Acajutla, El Salvador; San José de Guatemala, Guatemala; Champirivo, Guatemala; con servicio de transbordo a: Formosa; Filipinas; Corea; Malasi; Tailandia; Australia y Nueva Zelanda.

d) TECOMAR, S. A.

Esta línea da servicio especializado en contenedores, mediante dos rutas:

1) RUTA TUXPAN-BREMEN, con servicio regular cada dos veces al mes de Tuxpan, Ver. a: Ponce, Puerto Rico y Bremen Alemania, R.F.

2) RUTA TUXPAN-CHARLESTON, E.U.A., con servicio regular mensual tres veces al mes de Tuxpan, Ver. a Charleston, E.U.A.

d) SERVICIO DE TRANSBORDADORES

Organismo técnico descentralizado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creado a fin de proporcionar una eficiente administración de los buques dedicados a este servicio.

Anteriormente este servicio estaba integrado a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; sin embargo, el 20 de agosto de 1979, salió publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto mediante el cual se instituyó como un organismo independiente.

El Servicio de Transbordadores cuenta con 14 transbordadores, 8 que operan en la Costa del Pacífico y 6 en el Golfo de México.

Sus terminales marítimas son las siguientes:

En el Golfo:

Cd. del Carmen, Camp.
Zacatl, Camp.
Puerto Real, Camp.
Isla Aguada, Camp.
Punta Zan, Quintana Roo
Isla Mujeres, Quintana Roo
Puerto Morelos, Quintana Roo
Coxumel, Quintana, Roo
Río San Pedro, Camp.

En el Pacífico:

Mazatlán, Sin.
La Paz, B.C.S.
Puerto Vallarta, Jal.
Cabo San Lucas, B.C.S.
Guaymas, Son.
Sta. Rosalía, B.C.
Topolobampo, Sin.
La Paz, B.C.S.

B. SISTEMA DE CONFERENCIAS

1. DEFINICIONES -----

"Las conferencias de fletes son acuerdos de tipo formal suscritos entre las compañías navieras que sirven en determinado tráfico y cuya finalidad principal es establecer una política común de fletes". (4)

"Una conferencia marítima es una asociación que no reviste la forma de sociedad mercantil, de compañías de navegación regular que operan en las mismas rutas y que se proponen: controlar la competencia entre sus miembros, apoyar a los miembros, mediante una acción conjunta, en su lucha contra la competencia de los transportistas no afiliados". (5)

"Se entiende por conferencia marítima un grupo de dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una o varias rutas dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo dentro de cuyo marco actúan fijando fletes uniformes o comunes y cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares. Por lo

(4) Los Fletes Marítimos en el Comercio... Pág. 16

(5) W.L. Grossman, Ocean Freight Rates. Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland, 1956 Pág. 62

tanto, todas las líneas que forman parte de una conferencia aplicarán los mismos fletes de acuerdo a los tráficos o rutas que sirvan". (6)

Estos acuerdos los aplican indistintamente todas las compañías, con ellos se trata de evitar las llamadas guerras de fletes que con anterioridad habían ocasionado inestabilidad de fletes y de servicios, permitiéndoles ejercer una mayor presión frente a los usuarios.

Una característica esencial de las conferencias marítimas, es que tienen la facultad de reglamentar las condiciones en que pueden operar los servicios de líneas regulares, esto las conduce a adoptar decisiones unilaterales que afectan decisivamente los intereses de los usuarios de los servicios de transporte marítimo y por consiguiente los intereses nacionales o públicos de los países en cuyas rutas prestan servicio.

Las conferencias marítimas aducen que aplican ventajas concretas a los usuarios y a las compañías afiliadas, ya que éstas ofrecen fletes uniformes y estables, ya que sus tarifas de fletes aumentan después de un tiempo prudente, en México el tiempo de notificación de cambio se efectuará después de 5

(6) Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas TD/CODE/13/ADD. Naciones Unidas, UNCATAD, Nueva York 1973 Pág. 4

meses, según la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, servicios regulares donde los usuarios siempre dispondrán de transporte para sus mercancías, con buques que se ajustan a muy diversas necesidades, cubriendo puertos fáciles y difíciles, puertos con gran movimiento de carga y puertos casi sin tráfico, aceptando además todos los cargamentos aunque sean difíciles de manejar, de flete bajo o que no basten para llenar un buque.

Los objetivos básicos de las conferencias son controlar la competencia entre sus miembros y eliminar la competencia exterior en la ruta, ya que convienen en aplicar todas ellas las mismas normas al cálculo de la carga, pago del flete embalado que se acepta para los diferentes productos, conocimientos de embarque y cuantía de las comisiones a los corredores e intermediarios. (7)

Para eliminar la competencia con compañías no afiliadas, éstas han logrado crear ciertas medidas que revisten la forma de recompensa a los usuarios que utilizaron sus servicios.

2. ORGANIZACION

El documento básico de las conferencias lo constituye el "Acuerdo de Conferencia", en el cual se encuentran definidas

(7) El Sistema de Conferencias Marítimas; TD/B/C.4/62, Naciones Unidas, UNCTAD, Ginebra, 1970 Pág. 9

las relaciones contractuales entre sus miembros, los derechos que cada compañía tiene, así como sus obligaciones.

La conferencia está integrada por un Presidente, una Secretaría y varios comités locales en los cuales delegan parte de los asuntos relacionados con la operación de los servicios. Su estructura es formal, regulada por un estatuto interno y un aparato administrativo, encargado de hacer cumplir y manejar los asuntos habituales del acuerdo.

La Secretaría General se establece en el país o región donde tengan su domicilio la mayoría de las líneas afiliadas; ésta sirve de enlace entre las conferencias, las compañías miembros y los usuarios; ya que da a conocer la información sobre fletes y servicios y recibe en nombre de la conferencia, las quejas y reclamaciones de los usuarios.

Las reuniones de la conferencia pueden ser plenas, reunión de junta ordinaria y la junta de directores, los gastos de la conferencia se dividen en partes iguales entre sus miembros ordinarios y las votaciones son secretas.

Existen miembros ordinarios y asociados; siendo los primeros aquéllos de pleno derecho, con voz y voto en las conferencias y que han cubierto la fianza de buen comportamiento; los asociados no tienen ni voz ni voto, ni haber pagado la fianza de buen comportamiento. (8)

(8) Ibídem Pág. 23

Son obligaciones de los miembros:

- Ninguna línea puede representar directa o indirectamente en la ruta de la conferencia a un transportista que no sea parte en el acuerdo de la conferencia, lo que habrán de tener en cuenta las líneas en sus contratos para actuar de agentes.

- Ningún agente de las líneas afiliadas puede pagar o entregar parte alguna de la comisión o remuneración que le corresponde, a comerciantes, usuarios o consignatarios de carga, o a cualquier otra persona.

- Los miembros están obligados a indicar, aplicar o cobrar fletes, clasificar cargas devolver o condonar fletes, en estricta conformidad con la tarifa de la conferencia.

- Las líneas afiliadas a la conferencia pueden retirarse de ella, con la única condición de comunicarlo previamente.

Al hablar de conferencia encontramos que existen de dos tipos:

a) Conferencia Abierta

Conferencia abierta es aquella que para admitir a una nueva línea es suficiente el propósito y la capacidad de ésta para prestar un servicio regular en las rutas de la conferen-

cia. (9)

b) Conferencia Cerrada

Conferencias cerradas son aquéllas en donde la decisión de admitir o no a una nueva línea, depende exclusivamente de sus miembros, siendo este sistema una manera de limitar la oferta de espacio de carga y reducir la competencia interna.

(10)

Para solicitar ser miembro de una conferencia, las líneas deberán proporcionar la siguiente información:

- Cuántos buques puede emplear en la ruta y si son de su propiedad.
- La frecuencia del servicio que puede brindar
- Los nombres de sus agentes
- Los puertos que desea tocar
- Notificar a la conferencia si tiene 6 meses en filetamento y a qué plazos terminó

La conferencia siempre se inclinará a aceptar a aquéllas líneas con buques propios y de gran tonelaje y que éstas sean propiedad del Estado.

Un miembro de una conferencia puede ser expulsado si no presta servicios públicos de transporte entre los puertos in

(9) Ibídem Pág. 24

(10) Ibídem Pág. 25

cluidos en el acuerdo y por no cumplir las condiciones del acuerdo de conferencia.

Una misma línea naviera puede pertenecer a una o más conferencias.

3. LA TARIFA DE CONFERENCIA Y SUS CONDICIONES

Las conferencias marítimas para establecer la tarifa del servicio a proporcionar, tomará en consideración los siguientes factores: (11)

- a) Naturaleza de la carga
- b) Cantidad de carga por transportar
- c) Disponibilidad de carga, para que éste sea embarcado sin demora.
- d) Posibilidad de daño:
 - i) Carga frágil
 - ii) Carga no frágil
- e) Posibilidad de robo:
 - i) Tamaño del bulto
 - ii) Valor de las mercancías
 - iii) Tipo de embalaje
 - iv) Situación del país

(11) La tarifa de fletes es un "documento que contiene el conjunto de fletes para productos específicos o por categorías y las condiciones de transportes que se aplican en un cierto tráfico y que es emitida por una conferencia de fletes o acuerdo similar". Los Fletes Marítimos.. Pág. 35

f) Valor de las mercancías:

Valor F.O.B.
Valor C.I.F.

g) Embalaje: Manipuleo, robo y daño

h) Estiba: Relacionada con la forma y naturaleza de los bultos en que se transportan distintos tipos de mercancías y la posibilidad de combinarlas en un viaje específico.

i) Relación Peso-Medida: capacidad de combinar las mercancías, para aprovechar la capacidad de los buques, tanto en volumen como en peso.

j) Peso excesivo: si la mercancía a transportar son grandes piezas de maquinaria, requerirá equipos especiales para su manipulación, lo cual implica mayores gastos de operación y por ende el encarecimiento del flete.

k) Largo excesivo: mismas características que el anterior.

l) Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento: Un mismo producto puede adquirirse en varios lugares en condiciones aproximadamente semejantes; por lo que el flete se fijará dependiendo del valor del producto, de la elasticidad de la demanda del mismo, etc.

11) Cargas por diversas rutas: se presenta en las re-

giones geográficas que son servidas por más de una ruta y generalmente con más de un puerto.

m) Competencia de otros transportistas: si en una ruta determinada existe un solo armador, el costo del flete será mayor que si hubiera varios, ya que no existe competencia, sin embargo, en el sistema de conferencias no se presenta este caso, ya que los armadores actúan conjuntamente en lo que a tarifas se refiere, quedándoles la posibilidad de prestar un mejor servicio, aunque no siempre esto se refleje en el nivel del flete. La existencia de más de una conferencia que atienda a toda o una parte de la ruta, o la competencia entre las líneas de una conferencia y los armadores independientes, dará también por resultado fletes más bajos que los que imperarían en condiciones de mayor monopolio.

n) Gastos directos de operación: la significación de los costos como factor determinante de los fletes no es discutible, sin embargo, al fijar una estructura tarifaria, no existe ningún criterio objetivo para imputar los costos totales directos de operación, ya que son gastos comunes y cualquier asignación que se haga será arbitraria.

o) Distancia: el flete por tonelada-milla será en función decreciente de ella.

p) Costos de manipulación

- i) Carga y descarga entre distintos productos
- ii) Diferencia de costos de manipulación de un mismo producto en distintos puertos.

q) Lanchaje: en algunos puertos, o en circunstancias especiales, la carga y descarga debe realizarse mediante lanchas o chalanes, lo que genera a veces costos adicionales de operación dando lugar a recargos especiales, modificando el nivel de la tarifa.

r) Necesidad de entregas o servicios especiales: en algunos casos, el transporte de determinadas mercancías, como los inflamables o explosivos, obliga a cargar o descargar en muelles especiales o secciones especiales de un puerto, esto incrementa los costos totales, siendo éste atribuible directamente a la mercancía que se transporta. En la medida que las condiciones del mercado lo permitan, los fletes correspondientes deberán elevarse.

s) Cargos fijos: existen en ciertos países impuestos o derechos especiales, que afectan a toda la operación de un buque o sólo a una carga determinada, por lo que el nivel de la tarifa se verá afectada consecuentemente.

t) Seguros: el seguro del casco es un elemento adicional del costo; y el seguro de la mercancía, cuyas tasas se rela

cionarán con el tipo de carga, las posibilidades de robo, daño, etc., se tomarán en consideración, aunque generalmente este último sea un costo que no será cubierto por el armador.

u) Instalaciones portuarias: relativo a las diferencias de costo que pueden derivarse de los distintos tipos y calidades de las instalaciones portuarias. Generalmente los gastos en puerto representan la mayor porporción de los costos totales del transporte marítimo.

v) Reglamentación portuaria: se refiere a las distintas formas de operación de los puertos, sobre todo en aspectos como las condiciones de trabajo y la remuneración por trabajo en horas extraordinarias del personal portuario.

w) Cobros y derechos de puerto: son cobros especiales que existen en ciertos puertos, en la forma de derechos o cargas por determinados servicios, que son de cargo directo del armador.

x) Derechos de canales: cuando es necesario utilizar estas vías.

y) Localización del puerto: se relaciona con el hecho de que algunos puertos se encuentran localizados en ríos o canales, lo que obliga a realizar maniobras especiales y a usar equipo adicional para entrar o salir del puerto; todo esto auna

do al tiempo empleado en la maniobra, encarece los costos de operación del barco.

z) Posibilidad de contar con carga en el viaje de re torno: la unidad de operación de una embarcación es su viaje re redondo, con origen y destino en un mismo puerto. Si el buque opera con carga completa, sólo en uno de los sentidos del viaje, esa carga deberá soportar los costos totales directos del viaje redondo. (12)

Una vez fijada la tarifa, la conferencia la aplicará tomando en consideración los siguientes elementos:

I) LA TARIFA BASICA:

Deberá constar de la siguiente información: ruta, paí ses y puertos de esta misma, líneas que participan, reglas y ba ses para la aplicación de la tarifa, lista de productos por cla se, clasificación arancelaria u orden alfabético de su flete co respondiente, productos especiales de manejo delicado, refrige rados o peligrosos.

Dentro de esta tarifa básica se analizan cuatro tipos de fletes:

(12) Estos factores han sido estudiados por diversos organismos internacionales quedando generalmente resumidos en estos 27 factores. Fuente de Unidad de Asuntos Internacionales SCT. 1979

a) Fletes específicos, los cuales se otorgan a productos determinados, a través de una tarifa que puede aplicar un flete distinto para cada producto, o por clase, donde se dividen los productos en varios grupos y se establece un flete para cada uno de los grupos.

b) Fletes promocionales, si el usuario lo solicita y sólo se aplican a productos no tradicionales.

c) Fletes para productos no específicos (N.O.S.), este flete es para los productos que no aparecen dentro de la tarifa, aplicándose con base a dos criterios:

- c.1) Se le aplica el flete de carga general, el cual generalmente es más elevado.
- c.2) Cuando aparece un producto no con las características del que se quiere transportar, con la leyenda N.O.S., que es más bajo que el general, pero más alto que el específico.

d) Cuotas abiertas para algunos productos, éste se aplica a aquellos productos que no pueden ser determinados sino hasta el momento y así el armador queda libre para negociar el flete que más le convenga. (13)

(13) Servicios Regulares de... Pág. 4

II) RECARGOS POR DIVEROS CONCEPTOS:

Su decisión se establece en forma unilateral por las conferencias, cuando los ingresos se mantienen por debajo del nivel necesario para ofrecer el tipo de servicio requerido por la ruta. Para decidir una elevación de fletes se tiene en cuenta la evolución de las partidas de costos siguientes:

a) Congestionamiento portuario, provocado por la estadía de los buques en el puerto.

b) Ajustes cambiarios, pérdidas por el cambio de una moneda a otra.

c) Precios de combustible, tomando en cuenta las crisis energéticas.

d) Inseguridad de los puertos, las conferencias siempre buscarán puertos seguros para sus buques y las mercancías.

e) Diferencial portuario, recargo impuesto cuando el puerto tiene baja productividad.

f) Peso excesivo y largo excesivo, se aplica si la carga es de más de 5 toneladas y mide más de 12 metros, ya que si ésta fuera de dichas medidas, provoca diferencias de carga y descarga.

g) Recargos gubernamentales, impuestos que se aplican.

b) Riesgo de guerra, aumenta la responsabilidad del armador, se aplica también cuando sucede el cierre de un canal que obliga a que los buques se desvíen o también los congestionamientos portuarios. (14)

III) DESCUENTOS APLICABLES A LA TARIFA BÁSICA:

a) Acuerdos de lealtad. Son aquéllos en donde el usuario se compromete a transportar toda su carga en cualquier buque de una conferencia determinada, bien por un tiempo determinado o sin plazo fijo, a cambio de lo cual se le conceden des cuentos sobre el flete normal. Estos acuerdos se realizan con el fin de evitar que una compañía ajena a la conferencia consiga carga de los usuarios regulares de la ruta. (15)

La forma de aplicar los acuerdos es mediante recompensas positivas, como: reembolsos o rebajas diferidas de fletes abonados, que generalmente se hacen efectivos semestralmente o al final de un segundo período, o bien mediante el sistema de doble tarifa, que consiste en que los usuarios den sus mercancías contratadas o no, a la conferencia para obtener de esta ma nera fletes inferiores, así como contratos con rebaja inmediata, los cuales otorgan porcentaje fijo de rebaja a quien firme el contrato.

(14) Ibídem Pág. 5

(15) Ibídem Pág. 8

Es la conferencia quien decide cuáles son los puertos y cargas que se incluyen en el ámbito de los acuerdos de lealtad, argumentando que son necesarios, ya que permite a las conferencias mantener un servicio regular con fletes estables, pero a la vez tienen la ventaja que son los que deciden si celebran acuerdos o no, con la consiguiente desventaja para los usuarios, ya que si la conferencia no acepta celebrar acuerdo de lealtad, el usuario no podrá disfrutar de las rebajas diferidas. Los usuarios alegan que éstas no son justas, ya que las conferencias en reciprocidad no aceptan ninguna obligación, fija unilateralmente las condiciones de estos acuerdos y al evaluar la lealtad de un usuario suele incluir los embarques L.A.B. y L.A.C.B. (16)

Hay que aclarar que los usuarios no están obligados a firmar estos contratos, pero siempre es conveniente que los efectúen; si no lo hacen éstos no podrán disfrutar de las rebajas diferidas, con lo cual pagarán ligeramente un flete superior que no podrían evitar, ya que los usuarios no tienen ninguna otra elección con otro tipo de buque de línea regular que sea realmente eficaz.

b) Fletes promocionales. Estos se otorgan a fin de promover un producto no tradicional, manufacturado o manufacturado, teniendo una duración limitada.

(16) El Sistema de Conferencias... Pág. 7

c) Requerimiento o flete especial. Este se proporciona tomando en cuenta un gran volumen de mercancías y deberá ser negociado directamente entre el usuario y la conferencia. Al igual que el anterior, su duración es limitada. (17)

Las conferencias afirman que ellas ofrecen tanto a los importadores como a los exportadores, estabilidad en los fletes, ya que les permite planificar el comercio a largo plazo, y de cambios inmediatos en sus costos, siendo un concepto relativo, para lo cual habría que hacer una comparación con las tarifas de fletamento por viaje de los buques tramps.

El precio de los fletamentos por viaje son sumamente variables por dos razones: los cambios existentes de oferta y demanda de los servicios de transporte y; por cambios en la demanda de estos mismos servicios.

IV) CONVENIOS ENTRE CONFERENCIAS:

Convenios de explotación en común. Un convenio de explotación en común por parte de las conferencias, es beneficioso para ellas, ya que les permite mejorar el coeficiente de carga de cada buque en muella, procuran tener fletes a un nivel razonable y cubrir las necesidades comerciales existentes. Estos acuerdos los celebran con el fin de evitar la competencia entre las mismas líneas pertenecientes a la conferencia y conseguir

(17) Servicios Regulares de Transporte... Pág. 11

que éstas racionalicen sus servicios con miras de evitar duplicidad de travesías. (18)

Podemos mencionar tres formas de convenios de explotación en común, así como un sistema de cuota.

a) Convenio de carga, en el cual se establece que para cada línea se determinará un producto o grupos de productos a transportar, con determinado porcentaje de éstos para todos los miembros.

b) El segundo convenio es el relativo a los ingresos, donde los ingresos obtenidos se reparten entre todos los participantes, según porcentajes convenidos, ya sea por la aportación de un porcentaje de ingreso o bien por un porcentaje determinado de los ingresos totales; o bien estos ingresos totales menos una cantidad fija por tonelada. Este tipo de convenio lleva implícito la obligación de transportar un porcentaje de carga igual a la parte de los ingresos totales, al igual que se pueden excluir determinadas cargas como las que requieren estiba especial o equipo específico de manipuleo, al igual que las mercancías como cargas a granel.

En un determinado convenio de reparto de ingresos se establecen sanción a los miembros que dejar de efectuar un mínimo de escalas, de carga y descarga, siendo éstas tales como una

(18) El Sistema de Conferencias... Pág. 95

reducción correspondiente a su parte del transporte de mercancías durante todo el período cubierto por el convenio.

Lo que interesa realmente en este convenio, es conseguir que los gastos de manipulación sean menores con respecto al flete; el rasgo característico, además, lo constituye el proteger a largo plazo a las líneas ineficientes, ya que si éstas no depositan sus ingresos brutos por ser ineficientes, reciben del fondo común una proporción de los ingresos de las líneas miembros, como lo establece el convenio.

c) En la práctica, el tercer tipo de convenio que es el de carga-ingresos, o sea la combinación de los dos primeros, donde se establece que del total de ingresos obtenidos por el transporte de carga fijado en el convenio, la línea entrega al fondo común una determinada proporción. Esta combinación permite reducir en gran medida el porcentaje de pérdida de las líneas ineficientes; otorgando mayores incentivos a aquellas eficientes, proporcionando así mayor servicio para los fletes bajos.

d) Un cuarto tipo de convenio, lo constituye al parecer, el de sistema de cuota (o explotación en común de espacio), que busca maximizar los ingresos y minimizar los costos, buscando cargas en donde la diferencia absoluta entre el flete y los gastos de manipulación sea más elevada, o sea carga fácil de es

tibar y de mayor peso muerto más que de espacio. (19)

En este tipo de convenio, cada miembro recibe un porcentaje del volumen de carga total pudiendo ser sancionado si transporta una cantidad mayor o menor a lo establecido en su cuota fijada al inicio del convenio. Siendo así como las líneas eficientes en este convenio generan mayores ganancias al obtener costos más bajos e ingresos netos más altos de sus cargas, que las líneas ineficientes que estarán en desventaja por tener que cubrir los gastos de las cargas más bajas y de mayor manipulación, presionándolas las líneas eficientes a que éstas se retiren, mostrándose únicamente en este tipo de convenio, una agresividad en la competencia interna. (20)

Las conferencias aseguran que la celebración de convenios les permite reducir la competencia de carga por cada miembro, y al mismo tiempo obtener una carga óptima para cada buque en muelle y conseguir de esta manera prestar servicios adecuados y con fletes razonables dentro de una ruta fija, asegurando la competencia en los puertos más rentables y cubriendo al mismo tiempo los menos rentables.

Podemos señalar que en las conferencias donde no existen convenios de explotación en común, los miembros tropiezan

(19) Ibídem Pág. 104

(20) Ibídem Pág. 110

con grandes dificultades, para poder competir con los demás. Por lo que una solución eficiente para eliminar estos desequilibrios es el concertar convenios, procurando las nuevas líneas que se adhieran firmar una cláusula donde se les fije la parte de carga o descarga como la capacidad de aumentar periódicamente esa parte.

Los países en desarrollo solicitan asignación del 50% de esa parte fija para sus líneas nacionales, siempre y cuando sean transportadas en pabellón propio.

La organización administrativa de los convenios para programar las travesías, admitir nuevos miembros, establecer cambios en el porcentaje o modificar el número mínimo de escalas, de carga y descarga queda a cargo de un comité integrado por las propias líneas o agentes, que a su vez designan a un secretario encargado de la dirección efectiva, este mismo es muchas veces el propio secretario de la conferencia. Se designa una empresa administrativa para el cómputo de los ingresos de todos los miembros, al mismo tiempo que se designan comités locales en caso de ser necesarios, existe además un consejo de administración, constituido por los directores de las líneas y es el órgano que decide de todas las cuestiones importantes.

Para garantizar su fidelidad, todos los miembros deben depositar una garantía bancaria irrevocable, aplicando sanciones en aquellos casos importantes.

Por lo general los convenios tienen una duración de un año y durante la vigencia de éste, los miembros se obligan a proporcionar toda la información documentaria contable que fuese necesaria.

Para concluir podemos decir, que la naturaleza y alcance de los diferentes acuerdos de conferencia, revisten formas diferentes, pero en general sus rasgos en común afectan a los intereses de otras compañías navieras, usuarios y otras partes, ya que las decisiones se toman en forma unilateral y por lo general la sede de las conferencias se encuentran en países desarrollados, como lo hemos señalado anteriormente, dejando por consecuencia sin poder sustancial a los representantes de los comités locales, cuando éstos se encuentran en los países en desarrollo, y desde luego se manifiesta a cada momento la actitud pasiva de las conferencias ante el aumento general de los fletes.

4. CONFERENCIAS QUE SIRVEN A
MEXICO. (21)

- a) THE ASSOCIATION OF WEST INDIA TRANS-ATLANTIC
STEAM SHIP LINES (WITASS), a través de las si-
guientes líneas:

Armament Deppe, S. A.
Atlantic Cargo Services, S. A.
Compagnie Generale Maritime
Compañía Anónima Venezolana de Navegación

(21) Fuente Unidad de Asuntos Internacionales, S.C.T., 1979

Compañía Trasatlántica Española, S. A.
Flota Mercante Grancolombiana, S. A.
Hapag-Lloyd, A. G.
Intercontinental Transporte (I.C.T.) B.V.
Rederiaktiebolaget Nordstjeran (Johnson Line)
Jogolnija Yugoslavian Line (1)
Ocean/Stinnes Linien
Transportación Marítima Mexicana, S.A.
Polish Ocean Lines (*)
United Yugoslav Line (1)
Royal Mail Lines
Royal Netherland Steamship Co.
Naviera Nicaraguense, S. A. (NANICSA)

- b) CONFERENCIA MERCI-MESSICO (C.M.M.) con los siguientes miembros:

Flotta Lauro
Compañía Trasatlántica Española, S. A.
Costa Armatore S.P.A. (SIDARMA COSTA LINE)
D'Amico Line
Nordana Line
Transportación Marítima Mexicana, S. A.

- c) CONFERENCIA RIO DE LA PLATA-CARIBE-RIO DE LA PLATA, con los siguientes miembros:

Compañía Agropecuaria y Marítima Santa Rosa
LTD. (AGROMAR LINEAS)
Delta Steamship Line
Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)
Compañía de Navegación Lloyd Brasileiro
Montemar, S. A. Comercial Marítima
J. Lauritzen
A. Botacchi, S. A.
Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Prudential Lines

- d) JAPAN MEXICO FREIGHT CONFERENCE, con las siguientes líneas representadas:

Japan Line
Kawasaki Kisen Kaisha

(1) Miembros con derechos restringidos

(*) Participa como miembro asociado

Mitsui O.S.K. Lines
Nippon Yusen Kaisha
Hedlloyd Lines
Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Barber Blue Sea Line (*)
Flota Mercante Grancolombiana (*)
Yamashita-Shinnihon Steamship Co. (*)

- e) LATIN AMERICA INTER-PORT STEAMSHIP TARIFF BUREAU,
a través de las siguientes líneas:

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)
Flota Mercante Grancolombiana
Kawasaki Kisen Kaisha
Martínez Pereira y Cía., S. A.
Nippon Yusen Kaisha Line
Prudential Lines
Westfal Larsen Line

- f) JAPAN-LATIN AMERICAN EASTBOUND FREIGHT CONFERENCE,
con los siguientes miembros:

Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Japan Line
Mitsui O.S.K. Line
"K" Line
N.Y.K. Line
Hedlloyd Lines
Flota Mercante Grancolombiana
Cía. Anónima Venezolana de Navegación
Barber Blue Sea Line

- g) INSENADE-JAPAN FREIGHT CONFERENCE, con las siguientes líneas representadas:

Mitsui O.S.K. Lines
Japan Line
"K" Line
N.Y.K. Line
Yamashita-Shinnihon Steamship (*)
Transportación Marítima Mexicana, S. A. (*)

Además existen acuerdos de transporte marítimo y flotas registrados, que sirven a puertos mexicanos, entre los que tenemos los siguientes:

(*) Participan como miembros asociados

- a) ACUERDO DE FLETES GOLFO DE MEXICO-CARIBE-GOLFO DE MEXICO, entre las líneas siguientes:

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)
Compañía Agropecuaria y Marítima Santa Rosa
LTD. (LINEAS AGROMAR)
Navimex, S. A.
Transytur Line

- b) ACUERDO DE TARIFFAS Y SERVICIOS BRASIL-MEXICO-BRASIL, entre:

Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Compañía de Navegación Lloyd Brasileiro
Prota Amazónica
Compañía Marítima Nacional

- c) CENTRAL AMERICA-MEXICO ASSOCIATION LINES

Barber Blue Sea Line (*)
Maersk Line (*)
Mitsui O.S.K. Lines
Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Nippon Yusen Kaisha Line
Orient Overseas Line
Yamashita Shinnihon Line (*)
Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
Maritime Companie of Filipinas (*)

- d) GAYMAS ASSOCIATION AGREEMENT

Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Nippon Yusen Kaisha
Mitsui O.S.K. Line
Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
Japan Line
Yamashita Shinnihon Line (*)

- e) CENTRAL AMERICA COTTON AGREEMENT, entre:

Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
Transportación Marítima Mexicana, S. A.
Nippon Yusen Kaisha
Mitsui O.S.K. Lines (*)

(*) Miembros inactivos

C. CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

Hemos estudiado en el inciso anterior, que el sistema de conferencias marítimas existe desde hace casi un siglo, y que son útiles al servicio del comercio internacional, pero que deben modificar su estructura, con el fin de eliminar prácticas que son injustas y discriminatorias para los países en desarrollo.

Desde la creación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en 1964, ésta ha centrado su labor en fomentar el comercio internacional, especialmente el de los países en desarrollo.

La Comisión de Transporte Marítimo dependiente de este organismo, ha sido la encargada de dirigir estos trabajo, y en 1970, reunida en su Cuarto Período de sesiones, tras haber estudiado el informe preparado por la CONUCOD, titulado "El Sistema de Conferencias Marítimas", convino en estudiar la participación equitativa de los usuarios y compañías navieras de los países en desarrollo, en las conferencias marítimas, y buscar así una nueva reglamentación, internacional de este tipo de transporte. (22)

Fue así que en 1972, la Asamblea General de las Naciones

(22) Conferencia de Plenipotenciarios... Pág. 11

nes Unidas solicitó al Secretario General de este organismo que convocase, bajo los auspicios de la CONUCOD, a una conferencia de plenipotenciarios para aprobar un Código de Reglamentación para las Conferencias Marítimas, con carácter obligatorio en el campo internacional y así la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas realiza en Ginebra, Suiza, su primera parte de período de sesiones (del 12 de noviembre al 15 de diciembre de 1973), concluyendo sus trabajos en la adopción de un Código, en su segunda parte de sesiones, celebrado del 11 de mayo al 6 de abril de 1974.

La adopción del Código se logra por haber obtenido 66 votos a favor de 79 países que asistieron a la Conferencia, habiéndose pronunciado 7 países en contra y 6 abstenciones. (23)

Las votaciones en contra tienen gran importancia ya que fueron de los países detentadores del monopolio de las principales rutas comerciales actuales y la adopción del Código no les vendría a favorecer, siendo éstos, votos de los siguientes países: Estados Unidos de Norteamérica, Finlandia, Noruega, Irlanda del Norte, Suecia, Suiza y El Reino Unido de la Gran Bretaña.

(23) Julio Andrade Hurtado, Luis Alberto German Barrero Stahl, Jorge Luis Francisco de Asis Canabal y Schaufelberger y Elsa Yolanda Monero Contreras: El Registro de Flotas y El Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo, Su Necesidad, El Caso de México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México 1976. Pág. 49.

La Convención entrará en vigor 6 meses después de la fecha en que se hayan adherido un mínimo de 24 Estados, que posean en conjunto no menos del 25% del tonelaje de la flota mundial en activo, de buques de carga general y portacontenedores, excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos. (24)

La Convención del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas introduce nuevos cambios en las prácticas de las conferencias, abriendo un nuevo camino a los países en desarrollo, al estipular la participación de líneas nacionales, en las conferencias que sirven al comercio exterior de los países interesados, evitando la discriminación hecha hasta ahora a dichas compañías y a los usuarios del transporte marítimo, además introduce nuevos criterios para la determinación de fletes y busca mejores soluciones a ciertos tipos de controversias para una mejor consolidación internacional del transporte marítimo. (25)

Para que un Código sea internacionalmente aceptable, debe cumplir dos requisitos:

-
- (24) El Mercado de Valores. Seminario de Nacional Financiera, S. A. Año XXXVI, Núm. 16, México 1976. Revista Pág. 291.
- (25) Al 7 de enero de 1980, se han recibido las firmas definitivas, aprobaciones, aceptaciones y ratificaciones o adhesiones de 44 países incluyendo el nuestro, los cuales en conjunto poseen el 12,561.264 toneladas de Registro Bruto el cual constituye el 17.28% de Tonelaje Mundial. Fuente Unidad de Asuntos Internacionales.

1) Abarcar todos los aspectos de los acuerdos y prácticas de las conferencias que puedan suscitar controversias, o bien que los usuarios y gobiernos que a su juicio consideren éstos como arbitrarios y restrictivos.

2) Incluir disposiciones expresas para su cumplimiento.

Los objetivos básicos del Código son modificar la estructura de las conferencias marítimas, de tal manera que en sus prácticas se tomen en cuenta las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo, con el objeto de facilitar la expansión del comercio marítimo mundial, para lo cual se deberá promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces, que satisfagan las necesidades de cada tráfico, garantizando un equilibrio entre las conferencias que prestan los servicios y los usuarios de éstos, evitando así las prácticas discriminatorias aplicadas por las conferencias marítimas, tanto a los navieros, usuarios, como al comercio exterior de cualquier país.

Asimismo se establece que las conferencias deberán celebrar consultas de interés común para éstas y las organizaciones de usuarios, usuarios o sus representantes, con la participación, si se considera conveniente, de las autoridades competentes, evitando así que en las decisiones de la conferencia se

desconozcan los intereses nacionales de los países cuyo tráfico atienden.

En este Código se contemplan los siguientes aspectos:

I) Relaciones entre las compañías afiliadas:

- a) Composición de las conferencias
- b) Participación en el tráfico
- c) Procedimiento en la adopción de decisiones
- d) Sanciones
- e) Régimen interno
- f) Acuerdos de conferencia

II) Relaciones con los usuarios

- a) Acuerdos de lealtad
- b) Dispensas
- c) Acceso a las tarifas y condiciones y/o reglamentos conexos
- d) Informes anuales
- e) Mecanismo de celebración de consultas

III) Fletes

- a) Criterios para la determinación de los fletes
- b) Tarifas de las conferencias y clasificación de las tarifas
- c) Aumentos generales de los fletes
- d) Fletes de promoción

- e) Recargos
 - f) Modificaciones de los tipos de cambio de las monedas
- IV) Otras prácticas
- a) Buques de lucha
 - b) Adecuación de los servicios
 - c) Oficina central de la conferencia
 - d) Representación
 - e) Contenido de los acuerdos de conferencia, acuerdos de participación en el tráfico y acuerdos de lealtad.
 - f) Compañías navieras no miembros de una conferencia
- V) Disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias
- a) Disposiciones generales
 - b) Conciliación internacional obligatoria
 - c) Mecanismo institucional
 - d) Conciliación local (26)

En su capítulo primero se dan definiciones a aquellos conceptos tales como: conferencia marítima o conferencia, compañía naviera nacional, compañía naviera de un tercer país, usuario, organización de usuarios, mercancías transportadas por la conferencia, autoridad competente, flete de promoción y flete especial.

(26) Véase Apéndice 1

En el segundo capítulo, se establece que toda conferencia debe de estar abierta a las compañías navieras de todos los países cuya ruta sirve con plenitud de derechos, inclusive a aquellas rutas de puertos intermedios, a condición de que la compañía naviera pruebe estar en condiciones de poder mantener un servicio regular entre los puertos de que se trate; y si las compañías navieras no son compañías nacionales en ningún tráfico, podrán tener plenitud de derechos de esa conferencia salvo ciertas disposiciones.

En caso de que la conferencia deniegue el ingreso o reingreso de una compañía, lo expondrá por escrito en un plazo no mayor de 6 meses siguientes a la solicitud y expresa en ella, las razones detalladas de su negativa; pero tal compañía podría tener derecho a recurrir a un arbitraje internacional contra dicha decisión.

Se señala también la participación en el tráfico, en donde la compañía nacional miembro de la conferencia, tendrá derecho a participar en los convenios de carga de explotación en común, en donde su participación en el tráfico será por partes iguales entre los países que sirvan en esta conferencia, o sea prevé un porcentaje en la reserva especial de carga; en donde los armadores nacionales tienen la exclusividad de transportar un 40% del volumen total de la carga generada, ya sea por importaciones o exportaciones de y hacia otro país, el otro 40% será

destinado a las compañías que forman parte de la conferencia y el 20% restante a armadores de terceros pabellones. (27)

Se establece por otra parte, que los miembros de la conferencia tienen derecho a exonerarse de las obligaciones contraídas, ya sea por acuerdos de distribución del tráfico, o acuerdos de distribución de carga, previa notificación hecha a la misma 90 días antes; pero en caso de que un miembro haga una transgresión grave a las estipulaciones del acuerdo, podrá ser suspendido o expulsado, a través de una notificación escrita, no quedando exonerado de sus obligaciones financieras.

En este mismo capítulo se denominan las condiciones del régimen interno de las conferencias y los acuerdos de conferencia.

Con respecto al régimen interno de las conferencias, podemos decir que las prácticas de reglamentación de las conferencias, anteriormente tenían un carácter confidencial que hacían difícil determinar todas las acciones u omisiones, que se consideraban prácticas abusivas en diversas conferencias; ahora en el Artículo 5 del Código, queda establecido que la conferencia mantendrá lista detallada de las prácticas que se consideran abusivas y/o violaciones del acuerdo, donde éstas a su vez deberán ser comunicadas previa solicitud, a las autoridades com-

(27) Véase Apéndice 1, Art. 2 Participación en el Tráfico. Pág.

petentes de la conferencia, como son los acuerdos de distribución del tráfico y acuerdos de distribución de derechos de escalas y salidas.

En el tercer capítulo se señalan las relaciones de las conferencias con los usuarios, los cuales tendrán derecho a establecer y mantener acuerdos de lealtad, cuya forma y estipulaciones serán objeto de consulta entre la conferencia y las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios, garantizando los derechos y obligaciones de ambas partes, tales como la responsabilidad del usuario, respecto de la carga cuya ruta controle; y si éste no cumple las condiciones del contrato, la indemnización por daños y perjuicios no podrá ser superior al flete del embarque de que se trate, ya establecido en la tarifa prevista en el contrato. Una vez que el usuario ha pagado la indemnización, tendrá derecho a adquirir de nuevo e inmediatamente, la condición de cliente leal.

Además, cualquier acuerdo de lealtad que se aplique, debe considerar que la estimación del flete aplicable al usuario leal se determinará dentro de un límite mínimo y máximo de porcentaje de flete aplicable a otros usuarios.

Asimismo, se estipula la obligación que tienen las conferencias de estudiar las dispensas a los usuarios, cuando éstos lo soliciten y decidir rápidamente sobre ellas, ya que mu

chas veces los usuarios se ven privados de oportunidades de transporte marítimo, cuando no pueden conseguir la expedición oportuna de sus mercaderías. En el Artículo 8 se establece que en el acuerdo quedará previsto el plazo para confirmar la dispensa o no por parte de la conferencia, en caso de que no cumpliera con este requisito, el usuario queda libre de utilizar cualquier buque sin ser objeto de sanción alguna.

Las conferencias están obligadas a rendir informes a los usuarios o a sus representantes, cada año, respecto de las reclamaciones hechas, cambios en las composiciones de las conferencias, modificaciones importantes de los servicios, tarifas y condiciones del transporte; además establece, que éstas deberán celebrar consultas con los usuarios, antes de adoptar decisiones tales como las relativas a cambios en las tarifas y reglas conexas, fletes específicos, fletes generales o promocionales, nuevos recargos, cambios de zonas de carga y descarga, clasificación tarifaria de los puertos y nuevas adecuaciones de los servicios.

En relación con los fletes, capítulo cuarto, se establece la obligación de las conferencias "dar a conocer cualquier cambio en el flete, la notificación se hace con un mínimo de 150 días", pero éstos serán objeto de consultas que versarán sobre las razones en que se basa el aumento, la cuantía de éste y

la fecha de entrada en vigor del mismo. (28)

Actualmente la mayoría de las conferencias no tienen ningún procedimiento concreto para consultar a los usuarios o consejos de usuarios y gobiernos, antes de determinar cualquier cambio en los fletes y éstas hasta la fecha los pueden modificar, sin previo aviso.

Siguiendo las disposiciones del Código, en caso de que no se llegue a un acuerdo en los 30 días siguientes a la no tificación, que como mencionamos antes es de 150 días de antela ción, el problema se someterá a conciliación internacional obli gatoria.

Los usuarios o las organizaciones de usuarios podrán romper su obligación a un acuerdo u otro contrato celebrado con la conferencia, en caso de que ésta rechace la recomendación de los conciliadores. Dicho rompimiento deberá ser notificado por los usuarios en un plazo de 30 días, por consiguiente las re bajas diferidas acumuladas, no podrán ser detenidas por la conferencia.

En su Artículo 15 se refiere a los fletes de promoción que deben establecer las conferencias para las exportaciones no tradicionales, donde se instituyen procedimientos concre tos y rápidos a las solicitudes de este tipo de flete, los cua-

(28) Ibíd. Art. 14 Pág. 10

les deberán ser revisados cada doce meses donde la conferencia podría probar la existencia de alguna causa para dar por terminado el tiempo del flete de promoción, pero también los usuarios podrán tener la facultad de probar la necesidad de mantener ese flete; estos fletes no quedarán exentos de reajustes de moneda, aumento de los costos en un puerto determinado, cierre de canales, imposición de seguros por riesgo de guerra; que se suprimirán en cuanto desaparezcan las circunstancias que motivaron su imposición.

Todos estos recargos se harán bajo una notificación escrita y del resultado de consultas entre las conferencias y los usuarios, salvo ciertas excepciones como el caso de guerra. En caso de no llegarse a acuerdos se aplicarán las disposiciones relativas a arreglo de controversias.

En su capítulo quinto habla de aquellas cuestiones relacionadas con los buques de lucha, donde establece que éstos quedarán excluidos del tráfico de la conferencia; sobre la programación de la adecuación de servicios, para que las conferencias presten servicios regulares en las rutas, con cierta frecuencia requerida, eliminando de esta manera la congestión del tráfico, celebrando consultas con los usuarios para que los servicios reúnan los requisitos necesarios.

Asimismo establece que toda conferencia deberá tener una oficina central en un país en cuyo tráfico preste sus servi

cios, a menos que se llegue a un arreglo entre las compañías na
vieras miembros, teniendo además representantes locales o regio
nales, en todos los países donde preste servicios.

En el capítulo relativo a la solución de controver
sias (sexto), las disposiciones del Código se aplicarán cuando
surja cualquier controversia entre las partes siguientes:

- a) Una conferencia y una compañía naviera
- b) Las compañías navieras miembros de una conferen
cia.
- c) Una conferencia o una de sus compañías navieras
miembros y una organización de usuarios, representantes de usua
rios o usuarios; y
- d) Dos o más conferencias. (29)

Todas las controversias se tratarán de resolver me
diante el intercambio de opiniones o negociaciones directas, en
caso de no llegar a un acuerdo, éstas se someterán a concilia
ción internacional obligatoria.

Estas controversias se refieren a aquellos casos:

- 1) Se deniegue el ingreso de una compañía naviera na
cional en una conferencia que sirva al comercio exterior del

(29) Reglamentación de las Conferencias Marítimas, Código de
Conducta aplicable al Sistema de Conferencias Marítimas;
TD/104/REV/ONU, UNCTAD, Nueva York 1976 Pág. 13

país de esa compañía naviera;

2) La denegación del ingreso de una compañía naviera de un tercer país en una conferencia;

3) La expulsión de una compañía naviera de una conferencia;

4) La incompatibilidad de un acuerdo de conferencia con el Código;

5) Un aumento general de los fletes;

6) Los recargos;

7) Las modificaciones de los fletes o la imposición de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio.

8) La participación en el tráfico;

9) La forma y las estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos. (30)

La conciliación se iniciará cuando cualquiera de las partes en la controversia lo solicite, en el lugar que convenzan las partes o en su defecto en donde decidan los conciliadores.

Cabe señalar que las controversias entre compañías

del mismo pabellón o entre organizaciones del mismo país, se resolverán en el marco de su jurisdicción nacional.

La cuestión más importante lo constituye el hecho de que es la primera vez que se presenta en un convenio internacional, el mecanismo de conciliación con fuerza obligatoria.

1. LOS FLETES MARITIMOS EN
AMERICA LATINA

En las prácticas actuales del transporte marítimo, se observa que éstas son desfavorables para los países de América Latina, ya que la participación de las líneas regionales en las conferencias y otros acuerdos, es minoritaria, por lo que el control de los acuerdos de flete se encuentra fuera de la región.

Según datos estadísticos se tiene que de 118 líneas de servicio regular que sirven a América Latina, sólo 17 son de bandera nacional, esto ha traído como consecuencia, que las tarifas de fletes continúen subiendo y que tengan un carácter discriminatorio y restrictivo, ya que los fletes establecidos por las conferencias y acuerdos similares, tienden a dificultar las exportaciones de los países de América Latina o en desarrollo, como es el uso de un flete más alto para la tarifa de carga no especificada, el cual se aplica a menudo a los productos que no

se transportan habitualmente. (31)

Es conocido que las conferencias de fletes coinciden en determinadas circunstancias, como son las rebajas diferidas, que las aplican cuando un usuario ha enviado todos sus embarques por una misma compañía o buques de la conferencia, o bien por medio de contratos especiales, pero la no existencia de estas rebajas en el tráfico intraregional, podría considerarse como indicación de una situación monopólica más fuerte en estas rutas, situación que no se presenta con la misma intensidad fuera de la región, o sea en rutas extraregionales.

El transporte marítimo es indudablemente el de mayor significación en el comercio exterior de los países, ya que en países como el nuestro, este transporte representa el 73% de su comercio exterior. México realiza el grueso de su comercio exterior en rutas extraregionales más que en intraregionales, al igual que los demás países latinoamericanos, por lo que se observa un desequilibrio de las corrientes de la carga, ya que éste se realiza en mayor porcentaje de Sur a Norte. (32)

Podemos señalar que las conferencias marítimas operan en varios tráficos simultáneamente, o bien subdividen su campo de influencia en distintas rutas de las que operan, para las

(31) Los Fletes Marítimos... Pág. 5

(32) Ibídem Pág. 32

cuales acuerdan tarifas, condiciones de transporte y de asociación que pueden ser diferentes.

En el año de 1969, operaban en Latinoamérica, 48 conferencias de fletes, 15 acuerdos entre compañías navieras y 18 tarifas individuales, por lo que el total de éstos, significaba la aplicación de 121 tarifas diferentes. (33)

Se entiende por acuerdos entre líneas navieras, a aquellos acuerdos que aunque no estén constituidos como una conferencia en su organización formal, aplican determinada estructura tarifaria en un tráfico determinado.

Cabe destacar que de 10 tarifas de fletes relacionadas exclusivamente con tráficos intraregionales, las decisiones se toman desde fuera, con esto se observa que los servicios marítimos de la región se encuentran controlados desde un campo extraregional por los países industrializados, además, el número de líneas regionales que forman parte de cada conferencia, acuerdo o tarifa, la participación de las líneas latinoamericanas es minoritaria y en algunos casos nula, encontrándose la sede y el lugar de emisión de una tarifa, siempre en un país de potencia marítima tradicional.

Por lo que podríamos concluir, que las conferencias son un mecanismo que utilizan el conjunto de compañías navieras

(33) Ibíd. Pág. 27

para actuar en ciertos aspectos frente a los usuarios de sus servicios, como un monopolio, lo que les permite ejercer mayor presión sobre éstos, que normalmente no forman una entidad propia.

Los usuarios del transporte marítimo, deben buscar me di os de negociación entre ambas partes, con el fin de obtener fletes específicos para sus productos no tradicionales y evitar así la discriminación de que han sido objeto hasta la fecha.

Para lograr que el servicio de transporte marítimo sea un instrumento adecuado de desarrollo interno, deberán encontrarse los mecanismos favorables, como la celebración de acuerdos de índole regional, que les permitan fijar fletes y condiciones de transporte, sobre bases uniformes para todos los países latinoamericanos.

D. GRANELES

Al hablar de transporte transoceánico, debemos señalar que éste se puede dividir en dos categorías: el transporte por buques de servicio regular, que llevan car ga men tos de diversos tipos, por rutas fijas e itinerarios determinados, y el que se realiza en buques que transportan un solo producto, deno mi na do transporte a granel.

La primera categoría, de servicio regular, ya fue analizada en el inciso A) de este capítulo, por lo que nos concretaremos a señalar la segunda, denominada transporte a granel, el cual se realiza generalmente en buques fletados y su documento probatorio del contrato del servicio lo constituye el contrato de fletamento.

Los principales productos básicos que se transportan a granel son: petróleo, minerales, cereales, carbón, metales, azúcar, fertilizantes, madera, copra, cemento, fosfatos, sal y concreto.

Cabe señalar que algunas de estas mercancías se transportan en buques de línea regular, siempre y cuando el volumen a transportar sea pequeño y resulte este medio más económico.

Para el transporte de mercancías a granel, existen dos principales tipos de buques:

Los buques handy tramps, de 10,000 a 17,000 toneladas de peso muerto y generalmente transportan cargas sólidas.

Los buques cargueros, que pueden ser de más de 80,000 toneladas de peso muerto, construidos especialmente para un cargamento determinado o buques corrientes.

La problemática que plantean los cargamentos a granel, es que para su transporte requieren buques de gran tamaño y la utilización de éstos no siempre es costeable, dependiendo ésta de varios factores:

a) La duración del viaje y la rapidez con que se descargue la nave; por lo que un viaje largo y una rápida descarga es más provechoso, no siendo así si el viaje es corto y la descarga lenta, para lo cual el buque adecuado se considera al pequeño. La comparación de los gastos de viaje por ton/Milla de carga transportada entre ambos buques, siempre va a ser favorable a los pequeños.

b) Sería erróneo considerar la agrupación de cargas a granel exclusivamente desde el punto de vista de la utilización de buques de gran tamaño, ya que mientras más grandes sean los buques, más tiempo permanecerán en puerto. (34)

Todas las limitaciones a las que se enfrentan las grandes embarcaciones, hace que la industria de la construcción vacile en construir embarcaciones para transportar este tipo de productos.

Los graneles se dividen en cargas líquidas y cargas secas:

(34) Comisión de Transporte Marítimo Aspectos Económicos de la Agrupación de Cargas a Granel; TB/C.4/67/Naciones Unidas, UNCTAD, Cuarto Período de Sesiones, Nueva York, 1970 Pág. 12

1) La carga líquida se transporta a granel en buques tanque completos que sólo pueden embarcar líquidos, o en aquellos buques que sin modificar su estructura, pueden adaptarse a este tipo de carga. Estos buques poseen la característica de que los gastos de manipulación de la carga se reducen al mínimo y que además, por su gran tamaño, el tiempo de estadia en puerto no aumenta el costo operacional con su tamaño. (35)

Existen los buques tradicionales, los cuales son utilizados para transportar también líquidos o productos que se comporten como fluidos en las operaciones de manipulación como los cereales.

Dentro de la categoría de buques que pueden transportar líquidos o aquéllos que se adaptan a este tipo de carga y no modifican su estructura, hay dos categorías:

- a) Los mineral-petróleo, que en un viaje transportan carga completa de cualquier mineral en su viaje de ida y una carga completa de petróleo crudo en su viaje de regreso. Estos buques cuentan con bodegas centrales rodeadas por tanques por abajo y ambos lados.

(35)

Nivel y Estructura de los Fletes; Prácticas de las Conferencias y Grado de Adecuación de los Servicios de Transporte Marítimo: TD/B/C.4/3P/REV.1/ Naciones Unidas, UNCTAD, Nueva York, 1969, Pág. 4.

- b) Los buques mineral-granel-petróleo (B&O), los cuales utilizan su plena capacidad de las bodegas para carga sólida, o líquida, mediante un cierre hermético de las escotillas cuando se trate de carga líquida. (36)

Estos buques combinados presentan la ventaja que el alto costo inicial puede ser compensado con la reducción de los viajes en lastre, por lo que resultan más eficientes que los cargueros corrientes.

Además de los tipos de buques antes señalados, existen buques tanque especializados para transportar cargas licuadas, como los buques para azufre fundido, fósforos elementales, ácidos sulfúrico y fosfórico, gas líquido natural, gas de petróleo, anhídrido amónico y escorias de minerales, los cuales para ser transportados, de su estado sólido o gaseoso, deben ser licuados mediante altas o bajas temperaturas, antes durante y después del transporte.

Con este tipo de buque, se transportan mayores cantidades de productos, consiguiéndose además un ahorro considerable en las estadías en puerto.

2) La carga seca a granel se caracteriza por ser homogénea y que puede ser transportada en buques tramps y cargueros a granel de tipo corriente, incluyendo a los navíos mineral-

(36) Ibídem Pág. 7

petróleo, de los que ya hemos hablado anteriormente, además en aquéllos que son utilizados para dos o más fines, representando este tipo de carga el 90% del total de este tipo de carga. (37)

La carga sólida que no se embarca a granel, sólo puede ser transportado por buques tramps y cargueros de línea, señalando que estos últimos siempre cargan mercancías surtidas.

Dentro de este último tipo de buques, hay navíos de carga mixta a granel o los buques contenerizados.

Los buques de carga mixta a granel transportan cargas como el té, caucho o yute, los cuales se han elaborado y empaquetado parcialmente y empaquetado antes del embarque (carga heterogénea), sin un estilo o modalidad uniforme. Este tipo de cargamentos trae como consecuencia, largos períodos de carga de los puertos y gastos más elevados en lo que a estiba se refiere, por lo que para una mejor utilización de este servicio, se han ideado métodos de unificación de cargas, fundamentalmente el uso de contenedores y plataformas.

Para la utilización de los contenedores, se han diseñado buques especializados en este servicio, ya que el utilizar los buques corrientes traía como consecuencia déficit en cuanto al aprovechamiento de la capacidad se refiere.

(37) Ibidem Pág. 10

El buque tramp se caracteriza, como lo hemos venido señalando, en ser un buque diseñado para transportar el mayor número posible de tipos de carga a granel. Generalmente un buque tramp deberá ser construído para una multiplicidad de usos, con doble cubierta, de poco calado (27 a 28 pies) y son una relación de espacio por tonelada de peso muerto. (38)

Dentro de los buques que transportan carga seca a granel, también hay buques especializados como los refrigerados, que transportan cargas completas de productos congelados o refrigerados, algunos de estos buques funcionan como tramps, pero generalmente pertenecen a conferencias marítimas.

Existen también otros tipos de buques construídos especialmente para transportar tipos de carga seca, como automóviles, madera, papel periódico, etc.

Como anteriormente mencionamos, el documento probatorio para contratar este tipo de buques, es el contrato de fletamento, que puede presentar varias modalidades según la operación que se vaya a efectuar. Podemos mencionar cinco clases anplias de estos contratos:

1) Contrato de fletamento, concertado en el mercado libre de fletes para un viaje único entre puertos determinados, o bien fletamento a plazo para viajes consecutivos.

(38) Ibídem Pág. 38

2) Contrato de fletamento de plazo medio o largo, este tipo, es una ampliación del primero, contratándose en este tipo los servicios exclusivos de un buque de tres a veinte años.

3) Contrato de fletamento a largo plazo, en donde el armador se compromete a transportar un cierto volumen de carga cada año, pero sin estipular los buques que podría utilizar.

4) Contrato de fletamento por navieros (conferencias en sus condiciones correspondientes).

5) Contrato de fletamentos que van en proporción directa con el tonelaje mercante, como es el caso de los buques que transportan petróleo, carnes, papel, fosfatos, azúcar, etc.

Aunque entre estos tipos de fletamentos se observa ciertos grados de competencia, podemos señalar que hay una mayor tendencia a favor de los contratos a largo plazo frente al mercado de fletamentos por viaje, ya que éstos presentan mayor estabilidad en los costos de transporte marítimo, sobre todo para aquellas materias primas de poco valor; además es necesario que en estos contratos, tanto el fletador como el usuario puedan controlar todos los años, un volumen suficiente de carga, a fin de mantener los buques en pleno funcionamiento, teniendo cuidado de no tener un tonelaje excesivo en períodos de baja de manda. Estos tipos de contratos no son recomendables para mercancías que en el comercio mundial no son relativamente constan

tes en cuanto a origen, destino y tonelaje total de año en año, o bien, se deben excluir aquellas mercancías que dependen de condiciones climatológicas o los productos que pueden producir importantes y repentinos cambios de la oferta, aunque la demanda de los compradores sea constante. Sin embargo, se puede recurrir a arreglos a corto plazo para una proporción igual a la fluctuación máxima prevista de la demanda y el resto del movimiento de carga se haría a largo plazo.

En el inciso E) de este capítulo, correspondiente a Pólizas de Fletamento, examinaremos más ampliamente este tema.

Seguridad en el transporte de los Graneles

El tema de seguridad del transporte de cargamentos a granel, ha sido objeto de estudio por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la cual bajo sus auspicios ha elaborado códigos e inclusive convenios, como el de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, tendientes a recomendar y reglamentar aquellos métodos que logren reducir los riesgos que presenta el transporte de mercancías a granel y cuya finalidad es que sean aceptados internacionalmente, en particular por los países miembros de la Organización.

A este respecto, cuenta dicha organización con:

1) Código sobre Seguridad para el transporte de mercancías a granel. Cargamentos de minerales y materias análogas, concentrados y productos similares.

2) Código para la construcción y el equipo de buques que transportan gases licuados a granel.

3) Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974. Capítulo VI.

4) Código para la construcción y equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

La finalidad del primero de ellos, es lograr reducir los riesgos que pueda presentar el transporte de mercancías a granel, entendiéndose para este efecto, a aquella carga constituida por sólidos en forma de partículas o gránulos impregnados o no de humedad, generalmente de composición homogénea y estibada directamente en los espacios de carga del buque, sin ensacar o embalar, con excepción de los cargamentos de grano previstos en el Capítulo VI del SOLAS 1974. (39)

(39) Código de Prácticas de Seguridad para el transporte de mercancías a granel relativo a cargamento de minerales y materias análogas, concentrados y productos similares OCMÍ Londres 1972, Pág. 5

Las disposiciones establecidas en este Código, serán aplicables cuando la mayoría de carga transportada por un buque en un viaje, sean cargamentos de minerales a granel, exceptuando los de concentrados de mineral, cuando constituyan menos de un tercio de peso muerto de la carga del buque, donde el Código sólo se aplicará en aquellas partes que el capitán considere procedentes y será aplicable para estos productos si éstos constituyen la mayor parte del cargamento total que se lleve en un viaje.

Las recomendaciones que hace el Código, son tendientes a evitar una distribución inadecuada de los pesos, que puede causar daños en la estructura del buque, estabilidad inadecuada o reducción de la carga, cuando se trata de cargamentos secos, o de aquéllos que no se hacen fluidos al humedecerse, o bien, prevenir el corrimiento transversal de la carga de los cargamentos húmedos que se hacen fluidos; evitar calentamiento espontáneo de aquellas mercancías susceptibles a estos calentamientos.

El segundo Código, fue creado con la finalidad de asegurar el transporte marítimo de gases licuados a granel y otras sustancias, estableciendo las características de proyectos y construcción de los buques destinados a dicho transporte y el equipo que deben llevar con miras a reducir al mínimo los ries-

gos para el buque, la tripulación de éste y el medio ambiente.

(40)

Los productos a granel que se consideran dentro del ámbito de este Código son: Acetaldehído, amoníaco anhidro, buta dieno, butano/propano (mezclas), butilenos, cloro, dimetilamino, etano, etilamino, etileno, óxido de etileno, cloruro de etilo, metano (OEL), metilacetileno y propadieno (mezcla), bromuro de metilo, cloruro de metilo, nitrógeno, propano, propileno, gases refrigerantes, anhídrido sulfuroso y cloruro de vinilo, todos ellos presentando peligros de incendio, toxicidad, corrosividad, reactividad y baja temperatura y presión. (41)

El Capítulo VI del SOLAS 1974, será de aplicación para aquellos países que hayan ratificado el convenio y cuyos buques transporten granos como el trigo, maíz, avena, centeno, ce bada, arroz, legumbres secas, semillas y derivados correspondientes de características análogas a las del grano en estado natural.

(40) Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel. OCMI. Londres 1977 Págs. 104 y 105.

(41) Conferencia Internacional salvo la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, OCMI, Londres 1976, Pág. 208. Se hace notar que el 9 de mayo de 1977 fue ratificado por nuestro país.

E. CONTRATOS DE TRANSPORTE

Como señalamos en el inciso b de este capítulo, existen dos tipos de documentos probatorios de un contrato de transporte marítimo:

- 1) Conocimientos de Embarque
- 2) Pólizas de Fletamento

Se entiende por contrato de transporte, a aquél por el cual el armador a cambio de una cantidad de dinero se compromete a transportar las mercancías por mar o en proporcionar los servicios de un buque para que se efectúe ese transporte. (42)

1) CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

El conocimiento de embarque es el documento probatorio del transporte de mercancías en un buque; generalmente es utilizado en los contratos de transporte marítimo que se realiza en buques de línea regular. (43)

El documento de Naciones Unidas sobre Conocimiento de Embarque, le atribuye tres funciones: un recibo del porteador o de la persona que actúa en su representación, expedido al cargador; un memorando y; un título representativo de las mercancías.

(42) Póliza de Fletamento TD/B/C.4/ISL/13, UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, 1974 Pág. 4

(43) Conocimiento de Embarque, TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 1, UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, 1971 Pág. 5

Siguiendo con fuentes que consideramos más completas en la materia, en las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron en nuestro país desde 1937, hasta finales del Siglo XIX, "El conocimiento de embarque es una obligación particular, que un capitán o maestro de navío otorga, por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento o a su orden o a la del cargador por fletes concertados antes de cargarse". (44)

Podemos notar, que desde ese entonces ya se reglamentaba que la entrega de mercancías se haría previa restitución del conocimiento al capitán y que las entregas parciales se firmarían a espaldas del conocimiento.

El conocimiento de embarque es un documento que extiende el agente marítimo, el armador o capitán, como recibo de mercancías para su transporte, comprometiéndose a entregarlas al tenedor del mismo, cuando se realice el viaje o transporte. Cervantes Ahumada señala que nuestra ley es inexacta pues no se establece que el conocimiento pueda ser expedido por un agente naviero.

(44) Cervantes Ahumada, Raúl, Títulos y Operaciones de Crédito, 3o. Ed. Herrero, S. A., Novena Edición, 1976, Pág. 153.

Las principales funciones del conocimiento de embarque según el mismo autor, son:

- a) Recibo de las mercancías
- b) Prueba de la existencia del contrato de transporte
- c) La de ser título representativo de la mercancía.
(45)

Ansieta Núñez define las funciones del conocimiento como:

- a) Prueba del contrato de fletamento
- b) Recibo de las mercancías a bordo de la nave
- c) Instrumento de crédito. (46)

El conocimiento, como prueba del contrato de fletamento tiene las firmas del capitán o agente y del cargador, además de contener todas las menciones que exige la respectiva legislación.

Como recibo de mercancías, éstas deben ser descritas en dicho documento, exigiéndose la indicación de la calidad, cantidad, número y marca de las mercancías.

El Artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo señala que el conocimiento debe de contener:

-
- (45) Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, Ed. Herrero, S. A., 1ª Edición, México, 1970 Pág. 611
 - (46) Ansieta Núñez, Alfonso, El Conocimiento de Embarque, Ed. Andrés Bello, Santiago de Chile, 1972, Pág. 13

- "I) El nombre, domicilio y firma del transportador
- "II) El nombre, domicilio del cargador
- "III) El nombre y domicilio de la persona a cuyo nombre se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- "IV) El número de orden del conocimiento
- "V) La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- "VI) La indicación de los fletes y gastos del transporte de las tarifas aplicables y la de haber sido pagado los fletes o por pagarse.
- "VII) La mención de los puertos de salida y destino
- "VIII) El nombre y matrícula del buque en que se transporte, si se tratase de transporte por nave designada.
- "IX) Las bases para determinar la indemnización que el transportador debe pagar en caso de pérdida o avería." (47)

Por último, como título representativo de las mercancías, la persona que tenga este título de crédito, es la única que lo puede exigir o negociar; el tipo de conocimiento más usual, es el que se extiende nominativamente a la orden o al

(47) Cervantes Ahumada Raúl, Derecho... Op. Cit., Pág. 609

portador.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que es la que actualmente rige en nuestro país, en su Artículo 170 señala que el conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y por consiguiente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellos para ser válido, deberá comprender el título mismo.

Los tipos de conocimiento más usuales son los siguientes:

1) Conocimiento embarcado, el cual se extiende solamente cuando la mercancía esté a bordo de la nave.

2) Recibido para embarque, es cuando los cargadores entregan la mercancía a la empresa transportadora, antes de que el buque llegue a puerto.

Nuestra ley establece, que si las mercancías fueron recibidas para embarque, el conocimiento deberá contener la indicación de recibido para tal fin, así como el lugar donde hayan de guardarse las mercancías mientras no sean embarcadas, y el plazo fijado para el embarque.

En la práctica encontramos la tendencia a utilizar distintos modos de transporte, para mover desde un punto de origen hasta uno de destino una misma mercancía, para lo cual se

expide un conocimiento de embarque directo. (48). Podemos decir que nuestra legislación, reglamenta este conocimiento, diciendo que el último porteador deberá registrarse por las condiciones estipuladas en el conocimiento de embarque emitido por el primer transportador, sin perjuicio de las responsabilidades de cada porteador por lo que puede sucederle a la carga, durante el lapso de su respectivo transporte.

El conocimiento de embarque, tal como se conoce actualmente, se estableció en las Reglas de la Haya de 1921, modificadas en 1923 e institucionalizadas a través de la Convención Internacional de Bruselas, para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, firmada el 25 de agosto de 1974, dicha convención fue ampliada por su Protocolo de 1968, conocido asimismo como Reglas de la Haya.

Este Convenio ha sido ratificado por las grandes potencias marítimas, como Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, Dinamarca, Bélgica, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sueca, entre otros, sin embargo al usuario o cargador no se le da opción para resolver amigablemente o mediante arbitraje, alguna diferencia que surja de un conocimiento de embarque, ya que principalmente este acuerdo internacional favorece a los porteadores o armadores.

(48) Ansieta Núñez, Alfonso... Op. Cit. Pág. 32

En los conocimientos de embarque se encuentra una cláusula específica en la que se establece la ley aplicable al contrato, la que regirá como ley supletoria en todo lo previsto por las partes en el contrato, privando sobre cualquier disposición contractual que sea contraria, y que aplica todo lo dispuesto por las Reglas de la Haya, conocida como Cláusula Paramount.

Este Convenio Internacional consta de 16 Artículos, el primero define términos tales como: porteador, mercancías, contrato de transporte, buque y transporte de mercancías.

De los Artículos 2 al 11, se establece la parte fundamental del convenio sobre un conocimiento de embarque, las disposiciones del porteador, en cuanto a sus responsabilidades y obligaciones, sus derechos y exoneraciones.

De los Artículos 11 al 16, se establece los plazos para su entrada en vigor, la denuncia, firma, derechos de los Estados contratantes para proponer una reunión.

En el Segundo Período de Sesiones de la COMUCOD, se acordó, que la Comisión del Transporte Marítimo constituyera un Grupo de Trabajo que revisara el convenio que nos ocupa, decidiendo este Grupo, que los temas a tratar en su estudio fueran los de:

- Examinar los aspectos económicos y comerciales de la reglamentación y las prácticas internacionales en materia de conocimientos de embarque, tomando en cuenta los principios y normas que los rigen y en especial, la legislación aplicable y el organismo competente, incluido el arbitraje, conflictos de leyes entre las convenciones y las legislaciones nacionales y obligaciones en lo que respecta al transporte de mercancías, así como los cambios de derrotero y demoras en los viajes.

- Estudiar los formularios y documentos tipo, incluyendo un análisis de aquellos términos comunes.

- Análisis de usos y costumbres comerciales

- Intereses de terceros en los puertos de escala

El resultado de los estudios realizados por este Grupo, fue la recomendación para que la CONUCOD, en cooperación con la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, preparara un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, que revisara las Reglas de la Haya y fue en la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas para un convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, celebrada en Hamburgo del 6 al 31 de marzo de 1978, donde se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el

Transporte Marítimo de Mercancías, denominado Reglas de Hamburgo. (49)

En este nuevo convenio se han dado importantes cambios en lo que a jurisdicción y arbitraje de los conocimientos de embarque se refiere, reconociéndose por primera vez el derecho de los usuarios, de demandar en aquellos tribunales de su jurisdicción, o en lo que mejor convenga a sus intereses, proporcionando así un equilibrio entre los usuarios y el transportista, ya que esta disposición es aplicable tanto para uno como para el otro, situación que no estaba contemplada en las Reglas de la Haya.

2. POLIZAS DE FLETAMENTO

Podemos iniciar este tema diciendo que el fletamento es un tipo de contrato, en donde el armador a cambio de una cantidad de dinero -el flete- conviene en transportar mercancías por mar o en proporcionar los servicios de un buque para efectuar ese transporte. (50)

El Código Italiano de Navegación define el fletamento como aquel contrato por el cual un armador, en correspondencia

(49) Informe sobre la Conferencia de las Naciones Unidas para la adopción de un Convenio de Transporte Marítimo de Mercancías. Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Marzo 1978

(50) Pólizas de Fletamento... Pág. 1

por el flete pagado, se obliga con un buque determinado a realizar uno o más viajes preestablecidos, o bien por el tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador, bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos y costumbres.

En un contrato de fletamento, los armadores transportistas se comprometen a transportar mercancías por mar o a poner el buque -total o parcialmente- a disposición de los fletadores para este objeto, contra pago de un cierto tipo de flete mutuamente convenido previamente. (51)

Existen tres tipos principales de pólizas de fletamento:

- A) Locación
- B) Fletamento por tiempo
- C) Fletamento por viaje

A) Se entiende por Locación, al contrato mediante el cual una persona llamada locador, sede el uso y goce de un buque a otra persona llamada locatario, a cambio de un pago determinado. La locación se puede otorgar a casco desnudo, o bien con el buque armado. Es importante destacar que en este contrato, el locatario se puede convertir en cierto tiempo en

(51) J. Bes, Fletamentos y Términos de Embarque, Ed. Gráficos, Ume, S. A. Edición Tercera, Madrid, 1956, Pág. 2

armador, con la limitación que no puede vender el buque o hacer mal uso del bien. (52)

B) Fletamento por tiempo, este tipo de fletamento es utilizado cuando el fletador desee explotar un buque por tiempo determinado, sin llegar a ser responsable de su operación, pudiendo realizar durante la duración del contrato, tantos viajes como desee. (53)

En este tipo de contrato, el fletante conservará la posesión y dirección del buque y el fletador dará al capitán las órdenes para la realización del viaje o los viajes que habrán de hacerse en el término pactado. (54)

Así pues, el fletador se encarga de la función comercial, mientras que el armador sólo se preocupará de la buena navegación del buque, ya que el capitán estará a las órdenes de aquél, por lo que deberá hacerse cargo de los gastos que tengan una relación directa con los viajes que realiza, como son combustible, derechos portuarios, remolque, entre otros.

El pago por el fletamento por tiempo, se hace en función de la duración del contrato, por lo que las pérdidas de

(52) Apuntes de la Cátedra impartida por el Profesor José E. Salgado y Salgado, sobre Derecho Mercantil Marítimo. 1973

(53) Pólizas de Fletamento, TD/B/C.4/ISL/13... Pág. 5

(54) Cervantes Ahumada, Raúl... Op. Cit... Pág. 606

tiempo las deberá soportar el fletador; sin embargo, existe una cláusula en el contrato por medio de la cual se redistribuye es te riesgo, llamada de suspensión del fletamento, la cual estipu la que el fletador no se obliga a pagar el precio del tiempo que haya perdido, siempre y cuando esta pérdida sea por culpa del armador o del propio buque. (55)

El fletador podrá subarrendar la totalidad o una parte del buque, siempre y cuando siga siendo responsable ante el armador del contrato original, convirtiéndose el fletador al mismo tiempo, en armador ante la persona que él subarrendó el bu que.

Las cláusulas de las pólizas de fletamento por tiempo son las siguientes:

a) Descripción del buque: Las características del bu que deberán ser especificadas en la póliza, ya que el beneficio derivado de la explotación del buque depende de la exactitud de la descripción del mismo, ésta deberá contener:

Tabellón

Propiedad

Clasificación

Capacidad de carga

Velocidad y consumo de combustible

(55) Pólizas de Fletamento, TD/B/C.4/ISL/13... Pág. 5

Condiciones del buque para navegar

b) Duración de la Póliza: El contrato deberá especificar, ya sea en días, meses y/o años, o se puede hacer el contrato por el tiempo necesario para realizar uno o varios viajes entre determinados puertos, calculándose el tiempo en función de los puertos a tocar, concediéndose al mismo tiempo al fletador, la opción de prolongar el contrato por un período suplementario previamente fijado.

Si la duración de la póliza termina y el buque no ha sido regresado, el flete se pagará en función al tipo de flete que rija en el mercado, si es que éste es superior al que se contrató.

c) Flete y formas de pago: El flete suele pagarse por adelantado o a intervalos regulares durante la duración del contrato, bien sea mensualmente o quincenalmente, teniendo derecho el armador a rescindir la póliza, en el caso en que el flete no sea cubierto. (56)

Cuando el contrato dura varios años, deberá estipularse cláusulas de ajuste o revisión de precios a fin de compensar los incrementos de los gastos de explotación, asimismo, se incluye la cláusula monetaria, para aquellos casos de devaluación de moneda, señalándose el tipo de cambio fijo entre la moneda

(56) J. Bes... Op. Cit. Pág. 52

con la que se hace el pago y otra de referencia.

d) Suspensión del fletamento: Esta cláusula comprende de las averías de la maquinaria, entrada del buque a dique seco, insuficiencia de la tripulación y encalladuras, lo cual le da derecho al fletador a exigir un ajuste del precio o a suspender el flete, quedando exonerado del pago del tiempo en que el buque se encuentre inactivo; esta suspensión deberá hacerse del conocimiento del armador con 24 horas de anticipación.

c) Fletamento por viaje, es cuando los armadores se comprometen a poner a disposición de los fletadores para el transporte de un cargamento total o parcial de uno o varios puertos a otro u otros puertos citados de destino, dentro de ciertos límites, por el flete y condiciones mutuamente convenidas anticipadamente. (57)

En este tipo de contrato, el armador asume la responsabilidad por los retrasos en las operaciones de carga y descarga que se realice en los puertos, comprometiéndose algunas veces a realizar estas operaciones; asimismo, el riesgo de pérdida de tiempo en el mar, es soportado en principio por el armador, ya que al realizar el contrato y calcular el flete, no se toma en cuenta el tiempo que se ha de invertir en realizar el viaje; sin embargo, existe la posibilidad de redistribución de

(57) Ibídem Pág. 58

este riesgo, en este caso, se traspasa al fletador una parte del riesgo de retraso en los puertos de carga y descarga, mediante las disposiciones sobre plancha y demoras.

Es importante, para celebrar este tipo de contratos de fletamento, el conocer los siguientes aspectos:

- Períodos de validez de la oferta
- Flete
- Nombre del buque
- Fecha inicial de carga
- Capacidad del buque para transportar la carga de que se trate
- Puertos de carga y descarga
- Gastos de carga y descarga
- Demoras y prima de celeridad
- Corretaje
- Póliza tipo que debe utilizarse

Las estipulaciones de la Póliza de Fletamento por via je son:

a) Tipo y peso de las mercancías: Deberá especificar se concretamente el tipo de mercancías que se vayan a transportar, su manejo y peso.

b) Flete y forma de pago: Deberá contener el flete que se ha de pagar y la unidad de peso o volumen a que se refier

re, así como la forma, fecha y lugar en que han de efectuarse los pagos, estipulándose que el flete pagadero se ha de calcular a razón de un valor monetario determinado por unidad de peso o volumen de la cantidad de mercancías transportadas, o bien una cantidad fija a pagar independientemente de la cantidad transportada, ya que estas cantidades pueden variar en cuanto a mercancías recibidas y entregadas, esta variación es producida por los diferentes métodos de manipulación de la carga en los puertos.

c) Gastos de carga y descarga: En esta cláusula se estipula, quién será el responsable de estos gastos, generalmente sucede que los gastos de carga serán por cuenta del fletador y los de descarga del destinatario y entonces se dice que los gastos de carga y descarga están bajo condiciones netas.

Sin embargo, existen condiciones brutas, y es cuando el armador asumirá tanto los gastos de carga como los de descarga.

d) Tiempo de Plancha: Es importante señalar mediante esta cláusula, cuando empieza a correr el tiempo de plancha, o sea aquellos tiempos necesarios para la carga y descarga, ya que el tiempo que es utilizado en estas operaciones, es muy importante para el armador, quien es el que sufre las pérdidas de tiempo. (58)

(58) Salgado Salgado, José E: Contratos de Transporte; Fuente Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Unidad de Asuntos Internacionales, México 1979.

e) Demoras y Prima de Celeridad: Las demoras o sobrestadías son la indemnización a que tienen derecho el armador por la retención de un buque, durante más tiempo del convenido. El pago por este concepto se hará por días y a prorrata por fracción de día, no se pagarán demoras si el retraso se debe a una omisión del armador o a causas externas especificadas en la póliza de fletamento. (59)

La prima de celeridad es la compensación que debe darse al fletador, por concluir la carga o la descarga en un plazo inferior al tiempo de plancha previsto en la póliza. Es importante que se precise si el pago de la prima comprenderá todo el tiempo de trabajo ahorrado o todo el tiempo ahorrado. El pago suele fijarse en el 50% del tipo convenido para las demoras.

f) Daños causados durante las operaciones de carga y descarga: El fletador será responsable, generalmente de los daños sufridos por el buque en las operaciones de carga y descarga, siempre y cuando tenga a su cargo estas operaciones, por lo que tanto él como el armador, inspeccionarán el buque antes de la carga y después de la descarga, a fin de determinar el alcance de esos daños.

Es frecuente, que en la pólizas de fletamento por vía se incluyan cláusulas como:

(59) Ibídem Pág. 13

- Cláusula de cesación, donde la responsabilidad de los fletadores cesa tan pronto como se embarquen las mercancías y se paguen los anticipos de flete, el falso flete y las demoras si existieran, si no es así, el armador podrá retener las mercancías.

- Cláusula de desviación, donde el armador por causas de fuerza mayor, como ayuda a un buque para salvar vidas y bienes o para cargar combustible, podrá tener cierta libertad para cambiar de ruta.

- Cláusula de guerra, esta causa puede originar la rescisión del contrato, por lo que debe especificarse las medidas a tomar.

- Cláusula penal, donde se establecen las sanciones por incumplimiento del contrato, la cual no será superior al importe estimado del flete.

La contratación de los servicios de buques fletados generalmente se lleva a cabo por medio de la bolsa de fletes y su eficacia dependerá de:

1. El gran número de armadores, fletadores y corredores que hay en todo el mundo.

2. La disponibilidad de comunicaciones rápidas, telex y teléfono.

3. La existencia de fuentes de información que suministren datos recientes sobre la situación del mercado, como son los periódicos y revistas especializados, los boletines informativos que publican los corredores, así como los estudios especiales que realizan los diversos organismos competentes.

Las principales bolsas de fletamento se localizan en San Francisco, Nueva York, en los Estados Unidos; Londres, Gran Bretaña; Rotterdam, Holanda; Hamburgo y Bremen, República Federal de Alemania; Amberes, Bélgica y en Tokio, Japón.

El corredor marítimo desempeña una función muy importante en el mercado, ya que por medio de él se obtiene información especializada y su buen conocimiento de los buques y de los tráficos, le permite combinar ambos aspectos proporcionando servicios satisfactorios tanto al armador como al fletador.

La contratación de un fletamento por viaje comienza cuando un posible fletador comunica a su corredor, que necesita un buque para un fletamento por viaje a fin de transportar mercancía entre determinados puertos, interesándole especialmente que el buque sea del tamaño y tipo adecuados, la situación geográfica del buque en la medida en que afecte a la capacidad de éste para llegar oportunamente en las fechas de carga, el tipo de flete, los ritmos de carga y descarga, el tiempo de plancha, las demoras y la prima de celeridad.

El corredor a su vez, comunicará esta información a los armadores, éstos darán su respuesta, la cual sólo tiene validez por muy poco tiempo; si el fletador cree que puede llegar se a un acuerdo detallado, hará su contraoferta, especificando las modificaciones que le convengan.

Si la oferta se acepta dentro del período de validez, obliga al oferente y cierra las negociaciones, si se acepta después de haber expirado este período, se considerará como contraoferta, la cual no obliga a ninguna de las partes, sino hasta que éstas se formule como oferta en firme. Este mecanismo de intercambio de ofertas suele llevarse a cabo por escrito.

La preparación de la póliza definitiva, tras el acuerdo sobre las condiciones del fletamento, suelen constituir un trámite rápido y sencillo, especialmente por lo que respecta a los fletamentos para un solo viaje, ya que se consignan en una póliza-tipo.

La contratación de un fletamento por tiempo varía según la duración del contrato, eliminándose muchas veces, la utilización de los servicios de los corredores, por lo que armadores y fletadores negocian directamente. En la mayoría de los casos, el fletador conoce las condiciones del fletamento de los tipos de buques que le interesan, ya que los pudo haber utilizado anteriormente, por lo que está familiarizado con el historial del buque y con la fiabilidad de su armador.

La preparación de la póliza definitiva, a diferencia de la del contrato de fletamento por viaje, suele llevar varias semanas, ya que la redacción de cada cláusula tendrá una considerable influencia sobre los gastos e ingresos generales relativos al contrato convenido. La negociación del precio del fletamento puede muy bien incluir una serie de ofertas y contraofertas, que a menudo consistirán en diversos tipos o combinaciones de fletes según los distintos períodos de duración o las opciones de prórroga.

F. SISTEMA DE PROTECCION DE LOS USUARIOS

Al organizarse las compañías navieras en conferencias marítimas, los usuarios estimaron hallarse en situación desfavorable para negociar con dichas compañías. En virtud de esta falta de comunicación entre las conferencias y los usuarios, éstos establecen "El sistema de consulta", sistema colectivo de negociación organizado en la esfera del transporte marítimo, con objeto de adoptar decisiones o recomendaciones conjuntas sobre asuntos de interés común para los usuarios y armadores.

(60)

La situación del mercado mundial favorecía a las compañías navieras, ya que no se disponía de suficientes buques pa

(60) Consultas en Materia de Transporte Marítimo. TD/B/C.4.1176 (Establecimiento de organismos nacionales y regionales de usuarios. Consultas y negociaciones entre usuarios y armadores). Naciones Unidas. UNCTAD, Nueva York, 1967 Pág. 29

ra el tráfico de altura y los usuarios tenían que aceptar las condiciones impuestas por dichas compañías navieras. En respuesta a esta situación los usuarios se organizaron y crearon un consejo de usuarios que les ayudara a asegurar una reglamentación comercial equitativa de las actividades de transporte marítimo.

Como antecedente a este respecto podemos citar, que en 1956 se formó el Consejo de Usuarios Británicos (CUR), el cual se creó en virtud de la situación que prevalecía después de la Segunda Guerra Mundial.

El desarrollo favorable de este Consejo, persuadió a otros países de Europa para crear sus propios consejos, tal fue el caso de Francia, la República Federal de Alemania, Italia, Países Bajos y Bélgica, más tarde Suiza, Grecia y Dinamarca siguieron su ejemplo, así como otros más.

Cabe mencionar también el papel de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), como promotor de la idea de establecer consejos de usuarios, ya que en el Congreso de este organismo celebrado en Nápoles en 1957, se manifiesta la necesidad de crearlos.

Existen otros documentos probatorios de la preocupación de la CCI por esta cuestión, que son: La Resolución aprobada el 15 de marzo de 1963, por los Ministros de la Europa Occi-

dental, encargados de los asuntos de transporte marítimo; seguidos por la nota de entendimiento concertada en 1963 y firmada en 1964, entre las conferencias marítimas europeas y los usuarios. Estos dos documentos, uno de los cuales es oficial y el otro el resultado de amplias consultas entre intereses privados responsables, representan la base jurídica del sistema de consultas creado en Europa Occidental. (61)

Por lo que respecta a América Latina, en 1964 el Comité de Comercio de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), mediante la Resolución 18F (IV), recomienda a los gobiernos de América Latina, que para mejorar los sistemas de transporte marítimo, tomen las medidas necesarias para establecer un sistema de consultas entre fletadores y conferencias marítimas y que a su vez se establezcan, a nivel gubernamental, unidades de estudio de los problemas de transporte y fletes marítimos. Esta recomendación fue apoyada por la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), en la reunión especial entre gobiernos, convocada para celebrarse en Montevideo, en mayo de 1965. (62)

La CEPAL llevó a cabo un estudio exhaustivo con 9 países latinoamericanos sobre la situación del transporte marítimo y el comercio exterior de cada uno de estos países y la facili-

(61) Ibídem Pág. 1

(62) Ibídem Pág. 2

dad de establecer en ellos, consejos de usuarios. En el año de 1965, se estableció en Chile, un Consejo de Usuarios, firmado por representantes de la Sociedad Nacional de Agricultura, la Sociedad de Fomento Fabril, la Sociedad Nacional de Minería y la Cámara Central de Comercio de Chile, que son reconocidas como los órganos que representan a los sectores más importantes de la economía nacional. Al año siguiente, se crearon consejos de usuarios en Argentina, Brasil, Colombia y Perú.

El describir todos los casos anteriores es con el fin de darnos una idea de que, en cada región existen intereses comunes que son la creación de consejos y que esto llegó a consolidarse en un plano internacional a través de la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD), en 1965. En la primera Conferencia de la CONUCOD, se recomendó y se creó dicha Comisión, con el fin de que estudiara todo lo relativo a consejos de usuarios en los países en desarrollo, que se basara, tanto a nivel nacional como regional, en un sistema de consultas en materia de transporte marítimo.

Así pues, en el Segundo Período de Sesiones de dicha comisión, se estudiaron temas más concretos a este respecto, como la creación de los sistemas de consulta entre usuarios y armadores, en aquellos países que aún no existieran; la estructura y competencia de este tipo de sistema, basado en las necesida-

des de cada país; el grado de intervención en la estructura y funcionamiento de dicho sistema por parte del gobierno, y la participación y asistencia técnica que pueda brindar la CONUCOD.

Dicho organismo, entre otras cosas ofreció a los países en desarrollo la posibilidad de estudiar las organizaciones de usuarios y sistemas de consultas en los países en donde éstos estén establecidos; así como en los servicios técnicos por parte de la Secretaría de la CONUCOD.

1. SISTEMA DE CONSULTAS

Se puede definir a éste como un sistema colectivo de negociación organizado en la esfera del transporte con objeto de adoptar decisiones o recomendaciones conjuntas para los usuarios y los armadores. (63) Su establecimiento se debió a que los usuarios al hallarse en situación de inferioridad para negociar con las compañías navieras que estaban organizadas en conferencias, vieron que sería más fácil exponer sus intereses si se unían y así, las partes que forman un sistema de consulta son: Por un lado, los consejos de usuarios y por otro lado, las conferencias y agrupaciones de compañías navieras.

Cualquiera que sea la forma en que se establezca el sistema de consultas, en las disposiciones para su creación debe constar:

(63) Ibidem Pág. 5

- a) Quiénes serán los participantes
- b) El alcance de las consultas
- c) La índole de las decisiones conjuntas
- d) Un sistema de arbitraje o conciliación

A la vez, podemos mencionar que son tres los temas en relación con los cuales celebran consultas los usuarios y los armadores.

a) Las condiciones de transporte establecidas en los contratos, las condiciones de las conferencias sobre tarifas y otros normas, conocimientos de embarque, notas sobre reserva de espacio de bodega.

b) Cuestiones relativas a los fletes

c) Los usos y prácticas corrientes del comercio, tales como la publicación de las tarifas de las conferencias, el aviso anticipado de los cambios en los fletes y recargos, los servicios que cada conferencia ofrece a sus usuarios por ejemplo, frecuencia de los viajes, tipo de bodega, velocidad, entre otros. (64)

(64) Ibídem Pág. 18

Consúltese el Cap. II Art. 11 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas donde se enumeran las cuestiones que podrán ser objeto de consulta.

2. EL CONSEJO DE USUARIOS

El consejo de usuarios tiene por objeto representar a los usuarios ante la industria del transporte marítimo.

El objeto de establecer consejos de usuarios, es el de dar capacidad de negociación a un organismo representante de todos los usuarios de un país determinado, sin importar la clase de productos que comercian, ni qué zonas geográficas son las que operan y poder proteger así los intereses de los usuarios. El consejo de usuarios significa un sistema de comunicación entre los usuarios y las conferencias marítimas, provechoso para ambas partes.

Las razones para constituir un consejo de usuarios son:

a) Unir a los usuarios y proporcionarles la fuerza de negociación necesaria para lograr obtener servicios adecuados a un costo mínimo, tanto en servicios regulares, ya que en este tipo son los armadores los que tienen una fuerza considerable gracias a las conferencias marítimas, como en los no regulares, que aunque no tienen los usuarios la misma necesidad de disponer de una organización, ya que los servicios se organizan en condiciones de mercado libre y por lo tanto, los usuarios se encuentran en igualdad razonable con los armadores.

b) Proporcionar a navieros, organismos oficiales y autoridades portuarias un medio de comunicación con los usuarios, que permita conocer la opinión de éstos.

c) Ejercer la máxima presión para deducir las demandas de las conferencias en materia de alza de fletes.

Existen cuatro condiciones primordiales para el funcionamiento eficaz de un consejo de usuarios:

a) Representar los intereses de los usuarios en la zona que abarca. "La necesidad de una representación estricta se deriva del hecho de que cada usuario de los servicios de una conferencia, mantiene una relación contractual con ella -que puede ser permanente si firma un acuerdo de lealtad o renovada por cada envío en caso contrario-. Individualmente, los usuarios sólo se atenderán a los términos de un acuerdo general suscrito entre una conferencia y un consejo cuando hayan estado representados adecuadamente en las consultas cuyo resultado ha sido el acuerdo". (65)

b) Estar reconocido públicamente mediante una disposición gubernamental o legislativa.

c) Estar reconocido por las conferencias marítimas como organismo de consulta y órgano negociador.

(65) Protección a los intereses de los Usuarios (Directrices para los países en desarrollo) Naciones Unidas, UNCTAD. T/B/C.4/176 Nueva York 1978. Pág. 16

d) Contar con un comité reducido y con una secretaria competente. (66)

Una vez constituido el consejo, una de las tareas principales es conseguir que cada una de las conferencias marítimas, celebre consultas o negociaciones con los representantes de los gobiernos sobre ciertas cuestiones de interés común. (67)

El término usuario, debe considerar tanto a expedidores, consignatarios de mercancías, como a productores en las medidas que éstos se valgan del transporte marítimo para dar salida a sus productos. (68)

"Un consejo de usuarios es una asociación de importadores, exportadores y productores de sectores económicos que unen sus esfuerzos para hacer un frente común a los diversos

(66) Consultas en Materia de... Pág. 11

(67) Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta... Cap. III. Art. 11 establece: "Se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común entre las conferencias, las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, de los usuarios que sean designados al efecto por la autoridad competente si así lo desea. Tales consultas tendrán lugar siempre que los solicite cualquiera de las partes mencionadas. Las autoridades competentes tendrán derecho si así lo piden, a participar plenamente en las consultas, para ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones".

(68) Consultas en Materia de... Pág. 10

problemas del transporte internacional de mercancías, para buscar soluciones a dichos problemas, para tomar medidas tendientes a mejorar los sistemas de transporte, para recibir asesoría, para promover la optimización de la infraestructura física del transporte ya existente, situación que repercutiría en beneficio no sólo individual sino nacional". (69)

El código de conducta de las conferencias marítimas, define al usuario como "un particular o entidad que concierta o demuestra tener intención de concertar un acuerdo contractual, o de otra índole con una conferencia o con una compañía naviera para el transporte marítimo de mercancías, en las que tenga un interés comercial".

Para el mismo instrumento internacional, el consejo de usuarios es una "asociación u organización equivalente que fomenta, representa y protege los intereses de los usuarios, y que ha sido reconocida como tal por la autoridad competente del país cuyos usuarios representa, si así lo desean dichas autoridades. (70)

Un consejo de usuarios debe abarcar a todos los usuarios principales y cuando menos a la mayoría de los usuarios de

(69) Julio Andrés Andrade Hurtado... Op.Cit. Pág. 204

(70) Conferencia de Plenipotenciarios Pág. 4

menor importancia, para que de esta manera la composición de su junta y sus comités tengan carácter representativo. Para esto se deberá seguir los procedimientos siguientes:

a) Crear una organización voluntaria en el marco de un sistema que garantice a los usuarios una posición eficaz para negociar con las conferencias marítimas y otros intereses, y que asegure una distribución equitativa de la influencia entre los usuarios.

b) Crear medidas legislativas u otras medidas equivalentes que confieran al consejo de usuarios el carácter de entidad pública o similar y que determinen las categorías precisas de usuarios que deben estar representadas en ellos y que aseguren los objetivos antes señalados. (71)

Es importante que se aliente a los usuarios a constituirse en un consejo y mencionar las oportunidades de éste, más no perjudicar al pequeño usuario en una situación desventajosa, que en un momento dado el usuario importante pudiera hacer, a través de negociaciones u acuerdos sólo favorables para él.

En el caso de los países en desarrollo, podemos mencionar que los intereses comerciales extranjeros obstaculizan el funcionamiento eficaz del sistema de consultas, cuando éstos figuran entre los principales usuarios.

(71) Consultas en Materia... Pág. 12

Un consejo de usuarios se encuentra constituido por una secretaría, un órgano ejecutivo con autoridad suficiente para intervenir en nombre del consejo y comités de expertos.

La secretaría es la encargada de señalar a la atención de las juntas ejecutivas y del consejo, las peticiones de los distintos usuarios, asociaciones comerciales o juntas de comercialización, además de proporcionar la información necesaria, como asesoramiento y asistencia. En otros casos la secretaría representa a los usuarios o al consejo en sus relaciones frente a las conferencias marítimas y muchas veces actúa en nombre de los miembros a título individual, frente a las compañías de líneas regulares o con conferencias, cuando un usuario desea no revelar la índole de su problema frente a los demás usuarios.

El consejo de usuarios forma parte del sistema de consulta, celebrado en un acuerdo oficial con los armadores, "pero es indispensable que el consejo de usuarios esté reconocido por las conferencias marítimas como un interlocutor legítimo y a igual nivel en las consultas o negociaciones". (72)

De esta forma las conferencias deberán obligarse a celebrar acuerdos sobre consultas con los consejos de usuarios y por consiguiente estarán obligadas a tener representantes locales, en los puertos a fin de que el consejo de usuarios, pueda

(72) Ibídem Pág. 13

reunirse con los representantes autorizados de ésta. Hay que recordar que se suscita el problema de que los representantes de las conferencias se encuentran alejados, ya que la sede, generalmente se localiza fuera de las zonas comerciales de los usuarios.

"Cuando las negociaciones llegan a una fase en que es eminente un acuerdo, el consejo debe estar facultado para firmar un acuerdo simple con la conferencia, que puede reducirse a un intercambio de cartas, en virtud del cual la conferencia se compromete a mantener los fletes a un determinado nivel para un período convenido y el consejo a recomendar que sus usuarios firmen nuevos acuerdos de lealtad para el mismo período". (73)

Siempre es recomendable que el gobierno del país de que se trate pueda examinar si los mecanismos creados por el consejo de usuarios, cuando se han organizado voluntariamente, coinciden con el interés nacional y por lo tanto con el interés público. Para ello el programa de acción del gobierno, para proteger los intereses de los usuarios, consisten en:

a) Determinar:

- I. La índole general y el alcance de los problemas de transporte marítimo del país;
- II. Cuál es el ministerio competente en esas cuestiones.

(73) Mecanismo de Consulta. Protección de los intereses de los Usuarios: Los Consejos de Usuarios. TD/B/C.4/127/2, UNCTAD, 1975 Pág. 22.

- b) Establecer un consejo de usuarios u organismos equivalentes.
- c) Crear un organismo de investigación de transporte marítimo que:
 - I. Estudie atentamente las solicitudes de aumento de los fletes que propongan las conferencias;
 - II. Evalúe los servicios existentes.
- d) Fomentar siempre que sea posible la agregación de los pequeños envíos para formar cargamentos completos.
- e) Esforzarse por reducir el nivel de los fletes de las conferencias, fomentando la competencia por parte de las compañías no miembros de las conferencias o racionalizando la actividad de las conferencias.
- f) Estudiar la posibilidad de desarrollar una industria nacional de transporte marítimo, con objeto de:
 - I. Ahorrar u obtener divisas y participar en los beneficios.
 - II. Fortalecer en general el poder de negociación del país.
- g) Definir un enfoque integrado de la política de transporte marítimo. (74)

3. ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS DEL
TRANSPORTE MARITIMO, A. C.

Hablamos de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. (AMUTMAC) su organización, funcionamiento y estatutos, en el primer capítulo de este trabajo, pero es preciso señalar en esta parte varios puntos que creemos además indispensables.

La creación de los consejos de usuarios debe de estar apegado a las necesidades propias de cada país, dentro de los consejos latinoamericanos más importantes podemos señalar al Consejo Colombiano de Usuarios de Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo (CUTMA), como modelo que se asemeja en condiciones y circunstancias de transporte marítimo a las que actualmente está pasando nuestro país. (75)

El primer consejo de usuarios en México fue el Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior (CONUTRACE), establecido el 9 de septiembre de 1969, debido a serias fallas, fracasó. Buscando más tarde la creación de un consejo de usuarios basado en la realidad mexicana, se estableció la Asociación Mexicana de Usuarios de Transporte Marítimo, A. C., en 1975, la creación y elaboración de sus estatutos estuvo a cargo de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), la que buscó proporcionar a los usuarios naciona-

(75) Ibidem Pág. 211

les del transporte marítimo una estructura adecuada a su realidad, para que éstos se protegieran frente a las conferencias marítimas.

La CONAFLEMAR anteriormente pertenecía al Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), en la actualidad forma parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Situación que viene a beneficiar, al lograr una estrecha comunicación entre ambos organismos, obteniendo un libre y completo intercambio de información técnica para lograr los objetivos perseguidos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es el órgano encargado del registro de fletes y la CONAFLEMAR, el organismo gubernamental encargado de vigilar el comportamiento y fluctuaciones de los fletes marítimos a través de su análisis, posee la información al día para que el consejo de usuarios, desarrolle de la mejor manera sus labores y pueda de esta manera cubrir los objetivos para los que fue creado.

No podemos olvidar que con la creación del Código de Conducta, aplicable a las conferencias marítimas los consejos de usuarios se ven fortalecidos, ya que en él, se establece la distribución de la carga 40-40-20, apoyando de esta forma el desarrollo de su marina mercante y por consiguiente evitando la fuga de divisas.

"Es necesario recalcar que lo que está en juego no es sólo la subsistencia de cada usuario, sino el comercio exterior de cada país. Cuanto más difícil le resulte a un país obtener acceso a los mercados, más débil será su posición económica general y más importante será que los servicios de transporte marítimo satisfagan en la medida de lo humanamente posible, los intereses de los usuarios". (76)

La AMUTMAC, es un mecanismo especializado en la captación, proporciona información a las autoridades y líneas navieras, así como a sus afiliados, su función es recomendar los servicios más adecuados para el movimiento de carga y de esta forma evitar el congestionamiento de puertos, o la falta de barcos para ese tráfico particular; asimismo, conocer los programas de importación y exportación de sus miembros, a la vez de que debe promover cuando así proceda, el otorgamiento de fletes promocionales para productos no tradicionales y/o fletes especiales, evitar las prácticas discriminatorias como son los rechazos de carga y de una forma u otra promover el desarrollo de nuestra marina mercante. (77)

(76) Mecanismo de Consulta. Protección a los intereses de los usuarios. ¿Cuáles son los intereses de los usuarios? TD/B/C.4/127. ONU UNCTAD, Nueva York, 1975, Pág. 2

(77) La Asociación Mexicana de Usuarios de Transporte Marítimo, A. C. Su Organización y Estatutos, IMCE, Junio 1976. Consúltese Pág. 71-76 del primer capítulo.

A pesar de que la AMUTMAC cuenta con ciertas deficiencias, la labor que ha emprendido, de comunicación, entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la CONFLEMAR ha venido día con día a beneficiar sus objetivos.

Cabe señalar que en cumplimiento del acuerdo adoptado durante el Primer Seminario sobre Transporte Marítimo del Grupo Andino (Cartagena, Colombia, noviembre de 1973) y de las recomendaciones aprobadas en la VII y VIII Asambleas del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), este organismo convocó a la primera Convención Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional, conjuntamente con la novena asamblea anual del CUTMA, que se celebró en Bogotá los días del 3 al 6 de octubre de 1974.

En esta reunión se acordó la creación de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), como un sistema subregional, con autonomía y vida propia, pero con un mecanismo central encargado de coordinar y formular políticas. Los organismos subregionales que integran la FELACUTI son: La Federación de Consejos de Usuarios del Transporte del Area Andina (FECUTANDINA), la del Caribe (FECUTCARIBE), y la del Atlántico de Sud América (FECUTATLANTICA). Dentro de las autoridades competentes un representante mexicano ocupa el cargo de la presidencia.

G. LA MARINA MERCANTE NACIONAL

La marina mercante de cualquier país viene a significar en gran medida, el desarrollo económico de éste, ya que día con día el desarrollo del comercio internacional por vía marítma se está incrementando.

El sistema portuario nacional debe crear una política de inversión programada, a fin de mejorar el aprovechamiento de la infraestructura y proporcionar las instalaciones y los equipos necesarios para atender con eficiencia y seguridad los requerimientos para el desarrollo de dicho sistema, que permita enfrentar la demanda futura de transporte de personas y mercancías con el resto del mundo, al igual que generar una reducción de costos a los usuarios y entre los diferentes medios de transporte que confluyan en las terminales portuarias, que en conjunto vendrían a propiciar un desarrollo efectivo de la organización multimodal del transporte y es cuando quizá podamos decir, que hemos podido agilizar un sistema marítimo-portuario capacitado a nuestras necesidades. (79)

El proveer de instalaciones y equipo a cada puerto, así como decidir el momento más oportuno para llevar a cabo las

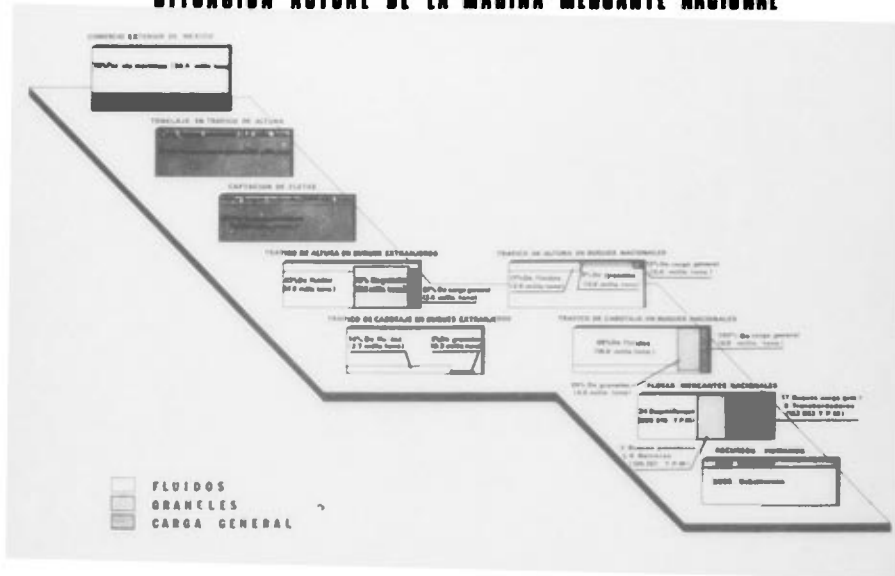
(79) Política y Programa de Desarrollo Portuario, 1973-1982,
Unidad de Asuntos Internacionales, Secretaría de Comu
nicaciones y Transportes, 1980 Pág. 19.

inversiones, se encuentra bajo la dirección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como lo señalamos en el Capítulo Primero.

La marina mercante nacional cuenta con 98 buques, de los cuales 69 son mayores de 1,000 toneladas, que vienen a representar en conjunto 1,075,688 toneladas de peso muerto y 714,833 toneladas de registro bruto. Del total de estos buques mayores de mil toneladas, se encuentran 34 buques tanque, distribuidos de la siguiente manera: 31 buques petroleros y una barcaza son propiedad de Petróleos Mexicanos; que en conjunto representan el 65.2% del tonelaje de peso muerto; las navieras Tula y Tulum poseen un buque tanque cada una, los cuales representan el 10.1%, además contamos con los buques mercantes, pertenecientes a Transportación Mexicana y sus filiales, que representan el 12.8% Navimex, S. A. tiene 4 buques que significan el 4.9%; la Compañía Exportadora de Sal, es propietaria de 6 barcasas, representando el 3.6%; 8 transbordadores administrados por Servicio de Transbordadores y que significan el 0.9%; Cementos California posee una barcaza y Transportación Marítima Peninsular, Tecomar, Salinas del Pacífico y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, poseen un buque mercante cada una, representando en conjunto el 2.5% restante. (80)

(80) Lineamientos de Política y Program... Pág. 18
Consúltense Organigrama de la Situación Actual de la Marina Mercante Nacional.

SITUACION ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL



ELENCO DE LOS BARCOS MERCANTES MEXICANOS				DE 1000 TON EN ADELANTE EXISTENTES AL 01			
BARCO Y TON	AA Y PAIS DE CONSTRUCCION	TON	LA CARGA SECA	TRIP.	VALORES PD		
TIPO Y TRAFICO	ACTIVIDAD SOC. CLASIFIC.	PR	LIBRADA	TEU	CALABO	POTENCIA	AL
		1	1	1	1	1	1
ABELARDO L. RODRIGUEZ	ICM 1954 MEX MEXICANA	11.470	643	40	166.67	1 015 SA	
PEÑES	UN. HAMILTON	17.729	0	0	21.26	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PRODUCTOS	COSTERO	0.347	23.814	0	9.12	0.0000	0 0 0 0
ALVARO GONZALEZ	ICAO 1948 JAPAN	12.753	1.411	37	170.75	1 011 SA	
PEÑES	INDIANAJARA	21.629	0	0	27.09	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PRODUCTOS	ULTRAMAR	5.430	29.472	0	9.45	0.0000	0 0 0 0
ARMANDO JI	ICM 1947 ESPANA	3.209	0.160	20	120.10	2 012 SA	
TR. MARITIMA RES.	ART. DE CABIT	10.552	0	0	21.20	1015 SA	0 0 0 0
CERRILERO	ULTRAMAR	3.062	0	0	6.60	0.0000	0 0 0 0
AITEA	ICAT 1967 POLONIA	16.029	25.100	34	166.00	2 012 SA	
TR. MARITIMA RES.	STOCKHOLM SIGECIENBA	25.987	0	0	22.80	1015 SA	0 0 0 0
GARIBAY	ULTRAMAR	7.290	0	0	10.52	0.0000	0 0 0 0
AITEA	ICAO 1973 ALEMANIA FED	6.622	0	40	100.70	2 012 SA	
C. Y P. FERRALES	J.L. REYER	1.476	0	4%	17.20	0.0000	0 0 0 0
TRANSBORDADO	COSTERO	3.211	0	0	4.56	0.0000	0 0 0 0
BACAO	ICSA 1974 NORUEGA	17.629	0	40	170.00	1 015 SA	
PEÑES	ANGEL BERNER	20.262	0	0	29.30	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PETROLUJICO	ULTRAMAR	0.476	20.422	0	10.12	13.0000	0 0 0 0
BENITO JIMENEZ	ICM 1960 JAPAN	12.753	1.411	37	170.00	1 015 SA	
PEÑES	INDIANAJARA	21.629	0	0	27.09	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PRODUCTOS	ULTRAMAR	5.434	29.472	0	9.44	0.0000	0 0 0 0
BENITO JIMENEZ	ICM 1965 GRECIA	1.414	0	42	71.00	2 012 SA	
C. Y P. FERRALES	LAGOSMANS	437	0	272	14.50	0.0000	0 0 0 0
TRANSBORDADO	COSTERO	0	0	0	3.70	0.0000	0 0 0 0
CAMPESIN	ICCI 1954 GRECIA	2.316	7.250	31	107.52	1 015 SA	
TR. MARITIMA RES.	OROSMANS	3.700	0	0	14.22	1015 SA	0 0 0 0
CARRERO CORON	ULTRAMAR	1.700	0	0	5.87	0.0000	0 0 0 0
CERITOS CALIFORNIA N.O	1966 EE.UU.	1.025	0.000	0	99.00	010 PP	0 0 0 0
CEN. BAMBALAJARA	INSALLS	2.000	0	0	15.00	0.0000	0 0 0 0
BARCAZA SIN PROPULS.	COSTERO	0	0	0	5.00	0.0000	0 0 0 0
CERITOS CALIFORNIA N.O	1966 EE.UU.	2.000	0.000	0	99.00	010 PP	0 0 0 0
CEN. BAMBALAJARA	INSALLS	4.000	0	0	15.00	0.0000	0 0 0 0
BARCAZA SIN PROPULS.	COSTERO	0	0	0	5.00	0.0000	0 0 0 0
CHILINA	ICAP 1945 EE.UU.	3.812	0.720	24	102.24	1 015 SA	
TR. MARITIMA RES.	RAIBES	5.900	277	0	15.24	1015 SA	0 0 0 0
CARRERO CORON	ULTRAMAR	2.300	0	0	7.24	1.0000	0 0 0 0
CHIRIBAN	ICCP 1950 CANADA	2.700	0.943	22	70.94	2 012 SA	
TR. MARITIMA RES.	COLLINGWOOD	4.100	0	0	13.41	1015 SA	0 0 0 0
CARRERO CORON	COSTERO	960	0	0	3.23	1.0000	0 0 0 0
CORONEL	ICCO 1973 ALEMANIA FED	1.224	0	40	100.70	2 012 SA	
C. Y P. FERRALES	J.L. REYER	1.020	0	4%	17.20	0.0000	0 0 0 0
TRANSBORDADO	COSTERO	3.182	0	0	4.60	0.0000	0 0 0 0
COMPTON	ICCT 1947 JAPAN	10.000	1.201	37	166.70	1 011 SA	
PEÑES	INDIANAJARA	17.472	0	0	21.20	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PRODUCTOS	ULTRAMAR	4.606	19.475	0	9.32	7.0000	0 0 0 0
CONC	ICCE 1977 NORUEGA	17.629	0	40	170.00	1 015 SA	
PEÑES	ANGEL BERNER	20.262	0	0	29.30	1015 SA	0 0 0 0
B.TOE. PETROLUJICO	ULTRAMAR	0.476	20.422	0	10.12	13.0000	0 0 0 0
CHIRIBAN	ICCC 1963 BRASIL	1.903	4.062	10	79.11	1 015 SA	
TR. MARITIMA RES.	OROS	3.272	0	0	12.50	1015 SA	0 0 0 0
CARRERO CORON	ULTRAMAR	1.150	0	0	3.09	1.0000	0 0 0 0
DE BAL 1	1966 JAPAN	4.107	0.000	0	100.01	010 PP	0 0 0 0
TRANSB. DE BAL	MURE	6.450	0	0	20.45	0.0000	0 0 0 0
BARCAZA SIN PROPULS.	COSTERO	0	0	0	5.02	0.0000	0 0 0 0
DE BAL 2	1966 JAPAN	4.200	0.000	0	100.01	010 PP	0 0 0 0
TRANSB. DE BAL	MURE	6.450	0	0	20.45	0.0000	0 0 0 0
BARCAZA SIN PROPULS.	COSTERO	0	0	0	5.02	0.0000	0 0 0 0
DE BAL 3	1966 JAPAN	4.200	0.000	0	100.01	010 PP	0 0 0 0
TRANSB. DE BAL	MURE	6.450	0	0	20.45	0.0000	0 0 0 0
BARCAZA SIN PROPULS.	COSTERO	0	0	0	5.02	0.0000	0 0 0 0

PAIS O TIPO DE TRAFICO	ANO Y PAIS DE CONSTRUCCION SOC. CLASIFIC.	100 CARGA SECA TON	TRIP. CALORA TON	PROFUSION EN P. / EN MDS	POTENCIA Y VELOCIDAD EN M. / EN MDS	
11 SAL 4 TRAMP. DE SAL BARCAZA SIN POPULS. COSTERO	1944 JAPON	4.288	8.000	0	100-01	SIN PROFUSION
	MOSE	6.438	0	0	30-43	
	ABD	0	0	0	3-03	OCV 0
11 SAL 5 TRAMP. DE SAL BARCAZA SIN POPULS. COSTERO	1945 HOLANDA	4.023	7.900	0	99-31	SIN PROFUSION
	WILTON FIJERDRO	6.438	0	0	30-42	
	ABD	0	0	0	3-03	OCV 0
12 DE MARZO PERU PETROLEO	ICBR 1977 HOLANDA	31.632	0	30	307-43	1 BIESEL
	WORTER VERST	53.780	0	0	32-25	WORTER-BAUER
	ULTRAMAR LR	11.193	67.617	0	12-09	7-800CV 16
11 MEXICO CAPADERO COMU	ICBR 1964 BRASIL	8.947	16.401	48	145-30	1 BIESEL
	JONIGAS	13.130	432	0	19-38	141-BL-EX
	ULTRAMAR LR	4.210	0	0	7-95	7-700CV 13
11 SAL INDIU S. P. DE VULCAN CAPADERO COMU	ICBR 1956 CANADA	2.253	4.360	23	78-94	2 BIESEL
	GULLINGHOOD	3.872	0	0	13-04	VALANCEY RUMI
	COSTERO LR	960	0	0	5-18	1-200CV 18
BRILIANO JAPATA S. TUC. PETROLULICO	ICBP 1970 GRAN BRETANA	2.841	0	27	101-10	1 BIESEL
	WORTER	2.780	0	0	14-24	100-01-PIELSTEN
	ULTRAMAR LR	2.032	2.340	0	3-04	4-200CV 14
FABRICO J. MERO PERU S. TUC. PRODUCTO	ICPB 1968 JAPON	12.799	1.411	37	170-73	1 BIESEL
	ISHIKAWAJIMA	21.889	0	0	22-00	141-BL-EX
	ULTRAMAR LR	5.292	23.472	0	9-45	6-800CV 13
FABRICO J. MERO PERU S. TUC. PRODUCTO	ICPJ 1973 HOLANDA	16.764	734	30	170-61	1 BIESEL
	VERBUE	21.696	0	0	22-03	BAUER
	ULTRAMAR LR	6.322	28.897	0	9-47	9-200CV 13
QUIMAPE VICTORIA PERU S. TUC. PRODUCTO	ICPJ 1958 HOLANDA	12.548	300	48	170-40	1 BIESEL
	VERBUE	28.253	0	0	21-04	MAN
	ULTRAMAR LR	5.947	26.370	0	9-07	7-200CV 13
ANTICINA C. Y P. FEDERALES TRANSDABADOR	ICBP 1973 ESPANA	4.697	0	34	90-40	2 BIESEL
	ABT. CONSTRUCCIONES	2.308	0	230	14-00	BARRERO-M. H. MONTI
	COSTERO LR	2.388	0	0	4-73	4-200CV 16
INDEPENDENCIA PERU S. TUC. PRODUCTO	ICBR 1974 HOLANDA	14.764	734	30	170-61	1 BIESEL
	VERBUE	21.704	0	0	22-03	BAUER
	ULTRAMAR LR	6.314	28.896	0	9-47	9-200CV 13
MILAPA TR. MANTENIM. HEL. CAPADERO COMU	ICJC 1954 BRUCIA	2.316	7.294	31	107-53	1 BIESEL
	BRUNNENHOF	2.780	0	0	14-22	141-BL-EX
	ULTRAMAR MV	1.700	0	0	3-07	3-800CV 14
ANDE MAREZ PERU S. TUC. PRODUCTO	ICAN 1967 JAPON	12.763	1.411	37	170-69	1 BIESEL
	ISHIKAWAJIMA	21.797	0	0	22-00	141-BL-EX
	ULTRAMAR LR	5.948	23.472	0	9-44	6-800CV 13
ANDE MAREZ PERU S. TUC. PRODUCTO	ICPB 1953 BRUCIA	12.647	1.241	48	173-00	1 BIESEL
	WORTER-VALANCEY	19.480	0	0	11-31	100-01-PIELSTEN
	ULTRAMAR LR	6.449	23.630	0	9-20	6-700CV 14
LA PAZ C. Y P. FEDERALES TRANSDABADOR	ICLP 1964 JAPON	2.521	0	47	109-00	2 BIESEL
	WORTER	2.781	0	370	17-00	141-BL-EX
	COSTERO LR	3.419	0	0	4-22	3-800CV 17
LA PAZ CARBONO PERU S. TUC. PRODUCTO	ICPA 1955 GRAN BRETANA	11.063	380	48	163-28	1 BIESEL
	WORTER	16.366	0	0	20-73	100-01-PIELSTEN
	ULTRAMAR LR	5.669	22.149	0	9-09	6-200CV 13
RAVEL AVILA CARACAS PERU S. TUC. PRODUCTO	ICAE 1973 HOLANDA	16.764	734	30	170-61	1 BIESEL
	DE HOOP	21.704	0	0	22-03	BAUER
	ULTRAMAR LR	6.313	28.897	0	9-47	9-200CV 13
ANDINO TOROEDO PERU CABLE	ICBC 1967 GRAN BRETANA	7.992	0	38	140-60	1 BIESEL
	WORTER-LESLIE	9.330	0	0	19-24	WORTER-BAUER
	ULTRAMAR LR	6.442	11.736	0	8-02	6-800CV 17
ANDINO MONTANA PERU S. TUC. PRODUCTO	ICBN 1974 HOLANDA	16.764	734	30	170-61	1 BIESEL
	DE HOOP	21.689	0	0	22-03	BAUER
	ULTRAMAR LR	6.338	28.896	0	9-47	9-200CV 13

La distribución de la carga en nuestra flota mercante es la siguiente:

Como habíamos mencionado, para el tráfico del petróleo y sus derivados operan 34 embarcaciones, de las cuales 12 operan en el Pacífico y 22 en el Golfo de México, tres tienen ya 20 años de vida, por lo que deberán sustituirse a corto plazo, los restantes tienen una edad promedio de 10 años.

Para el transporte de carga seca a granel se cuenta con 10 embarcaciones de 12 años de edad promedio, siendo los 25 buques restantes destinados al transporte de carga general, incluyendo a los transbordadores.

Para el año de 1979 el 89.9% del comercio exterior de México se realizó por vía marítima, obteniendo en el transcurso de esta década nuestra marina mercante, un crecimiento promedio de 9%. Pasando de 1970 de 309 mil toneladas de registro bruto a 616 mil toneladas de registro bruto para 1978, llegando a hacer de 721 mil toneladas para 1979. (81)

Podemos señalar que nuestra marina mercante es insuficiente para atender la demanda de transporte que plantea el tráfico marítimo, ya que del tráfico de altura realizado fue de 38.4 millones de toneladas, siendo atendido en un 87.6% por buques de bandera extranjera y el 12.4% por embarcaciones naciona

(81) Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. (IEMMI) de 1970-79).

les; asimismo, de los 25.1 millones de toneladas correspondientes a cabotaje, el 11.7% fue manejado por buques extranjeros y el 88.3% por embarcaciones mexicanas; por lo que este movimiento necesitó de 3.696 buques extranjeros y 5,946 de buques nacionales, sólo que éstos fueron de menor capacidad que los primeros. (82)

La necesidad de fletar buques granelos para las importaciones de granos, preferentemente maíz, frijol, trigo entre otros, como la necesidad de contratar los servicios de buques tanque de embarcaciones extranjeras, se refleja en la balanza de pagos en cuantiosos pagos en divisas por conceptos de fletes, ya que en 1977 se pagaron 16,000 millones de pesos, obteniendo nuestra marina mercante solamente el 14%, situación que

para 1978 se agravó, ya que de 21,072 millones se captó solamente el 12%, reduciéndose aún más para 1979, ya que del gasto de 26,800 millones de pesos, nuestra marina mercante captó únicamente el 11%. (83)

(83) Lic. José E. Salgado Salgado. El transporte Marítimo como Factor de Desarrollo Nacional. Hacia una Política Nacional de Transporte Marítimo. Noviembre 1979. CONAFLEMAR Pág. 2.

De este gasto de 16,000 millones de pesos, de los cuales nuestra marina mercante captó únicamente el 11% repartido de la siguiente manera: Transportación Marítima Mexicana captó el 13% y Navimex el 1%.

"El informe del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio Internacional, señaló que el comercio mundial, alcanzó los 1,500 billones de dólares, controlando el 75% los siguientes países: La Comunidad Económica Europea el 40%, Estados Unidos el 15%, Japón el 10%, Unión Soviética el 5%, y Canadá el 5%. Cabe señalar que estos países poseen la marina mercante más importante del mundo, ya que de acuerdo con los datos de Loyds Register of Shipping, 155,988,000 de toneladas de registro bruto poseen, o sea el 40% de tonelaje de registro bruto mundial. Si se suman a éstos el resto de las flotas de países desarrollados más los países socialistas, que en conjunto suman el 5.7% del control del comercio mundial, se acrecientan las estadísticas del tonelaje de la marina mercante de estos países a 249,190,000 de toneladas de registro bruto y por consiguiente el 63% de tonelaje de registro bruto mundial.

La marina mercante de México está representada por el 0.17% o sea con 673,964 toneladas de registro bruto, frente a 413 millones de toneladas de registro bruto de la flota mundial. Siendo su comercio exterior equivalente al 0.6% frente al comercio mundial.

Si se tiene un desarrollo programado para 1990, se es para que el crecimiento de nuestra marina mercante sea de un 11% a un ritmo medio, para alcanzar un volumen de carta de 236 millones de toneladas en este último año, el transporte marítimo de ese volumen a precios actuales, representa un gasto por concepto de fletes de alrededor de 92,000 millones de pesos. Este desarrollo programado permitirá transportar la totalidad del tráfico de cabotaje, como obtener captar el 50% del movimiento de petróleo en tráfico de altura a través de las reservas de carga, asimismo, lograr el 50% del comercio marítimo exterior de sal y el 35% del tráfico de altura, de otros graneles y de carga en general.

En lo que respecta a la capacidad actual de transporte de cabotaje de petróleo y refinados, las perspectivas para 1990 es que ésta se aumente en un 203%, con la adquisición de 26 buques a la flota existente más 7 embarcaciones repartidas en 4 buques tanque prototipo y 3 buques petroquímicos, tomando en consideración la renovación de unidades necesarias que se presenten. (84)

En lo que se refiere a embarcaciones para el transporte de altura, se requieren 45 buques prototipo; 32 unidades de 50 mil y 13 de 150 mil toneladas de peso muerto, ya que se requiere que de 25.0 millones de toneladas de exportación de pe-

tróleo, pase a 124 millones en 1990.

Por otra parte, las perspectivas de embarcaciones para el transporte marítimo de graneles y carga general, son: 21 buques graneleros prototipo de 27,700 toneladas cada uno para alcanzar una capacidad de 569,843 toneladas de peso muerto, estas estadísticas no incluyen la exportación de sal, ya que para éste se requiere aparte 6 buques prototipo de 50 mil toneladas cada uno.

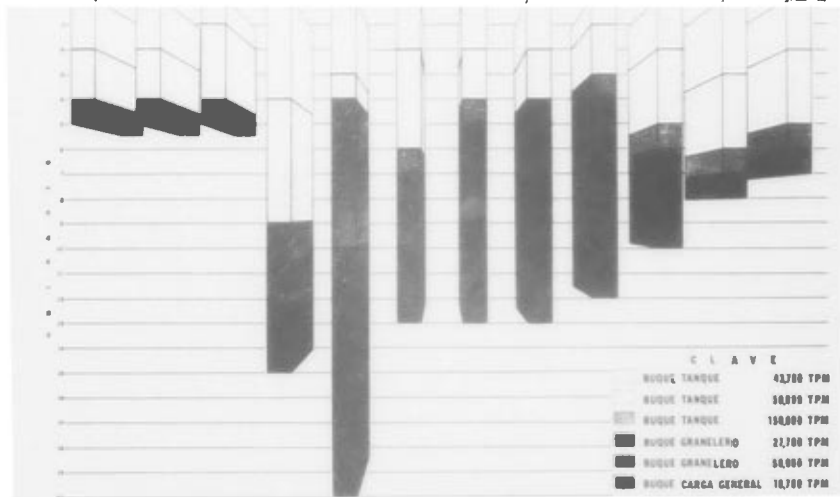
Para el transporte de carga general en el tráfico de altura se requiere 27 buques con capacidad de 167,000 toneladas de peso muerto que se sumarían a los 9 ya existentes. (85)

En resumen, podemos decir que se requiere el abanderamiento de 125 buques, más 15 para la reposición entre 1979 y 1990 y de esta forma lograr dar el paso de 1,075,688 toneladas de peso muerto obtenidas en 1979 a obtener para 1990, 1,106,488 toneladas de peso muerto. La capacidad de nuestra marina mercante representada en su tonelaje de registro bruto deberá triplicarse para pasar de 721 toneladas de registro bruto a 2.1 millones de toneladas de registro bruto para 1990. (86)

(85) I. ídem Pág. 9

(86) Salgado Salgado, José E.; La Marina Mercante Mexicana en 1980. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dept. de COXAPLEMAR. México, 1980
El autor define al tonelaje de registro bruto como la capacidad cúbica total del buque, comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas dadas en toneladas. Cónsulte se cuadro de Programa de Abanderamiento.

PROGRAMA DE ABANDERAMIENTO (EMBARCACIONES)



C L A V E

	BUQUE TANQUE	42,700 TPM
	BUQUE TANQUE	50,000 TPM
	BUQUE TANQUE	150,000 TPM
	BUQUE GRANELERO	21,700 TPM
	BUQUE GRANELERO	50,000 TPM
	BUQUE CARGA GENERAL	10,700 TPM

TOTAL 126 BUQUES

La necesidad de integrar los elementos de transporte marítimo para el desarrollo inevitable de éste, se logrará a través de una política global nacional, que se puede definir básicamente en siete puntos que deberán quedar desarrollados y agrupados alrededor de una Ley de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante. (87)

Estos siete puntos van destinados a resolver los problemas latentes como: La escasez de tripulación, la falta de personal técnico capacitado, la falta de convenios bilaterales con los principales países del comercio exterior de México, la búsqueda de la reserva unilateral de algunas cargas, otorgar financiamiento en condiciones preferenciales, lograr exenciones e incentivos fiscales y el establecimiento de nuevas empresas navieras.

Actualmente nuestro país cuenta con tres escuelas náuticas que buscan incrementar la disponibilidad de personal calificado y propiciar la permanencia en servicio activo de los egresados.

El plan de estudios a seguir de estas escuelas es de dos años, más un año de educación práctica a bordo de un buque escuela, con capacidad suficiente y que reúna equipos de práctica adecuados a nuestras necesidades.

(87) Ibídem Pág. 93

Para satisfacer las metas de tripulación requeridas para 1990, se necesitan 126 tripulaciones para abordar las 125 embarcaciones y cubrir de esta forma el déficit actual de 72 oficiales en la flota mercante y atender la demanda de tripulantes de remolcadores, dragas y barcos pesqueros. (88)

El plan de estudios generará 200 oficiales cada uno, 1992 profesionales y 3,730 subalternos para 1990. Para 1981 contaremos con un buque escuela adecuado a las necesidades de nuestra marina mercante, que vendrá a sustituir al actual "Primero de Junio" que está fuera de operaciones.

Es necesario incrementar los convenios y acuerdos bilaterales para asegurar la participación de la flota mexicana en el Comercio Internacional de Transporte Marítimo. Actualmente se han celebrado 40 convenios relacionados con el mar. En el capítulo cuarto se profundizará más acerca de este tema (').

(88) La Marina Mercante... Pág. 13

(') Cuadro Prioridades y Calendario Preliminar de Convenios Bilaterales Marítimos

PRIORIDADES Y CALENDARIO PRELIMINAR DE CONVENIOS

BILATERALES MARITIMOS

País	Comercio Marítimo en 1985-1 (Toneladas)	Beneficio Potencial		Fecha
		Toneladas 2	Flete 3	
Estados Unidos	8,792,942	3,517,177	1,934.4	1981-1982
Marruecos	1,418,817	567,527	312.1	1984-1985
Canadá	556,387	222,555	122.4	1981-1982
Japón	475,773	190,309	104.7	1981-1982
América Latina	2,506,663	1,002,665	551.4	
Argentina	1,113,354	445,342	244.9	1980-1981
Venezuela	746,158	298,463	164.2	1982-1981
Ecuador	287,800	115,120	63.3	1982-1983
Cuba	189,521	75,808	41.7	1984-1985
Colombia	94,315	37,726	20.7	1984-1985
Perú	75,515	30,206	16.6	1984-1985
Com. Econ. Europea	1,859,789	743,915	409.2	
Italia	480,435	192,174	105.7	1983-1984
Bélgica	452,776	181,111	99.6	1983-1984
Alemania (RFA)	306,319	122,527	67.4	1983-1984
Holanda	248,949	99,579	54.8	1983-1984
Francia	245,716	98,286	54.1	1983-1984
Inglaterra	125,594	50,238	27.6	1983-1984
China	158,791	63,516	34.9	1984-1985
Australia	158,166	63,267	34.8	1984-1985
España	155,984	62,393	34.3	1980-1981
India	118,176	47,270	26.0	1984-1985
Suecia	77,400	30,960	17.0	1984-1985
Total	16,278,888	6,511,554	3,581.2	

Estadísticas de las Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes

1. Excluye Petróleo y Sal
2. Considerando el 40% del comercio marítimo total
3. Cantidades en millones de pesos con base a tarifas y precios 1977

Estos convenios tienen como objeto permitir que una parte equitativa de la carga se transporte en buques de bandera nacional, equivalente al 40% de la carga; el otro 40% para ser transportado por buques del país signatario y el restante 20% de acuerdo con las disposiciones de las Naciones Unidas ratificada por México en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, quedará a disposición de terceras banderas que tradicionalmente sirvan esas rutas. Estos convenios tienen como objeto lograr que se triplique cuando menos el tonelaje de registro bruto existente, esto quiere decir que deberemos contar con una marina mercante de 2.1 millones de toneladas de registro bruto. (89)

Es necesario establecer una ley de reserva de carga para ciertos productos, los que podrán alcanzar hasta el 100% de cargamentos propiedad del Estado y el 50% del movimiento de altura de sal y petróleo.

Con el establecimiento de las reservas de carga se producirán operaciones más rentables, ya que la marina mercante nacional contará con los volúmenes necesarios de carga tanto en algunas rutas de carga regular, como en servicios de fletamento por contrato. Fomentando la utilización de nuestra industria mexicana de construcción naval, evitando la fuga de divisas por la compra de buques a otros países y que a la vez provocaría el

(89) Lic. Salgado Salgado J. La Marina Mercante... Op. Cit. Pág. 17

desarrollo de un astillero que en su primera etapa vendría a cubrir la demanda de buques tanques requerida por Petróleos Mexicanos, generaría empleos y reduciría la dependencia tecnológica existente.

Los incentivos y exenciones fiscales otorgados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con las de Comercio y de Comunicaciones y Transportes, buscan lograr obtener condiciones preferenciales tanto a los armadores como a los usuarios mexicanos del transporte marítimo: como son el subsidio de un porcentaje de la cuota "ad-valorem" señalada en la tarifa del impuesto general de importación y los certificados especiales de devolución de impuestos.

Además se deberá mantener la política de conceder precios bajos en el combustible y garantías para embarcaciones nacionales como ofrecerles prioridades de darsenas, mejores servicios en puertos, como un pago menor de derechos de puerto, para buques nacionales, otorgar créditos abiertos a largo plazo y a bajo interés, por medio del encansamiento del ahorro hacia la Marina Mercante mediante la emisión de bonos de Cédulas Hipotecarias Marítimas y otorgar el sistema de franquicia que no incluya el impuesto al Valor Agregado (IVA), por el flete marítimo en favor de sus usuarios, impuestos que deberán pagar los

que utilicen buques de pabellón extranjero. (90)

El establecimiento de nuevas empresas navieras estatales privadas o mixtas, cubrirán el requerimiento de nuestro transporte marítimo de las dependencias y entidades gubernamentales. Las cargas bajo el control del Estado proporcionarán a las líneas nacionales una mejor posición negociadora y una mejor participación en las conferencias marítimas.

Buscar el impulso al transporte multimodal para lograr una integración económica del país, para lo que es necesario mejorar nuestro sistema portuario nacional, hacer el puerto un polo de desarrollo industrial, ya que hasta ahora podríamos considerarlos únicamente como puntos de enlace.

La función principal de un puerto es el manejo adecuado de la carga que debe comprender desde el almacenamiento de las mercancías hasta los servicios auxiliares de los buques y a la navegación. Para lograr esto, debe contar con una infraestructura adecuada para que preste servicios necesarios. Entre los elementos de infraestructura debemos mencionar los de acceso, protección, señalamiento, atraque, tráfico, almacena-

(90) Ibidem Págs. 14 y 15. "Acuerdo del 28 de agosto de 1975 que dispone se devuelvan a las empresas armadoras mexicanas los impuestos que causen sus actividades. Estas devoluciones se harán a través de certificados de devolución de impuestos (CEDIS), los que serán nominales e intransferibles y con una duración de 5 años a partir de la fecha de expedición.

miento, maquinaria y equipo. (91)

Entre los servicios que debe prestar un puerto, está el pilotaje, remolque, maniobras operacionales, almacenamiento, transporte interno, teléfono, fuerza electromotriz, abastecimiento de agua y avituallamiento en general.

Como señalamos anteriormente, el manejo de la carga es la función primordial del puerto y éste debe de cumplir tres requisitos que son: manejar grandes volúmenes de carga en el menor tiempo posible, al mínimo de costo y con la máxima seguridad. Nuestros puertos enfrentan problemas tales como la dotación de equipo, condiciones de operación que afectan los niveles de eficiencia y el aprovechamiento de la capacidad instalada, un incipiente grado de especialización y mecanización, ya que los volúmenes de carga que manejan son bajos y de muy diversa naturaleza.

Entre 1970 y 1978 el movimiento nacional de carga marítima se duplicó de 36.4 millones de toneladas a 75.5 millones de toneladas, lo que representa un crecimiento medio del 9.6% distribuyéndose de la siguiente forma: Para el movimiento de fluidos el 67% del total de peso muerto para los graneles el 26% restando el 7% para carga general.

(91) Jiménez Parada Rafael: Problemática Administrativa y Operacional en los Puertos Nacionales, México, D.F. ICF Fuente Unidad de Asuntos Internacionales 1979

Concentrándose el 70% del movimiento de la carga, principalmente en 8 puertos; Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, en el Golfo de México y Guaymas, Manzanillo, Mazatlán, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el litoral del Océano Pacífico, no debiendo olvidar la importancia que día con día van adquiriendo, Morro Redondo, B.C.N. Isla de Cedros, con el volumen de sal que maneja y la Isla San Marcos, Golfo de California B.C.S. con el yeso, ambos manejan mayor volumen de carga en dichos productos que el Puerto de Veracruz.

En conjunto se estima que el volumen de carga que alcanzarán para 1990, será de 265.3 millones de toneladas, donde estos 8 puertos seguirán obteniendo en conjunto la mayor participación del movimiento portuario nacional que representaría en este último año el 80% del total manejado. (92)

Las modalidades que se establezcan en los puertos para el manejo de la carga, deberán adecuarse específicamente a las necesidades de cada puerto.

Para atender los requerimientos, se ha establecido una política sectorial para el desarrollo portuario, que recoge y complementa las acciones que en esta materia contiene el Programa Quinquenal del Sector Comunicaciones y Transportes 1978-1982, especialmente para las ocho terminales prioritarias.

(92) Política y Programa de Desarrollo... Pág. 3

Por lo que podemos mencionar, que hay que aumentar la capacidad del transporte de personas y mercancías, mejorar y aumentar las condiciones de operación y funcionamiento de los puertos, fortalecer el sistema multimodal de transporte, a través del uso de contenedores, sistema moderno de transporte que viene a impulsar el transporte multimodal de una manera programada y de acuerdo a los intereses nacionales, ya que el método permite reunir cierto número de bultos pequeños o de embalar bultos grandes y difíciles de manejar y estibar en unidades de dimensiones normalizadas, disminuyendo y simplificando las operaciones de manipulación de cargas fraccionadas y reduciendo así los gastos generales de transporte, como también habrá que consolidar la organización de los puertos en beneficio de los usuarios para que éstos obtengan servicios a bajo costo.

Podemos hacer énfasis en que el programa de la infraestructura para la ampliación y rehabilitación de los puertos es incrementar la capacidad y mejorar las condiciones de operación del sistema, mediante la dotación al puerto de equipamiento portuario con señalamiento y balizamiento marítimo, la construcción y rehabilitación de muelles, que tendrían un efecto directo al evitar la estadía de los buques, así como lograr que éstos puedan entrar al muelle lo antes posible, reduciendo costos y generando un ahorro neto de divisas, además de lograr la entrada de buques de mayor tamaño, al ampliar las zonas navegables y de maniobras mediante obras de dragado.

Como segundo punto la creación moderna de instalaciones de almacenaje en cada puerto, podemos mencionar: un patio para el manejo de contenedores en el Puerto de Veracruz, bodegas mecanizadas para la descarga de granos, para Coatzacoalcos, un cobertizo para el manejo de productos inflamables en Tampico, para el Puerto de Salina Cruz se tiene programada la pavimentación del patio para uso de contenedores y para el Puerto de Lázaro Cárdenas la construcción de una bodega mecanizada para el manejo de granos.

Como tercer punto, mejorar la protección y accesos ferroviarios y carreteras en los puertos, para mejorar su viabilidad interna y fluidez de las maniobras. (93)

Una de las medidas que el Gobierno Federal ha tomado con el fin de mejorar y terminar con los problemas a que se enfrentan los puertos, al no contar con las medidas de transporte adecuadas para movilizar las cargas que llegan a los mismos, es la creación de la empresa mexicana de transporte multimodal, con la cual se pretende coordinar tanto a las empresas navieras, autotransporte, ferrocarril, como aviación, a fin de garantizar la atención a las crecientes demandas que el desarrollo de nuestra economía exige.

(93) Para 1977 se invirtieron 370 millones de pesos, para la construcción de obras portuarias en todo el territorio mexicano. Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. La Marina Mercante Iberoamericana. Fuente S.C.T. Oficina de CONAFLEMAR, 1979.

También sería útil el establecimiento de la autoridad portuaria autónoma, así como auténticas zonas francas, con lo que convertiremos a los puertos en centros industriales.

PROYECTO ALFA OMEGA.- El primero de junio de 1978 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentó al Presidente de la República el proyecto "Alfa-Omega" relativo al puerto terrestre en el Istmo de Tehuantepec.

Con la construcción de este puente terrestre, se pretende ofrecer a los usuarios, ahorros sustanciales y mejores servicios como una nueva opción del Canal de Panamá, con el inicio del proyecto se moverá alrededor de 760,000 toneladas anuales pero cuando esté en pleno funcionamiento se captará cuando menos el 7% de la carga en contenedores que hoy día utiliza el Canal de Panamá.

A través de este puente se pretende obtener para México:

- a) Aumento en la eficiencia y productividad de ambas terminales.
- b) Creación de fuentes de trabajo.
- c) Entrada de divisas fuertes con la prestación de servicios especializados a armadores extranjeros.
- d) Adquisición de una moderna tecnología portuaria.

- e) Participación en las rutas internacionales del transporte marítimo.
- f) Favorecer el desarrollo económico de la zona.
- g) Actuar en el transporte multimodal.
- h) Ampliación de las disposiciones internacionales, sobre contenedores, Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 y Convenio Internacional para la Seguridad de Contenedores de 1972.
- i) Actualización de la Legislación Nacional por lo que se refiere a los contenedores y otras materias afines relacionadas con el transporte marítimo.
- j) Conocer a fondo el manejo de los contenedores y de otros sistemas de Unitarización de las cargas, si bien es cierto que manejan contenedores a través de Veracruz, Turpan, Tampico y Lázaro Cárdenas, con cierta regularidad, aun cuando no con las técnicas más apropiadas para el manejo de esas cargas.
- k) Tomar conciencia de la realidad marítima mexicana. (94)

(94) El Transporte Marítimo,.. Págs. 31 y 32. Para un estudio más amplio consultar: Proyecto Alfa-Omega, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, SCT, 1978. Consta de un estudio en tres volúmenes y un resumen.

Una vez analizada la importancia de los servicios de transporte marítimo y saber con esto, las líneas navieras que tocan puertos mexicanos y por consiguiente sus rutas, fue con el propósito de informar y servir a aquellos usuarios de nuestro transporte marítimo.

Así como la existencia del sistema de conferencias, como monopolios marítimos en los servicios regulares de línea, quienes tienen el privilegio de adoptar decisiones unilaterales que afectan decisivamente los intereses de los usuarios de los servicios de transporte marítimo y por consiguiente los intereses nacionales o públicos de los países en cuyas rutas presta servicio.

La necesidad de reglamentación de éstas es inminente para aquellos países donde estén en surgimiento sus marinas mercantes, para así poder lograr obtener, un intercambio comercial más justo y evitar al máximo las medidas discriminatorias de las que hasta la fecha han sido causa.

Es así que la convención del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, introduce nuevos cambios en las prácticas de las conferencias, abriendo un nuevo camino a los países en desarrollo, al estipular la participación de sus líneas nacionales, como también la creación de consejos de usuarios.

Asimismo introduce un mecanismo de conciliación internacional, que podrá ser utilizado por las conferencias marítimas, por las líneas navieras que en ella participan y por los usuarios que utilizan los servicios que las conferencias ofrecen.

El objeto de establecer consejos de usuarios es con el fin de que éstos logren proteger sus intereses frente a las conferencias, a través de mecanismos de consultas y negociación, y ya no en forma unilateral como hasta la fecha lo venían haciendo las conferencias marítimas.

El señalar la creación de los consejos de usuarios lleva implícito que éstos cuenten con un órgano registrador de fletes, como parte indispensable para el desarrollo del transporte marítimo nacional.

La marina mercante de cualquier país viene a significar en gran medida el desarrollo económico de éste. El dar a conocer la problemática de nuestra flota mercante como el lugar que ocupa ésta frente a la flota mundial, es con el objeto de comprometernos a buscar su expansión, en forma coherente al crecimiento económico de nuestro país, dentro de un marco de política sectorial que atienda las necesidades de nuestro comercio marítimo y que contribuya a mejorar nuestra posición en la balanza de pagos.

III. EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA BALANZA DE PAGOS

Este capítulo tiene por objeto mostrar las consecuencias económicas que provocan la falta de una marina mercante autosuficiente y la carencia de puertos adecuadamente equipados para manejar el volumen de mercancías que conforman nuestro comercio exterior. Estas consecuencias económicas se ven reflejadas en los saldos desfavorables de nuestra balanza de pagos. Nuestras importaciones se encarecen grandemente y la dependencia con el exterior en materia de transporte marítimo aumenta.

El papel que juega el transporte marítimo en el comercio exterior de nuestro país es muy importante, en el año de 1978 el 82.9% de nuestro comercio exterior se transportó por vía marítima. (1) El gasto por concepto de fletes para este mismo año fue de 21,000 millones de pesos, de los cuales nuestra marina mercante captó únicamente 2,950 millones de pesos equivalentes al 14% de los fletes totales. (2)

La fuga de divisas que provoca esta situación es muy considerable, es evidente que las unidades de la flota mercante mexicana son insuficientes para atender la demanda de transporte en nuestro país. Algunas compañías mexicanas que dependen

(1) Lineamientos de Política y Programas... Pág. 76

(2) Ibídem Pág. 21

del transporte marítimo, se ven obligadas a contratar buques extranjeros; tal es el caso de Petróleos Mexicanos, Conasupo, Pertimex y Comisión Federal de Electricidad, entre otras, que utilizan grandemente este medio de transporte para el tráfico de fluidos, la importación de graneles, maquinaria y equipo. La Compañía Transportación Marítima Mexicana mantiene en fletamento 12 buques cargueros matriculados en el extranjero, Fertilizantes Mexicanos Fosfatados renta permanentemente 4 embarcaciones de bandera sueca para la importación de roca fosfórica. (3)

Tenemos además, el reciente caso de la Conasupo, que para transportar el grano importado, tuvo que fletar navíos de bandera extranjera a muy altos costos, incrementados por las largas estadías debido a la insuficiencia de la infraestructura y equipo portuario en el sistema nacional y debido también a que no se contaba con vagones de ferrocarril que pudieran transportar la carga a su destino. (4)

Considerando el nivel de desarrollo en el que se encuentra nuestro país y aunado a éste el auge que ha tenido la producción de hidrocarburos (5), el papel de transporte maríti-

(3) Inversiones Terminales Marítimas... Pág. 22

(4) Ibidem Pág. 22

(5) El 31 de diciembre de 1979 Pemex informó que nuestras reservas comprobadas de hidrocarburos aumentaron a 45,800 millones de barriles (14% más). Además de que en 1980 se iniciarán las ventas de este producto a Francia, Yugoslavia y otros países.

mo y el de los puertos es de vital importancia, no sólo como una necesidad, sino también como un medio para corregir los sal dos desfavorables en nuestra balanza de pagos. Ya que nuestros productos podrían competir en mejores condiciones dentro del mercado mundial, se ahorrarían divisas y se disminuiría la dependencia con el exterior.

Al analizar nuestra balanza de pagos de 1978, nos encontramos con lo siguiente: El sector externo de nuestro país se vió modificado debido a la actividad económica. El aumento de la actividad petrolera comenzó a reflejarse en la balanza de pagos, indicando el paso por una época de transición. El dinamismo de nuestra economía limitó la generación de excedentes a lo que se sumó la persistencia de obstáculos estructurales tales como deficiencia en instalaciones portuarias y medios de transporte, inexperiencia en la exportación, alza de los costos internos y falta de calidad de los productos en algunos casos.

(6)

Creemos que estos desequilibrios en la balanza de pagos podrían corregirse en gran medida fortaleciendo nuestra marina mercante y mejorando la infraestructura portuaria de nuestro país.

(6) Banco Nacional de México, S. A. Examen de la Situación Económica de México. Marzo 1979. Volumen LV. Núm. 640. Publicación mensual.

A. INCIDENCIA DE LOS FLETES MARITIMOS
EN LA BALANZA DE PAGOS

La balanza de pagos está integrada por dos grandes balanzas: La balanza de transacciones en cuenta corriente y la balanza de capitales. (7)

La primera comprende la balanza comercial, que registra las exportaciones e importaciones de mercancías y la balanza de servicios, que incluye los ingresos y pagos por concepto de servicios (fletes y seguros entre ellos), prestados al exterior o recibidos de éste. No daremos mayor explicación acerca de la balanza de capitales, ya que la que nos interesa para el presente estudio es la balanza de transacciones en cuenta corriente, en especial la balanza de servicios. En la balanza de servicios es donde se registra el total de los pagos que hicieron los residentes de un país a los del exterior y los que a su vez recibieron de éstos los nacionales, por concepto de prestación de servicios (8), tales como los de transporte que comprenden: fletes y alquileres de barcos, tráfico de pasajeros, derechos de puertos y canales, tránsito ferroviario, tasas de servicios de correo, de teléfonos y pasajes internacionales entre otros.

(7) Torres Jaytán R. Teoría del Comercio Internacional. Editorial S.XXI Editores, S. A. México 1972. Pág. 205

(8) Ibidem Pág. 208

Es necesario señalar que la determinación de la incidencia de fletes en la balanza de pagos es muy imprecisa, ya que existen una serie de factores que la impiden.

En el caso de las exportaciones, la información estadística acerca del valor total de los fletes, es mucho más escasa que en el caso de las importaciones. El flete de las exportaciones normalmente no repercute en la balanza de pagos, ya que es siempre el importador quien cubre estos gastos y por lo tanto no figura en las estadísticas sobre balanza de pagos, salvo en aquellos casos en que los fletes percibidos por los navíos del país exportador, por el transporte de exportaciones, figuren como partida acreedora.

Para comprender mejor esta situación, es necesario hablar de los términos de embarque que son los términos de venta. En lo que se refiere a los fletes y a los seguros, los términos de embarque tienen vital importancia para determinar en qué sentido fluyen los ingresos representados por los fletes y los seguros, hacia el país del vendedor o hacia el país del comprador.

Cuando un comprador y un vendedor concertar un contrato de compraventa, en éste queda estipulado los términos de embarque. Esto quiere decir que el vendedor al dar la cotización de la mercancía que está ofreciendo, señala si ese precio incluye únicamente el costo de la mercancía o el costo de la mercancía y el flete o el costo de la mercancía, el flete y el seguro.

Los términos de embarque más utilizados en el comercio internacional son:

- F.O.B. (Free on Board) Significa "Libre a bordo", lo cual implica que el exportador tiene la obligación de poner la mercancía a bordo del medio de transporte; de ahí en adelante, los riesgos y los gastos corren por cuenta del importador. (9)
- C. & F. (Cost and Freight) Significa "Costo y Flete", lo cual implica que el exportador tiene la obligación de contratar el medio de transporte en el que viajará la mercancía y, además, deberá pagar el costo del flete. Todos los demás gastos tales como seguro y descarga, son por cuenta del importador. (10)
- C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) Significa "Costo, Seguro y Flete", esto implica que el exportador está obligado a contratar el transporte, pagar el flete y el costo del seguro que cubre las mercancías. Los gastos tales como la descarga y otros, son por cuenta del importador. (11)

La mayoría de las exportaciones se pagan sobre la base F.O.B., ya que los gastos de flete influyen en el precio de venta al público del producto en el país del importador, por lo tanto es el importador quien cubre en última instancia los costos de seguros y fletes, aun cuando éstos hayan sido proporcionados por compañías pertenecientes al país del exportador. (12)

(9) Witker J. y Pérez Nieto L. Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. México 1976 Pág. 201

(10) Ibídem Pág. 202

(11) Ibídem Pág. 203

(12) Fomento del Comercio de Invisibles de los Países en Desarrollo. UNCTAD. 1964 E/Conf.46/C.3/L.47 Add. 1 Págs. 31 y 32

En el caso de las importaciones, la información estadística con la que se cuenta es mucho más amplia. Para efectos estadísticos, las importaciones están calculadas sobre la base C.I.F., ya que al contrario de las exportaciones, el costo del seguro y del flete, repercute en el valor total pagado por el producto en el país del importador. Por lo que es más fácil de determinar el monto por concepto de fletes que se paga en nuestro país a este respecto. Esta erogación aparece en nuestra balanza de pagos incluida en el valor de las importaciones.

Debemos tomar en cuenta, que al contar con una marina mercante insuficiente y pequeña, un muy alto porcentaje de los gastos que se hacen por pago de fletes son para compañías extranjeras, por lo que el valor de los pagos por concepto de importación de servicios de transporte, suele figurar como partida deudora. (13)

Existen otros motivos por los cuales es difícil determinar la incidencia de los fletes en la balanza de pagos. Entre ellos tenemos que, aunque en general los fletes marítimos comprenden los gastos de carga y descarga, no siempre sucede así; al menos cuando se trata de buques de servicio irregular, y principalmente cuando las mercancías que se transportan son a granel. En estos casos, suele no incluirse en las tarifas de fletes los gastos de carga, descarga e incluso estiba,

(13) Ibídem Págs. 36 y 37

cuya incidencia es muy considerable. Debemos tomar en cuenta también que la incidencia global de los gastos de flete en las exportaciones varía según la mercancía. (14)

Tanto los fletes como los seguros están registrados de manera global en la balanza de servicios de la balanza de pagos, en el renglón de "otros servicios", por lo que estas partidas son difíciles de identificar individualmente. Por esta razón a estas partidas se les conoce con el nombre de "invisibles e intangibles".

La institución que se encarga de elaborar la balanza de pagos es el Banco de México, S. A., quien recibe la información necesaria de las dependencias que intervienen en nuestro comercio exterior. La balanza de pagos aparece en el informe que anualmente presenta esta institución, pero como mencionamos anteriormente, no aparecen en ella los datos de gasto de fletes en las importaciones o el ingreso de los fletes en las exportaciones.

Sin embargo, en el informe que presentó la citada institución para el año de 1979, aparece detallado el valor de las importaciones de la siguiente manera:

(14) Fomento del Comercio Invisible de los Países en Desarrollo. Medidas para mejorar el comercio de invisible de los países en desarrollo aumentando los ingresos por concepto de servicios, como el turismo y reduciendo los gastos por concepto de seguros y similares. E/Conf. 46/C. 3/L. 47 UNCTAD. 1964 Pág. 24

IMPORTACION DE MERCANCIAS (P)

(Millones de Dólares)

<u>C o n c e p t o</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>Variación %</u>
Total (C.I.F.)	8,143.7	12,097.2	48.5
Fletes y Seguros	419.1	599.8	43.1
Total (Valor Comercial)	7,724.6	11,497.4	48.8
Bienes de Consumo	427.1	676.2	58.6
Bienes de Uso Intermedio	5,361.1	7,411.9	39.4
Bienes de Inversión	1,981.4	3,407.3	72.0

FUENTE: Informe Anual del Banco de México, S. A.
1979

(P): Cifras Preliminares

De esta manera han calculado sobre el valor de las im
portaciones, un porcentaje por concepto de fletes y seguros.
Cabe señalar que no deja de ser un cálculo ya que la informa-
ción con la que se cuenta no es del todo precisa.

Sabemos que este análisis detallado se llevará a cabo
en los años siguientes y que incluso se hará para los años de
1970 a 1978 por la creciente necesidad que existe de saber el
valor real de las importaciones y, por otro lado, el de los fle-
tes y seguros. (15)

Los datos que aparecen en el cuadro presentado, com-
prenden el valor real de las importaciones y el valor de los
fletes que se señala, incluye fletes marítimos, aéreos y terres-
tres.

(15) Datos proporcionados por un funcionario del Banco de Mé-
xico, S. A.

Para saber el valor total de los fletes marítimos, tu vimos que recurrir a la CONAFLEMAR, quien como mencionamos en el primer capítulo, entre sus funciones se encuentra la de estudiar los fletes marítimos y llevar al día el registro de los mismos. Con la información que posee esta comisión, puede calcular en forma más precisa el valor de los mismos.

Los datos que aparecen en el informe anual del Banco de México, acerca del desglose de las mercancías en su valor, se limita únicamente a las importaciones, ya que como mencionamos anteriormente, se considera que el valor de los fletes y los seguros en las exportaciones, repercuten en la balanza de pagos del país del exportador.

En el siguiente inciso se hablará más ampliamente de lo que implicó el gasto por concepto de fletes en nuestro comercio exterior.

**B. MEJORAMIENTO DE LA BALANZA DE PAGOS CON
EL FORTALECIMIENTO DE LA MARINA MERCAN-
TE NACIONAL Y LA INFRAESTRUCTURA POR-
TUARIA**

Como mencionamos al principio de este capítulo, consi-deramos que fortaleciendo nuestra marina mercante se podrían co-regir en gran medida los desequilibrios de nuestra balanza de pagos. Esto implica al mismo tiempo la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria, ya que debemos recordar que la agili-

zación en la carga y descarga influye enormemente en el pago de los fletes y a su vez, en el costo final del producto importado o exportado.

Los posibles beneficios que se lograrían para la balanza de pagos al fortalecer nuestra marina mercante y mejorar nuestra infraestructura portuaria serían:

1. Pagos de los fletes ahorrados en el transporte de importaciones al utilizar navíos nacionales. Al contar con una marina mercante suficiente, nuestras importaciones podrían ser transportadas por estar evitando así fuga de divisas y abaratando al mismo tiempo el costo de las mismas.

2. Abaratamiento del costo de los fletes al contar con una infraestructura portuaria adecuada que agilice la carga y descarga de las mercancías, evitando el costo de largas estadias de los buques en los puertos esperando cargar o descargar. Al fortalecer nuestra marina mercante necesitamos mejorar la infraestructura portuaria ya que sería inútil tener grandes barcos que transporten nuestro comercio exterior, si no contamos con puertos adecuados que den entrada a dichos barcos.

3. La captación de pagos de fletes en el transporte de exportaciones. Esto permitiría a nuestros exportadores ofrecer sus productos sobre una base C.I.F., utilizando empresas marítimas nacionales.

4. Reducción de la dependencia económica al dejar de contratar los servicios de transporte con empresas extranjeras. Colocándonos en mejor posición de negociar la compraventa de productos necesarios para nuestro desarrollo, y la posibilidad de colocar los productos mexicanos a precios más adecuados en el mercado mundial.

5. Pagos de fletes captados en el comercio de terceros países. Al contar con una marina mercante más grande, ésta podría vender sus servicios a terceros países.

En un estudio realizado por la CONUCOD (16), se señalan los beneficios de la balanza de pagos tan sólo como un efecto indirecto de la explotación de una marina mercante. Así como otros este estudio se llevó a cabo con el objeto de recomendar a los países en vías de desarrollo, el fomento o la expansión de sus marinas mercantes.

El mismo señala que la explotación de una marina mercante es una actividad económica, que una flota puede establecerse simplemente por sus efectos sobre el ingreso, o como un aspecto de la industrialización de una economía. Toda actividad económica por definición, influye sobre la corriente del ingreso. (17)

(16) Establecimiento o Expansión de las Marinas Mercantes de los Países en Desarrollo T/D 32.64 UNCTAD Nueva York. Pág. 42

(17) Ibidem Pág. 36

Influye en primer lugar, mediante la inversión inicial si se hace uso de recursos internos; en segundo lugar, mediante salarios y beneficios derivados de la explotación de la empresa establecida y en tercer lugar, mediante los efectos indirectos y concretos.

El ingreso creado mediante una inversión en transporte marítimo, continúa diciendo el estudio, puede ser cuantitativamente diferente a la inversión en cualquier otra actividad. Si los buques se importan no hay ningún elemento interno en la inversión y por consiguiente, no hay creación de ingreso. En cambio, si los buques se construyeran en el país, los efectos de la creación de ingreso serían considerables.

La segunda fuente de creación de ingreso que deriva de la explotación de la empresa depende de la relación de incremento capital/producto y de la relación de incremento capital/empleo. Al existir un incremento de capital, se produce un aumento en el empleo. Además, debemos de señalar que la existencia de créditos vinculados para la inversión en transporte marítimo constituye un poderoso factor.

Aparte de estas contribuciones directas a la corriente del ingreso, la inversión al transporte marítimo produce también efectos indirectos. Este estudio señala que los efectos

indirectos suelen ser de mayor importancia que los directos.

Los principales efectos indirectos sobre la corriente del ingreso que señala el multicitado estudio, son los siguientes:

a) Evita las alteraciones de los servicios de transporte marítimo durante la época de guerra en la que el país interesado no participa directamente.

b) Se reduce la dependencia económica.

c) Poder de influir en las decisiones de las conferencias. Una compañía de transporte marítimo nacional puede ejercer ciertas influencias en el seno de una conferencia, sobre todo en la fijación de tarifas de fletes. Una compañía nacional que tenga un considerable participación en un determinado tráfico, se encontrará en mejor posición de negociar, que otra cuyo porcentaje sea relativamente pequeño. La obtención de reducciones de las tarifas de fletes o de mejoras en los servicios, es tan importante en las mercancías de exportación tradicional, fundamentalmente los productos primarios, como en las exportaciones no tradicionales.

d) Integración económica. En los países con extenso litoral en relación con su región o con un territorio accidentado o que están formados por diversas zonas terrestres separadas,

puede ser imprescindible la existencia de una flota mercante que comunique las diversas partes de la nación o simplemente como medio de lograr la integración económica de varios países.

e) Fomento de las exportaciones. El establecimiento de servicios de transporte marítimo es por lo general una de las condiciones previas más importantes para el desarrollo del comercio internacional. La existencia de buques de pabellón nacional en una ruta comercial, proveerá el comercio nacional de exportación.

f) Diversificación del empleo. Esto se refiere no sólo a las necesidades de la tripulación de las embarcaciones, sino que se requiere también de técnicos en tráfico marítimo, fletes, reparaciones y construcciones navales, seguros marítimos, compraventas marítimas, clasificación de buques, registro de naves, administración de empresas armadoras, construcciones portuarias, estibadores y alijadores entre otros muchos.

g) Mejoramiento de la balanza de pagos. El establecimiento de una industria de transporte marítimo nacional, es considerado por los países en vías de desarrollo como un medio de ahorrar y obtener divisas. Los países en desarrollo como grupo tienen un saldo desfavorable en la cuenta de transporte marítimo de la balanza de pagos, lo que está implícito en el porcentaje relativamente pequeño de tonelaje mundial que poseen,

por lo que esto sería un medio de mejorar el déficit en la balanza de pagos. (18)

Como podemos apreciar con este estudio, los beneficios que pueden obtenerse a través del fortalecimiento de nuestra marina mercante, son muchos y sus beneficios que repercutirían en nuestro desarrollo económico.

Pero debemos tomar en cuenta que es de fundamental inportancia, mejorar al mismo tiempo las instalaciones portuarias para reducir los gastos del transporte marítimo, ya que los gastos de transporte interior y manipulación de la carga en los puertos, comprendido el costo del tiempo de permanencia de los buques en los puertos, constituyen una proporción considerable de los gastos del transporte marítimo, desde el lugar de origen hasta el destino, por lo que existen grandes posibilidades de reducir los gastos perfeccionando las instalaciones portuarias ya existentes.

Hasta 1976, las inversiones destinadas a los puertos nacionales, fueron atonizadas en tal forma, que ningún puerto quedó apto para recibir el volumen de mercancías recibidas en el último semestre de 1978 y a pesar de los nuevos lineamientos de política sectorial, fue imposible subsanar en el lapso de un año y medio, lo realizado durante muchos años atrás. (19)

(18) Ibídem Pág. 6-11

(19) Inversiones en Terminales Marítimas... Pág. 25

Sin embargo, el Gobierno Mexicano ha tomado medidas encaminadas a mejorar el sistema portuario nacional, con el propósito de que nuestros puertos cuenten con suficientes facilidades, amplitud de entradas y lugares de atraque; con extensión suficiente en tierra para el almacenamiento de mercancías desembarcadas o en espera de buques para ser embarcadas; con comunicaciones adecuadas, carreteras y ferrocarriles que comuniquen con las zonas de producción y de consumo y con las instalaciones necesarias para su conservación y mantenimiento. (20)

Para terminar, debemos señalar que uno de los propósitos de la política económica de 1980, es canalizar fuertes sumas para adquirir equipos de transporte y para ampliar o mejorar la red nacional de almacenes y puertos. (21)

Actualmente nuestra carga de altura se mueve principalmente por siete terminales que son: Coatzacoalcos, Veracruz; Tampico, Tamps.; Veracruz, Ver.; Morro Redondo Isla de Cedros, Baja California Norte; Isla San Marcos, Baja California Sur; Manzanillo, Colima y Guaymas, Son. A estos puertos se destinan la mayor parte de las inversiones.

(20) Ibídem Pág. 25

(21) Salgado y Salgado, J. Eusebio. El Transporte...
Op. Cit. 12

C. COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO

El desarrollo del comercio exterior de México es un reflejo de su proceso de desarrollo económico. De un país exportador neto de productos mineros en la colonia e incluso bien avanzado el período independiente, en la actualidad nuestro país ha logrado que sus exportaciones de productos manufacturados ocupen un lugar considerable dentro del mercado mundial. El proceso de industrialización sostenido a partir de la posguerra ha marcado la pauta de la política comercial, ya que esta política ha sido adecuada a las necesidades del desarrollo económico del país. (22)

Este desarrollo ha provocado el mantenimiento de un déficit en la balanza comercial por la constante importación de maquinaria, equipo y tecnología necesaria para la industrialización de nuestra economía. A pesar de las medidas tomadas por el Gobierno, tendientes a sustituir las importaciones y fomentar las exportaciones, principalmente las de productos manufacturados, las altas de crecimiento observadas por la economía durante períodos prolongados, ha impedido la corrección del saldo comercial negativo con el exterior. Aunado a la situación actual en que se han tenido que importar granos para el consumo interno.

Las importaciones de bienes se han racionalizado en años recientes y se han dado pasos efectivos en materia de fomento a la exportación, medidas sin las cuales México no hubiese podido hacer frente a la grave crisis económica de los años 1974 y 1975. Al mismo tiempo se han hecho los esfuerzos necesarios para diversificar productos y mercados exteriores, conquistando nuevas áreas para así reducir la dependencia de un solo comprador o vendedor. (23)

Los efectos de la mencionada crisis se resintieron principalmente en el comercio exterior, ya que los mercados de exportación se vieron reducidos y las corrientes financieras se vieron mermadas.

Ante esta situación, el Gobierno Mexicano puso en práctica una serie de disposiciones permanentes o temporales, con el fin de defender la balanza comercial del país. Se propuso restringir las importaciones a lo indispensable, sin afectar los bienes de consumo de primera necesidad o las adquisiciones de artículos necesarios para el crecimiento económico del país. Para ello se intensificó la política de sustitución de importaciones y se restringieron las compras externas del sector público, para lo cual se había creado ya, el Comité de Importaciones del Sector Público, quien programa y aprueba las importaciones de este sector. (24)

(23) Ibídem Pág. 223

(24) Ibídem Pág. 225

A partir del 14 de julio de 1975, quedaron sujetas al régimen de permiso, todas las mercancías que no lo estaban anteriormente, como una medida temporal. Sin embargo, poco tiempo después quedaron exceptuadas de este régimen, las importaciones provenientes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). De esta manera se racionalizaron enormemente las importaciones, sobre todo las de artículos suntuarios y por el contrario se protegieron las importaciones de productos básicos para nuestro desarrollo económico. (25)

En 1976 con la devaluación del peso mexicano, se contempló la necesidad de eliminar los controles necesarios y reducir algunos aranceles sobre la importación de materias primas, partes de ensamble de bienes necesarios, equipo y maquinaria indispensables, con el objeto de reducir presiones sobre los costos de producción y sobre los precios.

Con respecto a las exportaciones, desde el principio de la década de los setentas, se dieron pasos decisivos para su fomento. Se estableció el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), fue reestructurado el Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. y fue creada la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Asimismo, se puso en práctica un nuevo régimen de estímulos fiscales a la exportación; se modificó el reglamento

a que se sujetan las empresas maquiladoras con el fin de extender sus áreas de operación y se reestructuró el régimen de importación temporal. Los estímulos dados a la exportación fueron desde el financiamiento de las operaciones y los incentivos fiscales hasta la información de las posibilidades de exportación por mercados y productos. (26)

El INCE creado el 31 de diciembre de 1970, es un organismo descentralizado que tiene como fin promover el comercio exterior del país, coordinar los esfuerzos tendientes a estimularlo y fungir como órgano asesor en esta materia. Por su parte el Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. se encarga básicamente de las operaciones de financiamiento al comercio exterior. (27)

Existen además fideicomisos creados por el Gobierno Federal, como el Fondo para el Fomento de las Exportaciones de Productos Manufacturados (FOMEX) y el Fondo para el Equipamiento Industrial (FONEI), que trabajan en el mismo sentido al igual que la banca comercial. (28) *

(26) Ibídem Pág. 206

(27) Bravo Silva J. Proyecto de Ley para el Banco Nacional de Comercio Exterior. Estudio 1976

(28) México 1976 Hechos...

* Ver Cuadro Pág. 248

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO

(Miles de Dólares)

<u>Concepto</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>
Exportación	3,315,803	4,161,500	5,437,907
Declarada	2,988,420	3,746,159	4,989,723
Revaluación	327,383	415,341	448,184
Importación	6,021,772	5,487,478	7,560,742
Del Sector Público	2,153,731	2,064,586	2,683,710
Del Sector Privado	3,868,041	3,433,892	4,877,032
Saldo	2,705,969	1,325,978	2,122,835

FUENTE: Dirección General de Estadística de la Secretaría de Programación y Presupuesto. Las notas de todos los cuadros se agrupan al final de la sección. Los tipos de cambio a las operaciones de comercio exterior corresponden a 1977 y 1978 fueron calculados por la Subdirección de Investigación Económica y Bancaria del Banco de México, S. A.

1. IMPORTACIONES

El déficit comercial de nuestra balanza de pagos de 1978 fue consecuencia del incremento de las importaciones en un 60.9%, llegando a casi duplicar el monto de 1977. (28)

Este aumento obedeció a las fuertes compras de materia prima y auxiliares principalmente para la industria siderúrgica y química, maquinaria y equipo que demandó la recuperación de la economía, así como las compras necesarias para expandir las actividades de Pemex. Se importaron un total de 908.5 millones de dólares de productos de fundición y acero, triplicando el monto del año anterior. Las importaciones de material de ensamble para automóviles producidos en el país fueron 593.3 millones de dólares. Las importaciones de productos químicos alcanzaron un valor de 978.9 millones de dólares. (29)

Entre las importaciones de materias primas destacan aumentos en el valor de las de aluminio y sus productos, grasas y aceites, así como amianato, fosfato, arcillas y similares. Por el contrario, las importaciones de papel y cartón de algunas semillas, harinas y oleaginosas, disminuyeron tanto en volumen como en valor.

(28) Banco Nacional de México, S. A. Examen de la Situación Económica de México. Febrero 1979. Volumen LV. Núm. 639. Publicación Mensual

(29) Ibídem Pág. 3

En cuanto a bienes de inversión, las compras totales durante 1978 fueron de 2,802.7 millones de dólares, correspondiendo un 25.8% de esta cantidad a la importación de aparatos y máquinas. Se importaron 186.5 millones de tractores de todo tipo para la actividad agrícola. (30)

El total de las importaciones transportadas por vía marítima fue de 8,314 miles de toneladas. Los principales países donde se originaron dichas importaciones son: en el Continente Americano, Estados Unidos, Canadá, Brasil, Antillas Holandesas y Venezuela con 5,716 miles de toneladas. *

Procedentes del Continente Europeo: Rumania, Bélgica, Holanda, Alemania e Italia con 1,098 miles de toneladas.

Procedentes del Continente Asiático: Japón, Malasia, Singapur y la India con 657.8 miles de toneladas.

Con respecto al Continente Africano, los únicos países que presentaron un comercio regular con México fueron: Marrocos y Sudáfrica con 977.9 miles de toneladas.

Procedentes de Oceanía, principalmente Australia y Nueva Zelanda participaron en el comercio exterior marítimo de México con 174.4 miles de toneladas.

(30) Banco de México, S. A. Informe Anual 1978. México
Pág. 70
* Ver cuadro Pág. 251

COMERCIO EXTERIOR MARITIMO DE MEXICO. PRINCIPALESPAISES ORIGEN DE LA IMPORTACION 1977-1978

(TONELADAS)

<u>Países</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>Variación %</u>
<u>América</u>			
Total	5,412,975	5,716,176	5.60
Estados Unidos	4,829,460	4,728,121	2.10
Antillas Holandesas	78,947	253,146	220.65
Canadá	324,213	186,605	42.44
Brasil	121,554	216,408	78.03
Venezuela	58,801	331,896	464.44
<u>Europa</u>			
Total	431,194	1,098,798	154.82
Rumania	76,332	96,852	26.88
Bélgica	105,929	238,379	125.03
Holanda	47,183	193,900	310.95
Alemania	74,135	251,134	238.75
Italia	127,615	318,521	149.60
<u>Asia</u>			
Total	458,402	657,872	43.51
Japón	425,146	628,563	47.84
Malasia	21,191	13,450	36.53
Singapur	9,637	13,562	40.72
India	2,428	2,297	5.40
<u>Africa</u>			
Total	889,827	977,941	9.90
Marruecos	879,896	961,834	9.32
Sudáfrica	9,931	16,007	61.18
<u>Oceanía</u>			
Total	88,476	174,409	97.12
Australia	86,254	172,469	99.95
Nueva Zelanda	2,222	1,940	12.69

FUENTE: Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante,
Dirección General de Operación Portuaria,
Departamento de Estadística.

Los principales productos que se importaron de estos países fueron petróleo y sus derivados, roca fosfórica, acero y tubería de acero, sulfato de amonio y productos químicos. (31) *

2. EXPORTACIONES

Las exportaciones de mercancías en 1978 ascendieron a 5,438 millones de dólares, o sea 30.7% superiores a las de 1977. (32). Así enunciada, la situación que guardan nuestras exportaciones es inmejorable, incluso el IMCE indicó que nuestro país ocupó a nivel mundial, el segundo lugar en cuanto a la elevación de exportaciones, superando sólo por Suiza con un 37%. (32)

Sin embargo, debemos tomar en consideración que este aumento del 30.7% se desglosa de la siguiente manera: un alza del 69.4% para las exportaciones del petróleo crudo y un incremento solamente del 1% para los envíos de productos diferentes al crudo, incluyendo aún así, derivados del propio petróleo.

(33)

(31) Dirección General de Operación Portuaria, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Departamento de Estadísticas. Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga de Buques. México 1978 Pág. 3

(32) Examen de la Situación Económica... Pág. 12

(33) Informe Anual 1978... Pág. 66

* Ver cuadro Pág. 253

PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACION

VIA MARITIMA

(TONELADAS)

<u>Productos Significantes</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>Variación %</u>
Petróleo y Derivados	677,438	1,408,509	107.92
Roca Fosfórica	1,477,014	1,364,179	5.72
Tubería de Acero	157,940	969,075	513.57
Maíz	1,651,205	1,239,484	24.93
Soya	583,408	589,640	0.55
Carbón Mineral	592,162	438,267	25.99
Sulfato de Amonio	274,663	359,504	30.89
Productos Químicos	125,001	173,877	39.10
Acero	7,033	138,520	1,878.01
Nitrato de Amonio	81,803	83,173	1.67

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Operación Portuaria. Departamento de Estadística. "Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques. 1978"

Las exportaciones de manufacturas se incrementaron en 29% aunque su participación dentro del total exportado declinó del 41 al 39%, en condiciones en que la venta de crudo elevó su propia participación del 24% en 1977 al 30.6% en 1978. (34)

Las exportaciones del sector primario también disminuyeron su participación respecto del total, de un 26 al 21%. Entre los principales productos primarios que tuvieron un incremento significativo fueron: cinc afinado, carnes frescas, garbanzos, animales vivos de la especie bovina y tabaco en rama. (35)

Sin embargo estos aumentos contrastaron con las disminuciones de café en grano y tomates, debido al descenso de las cotizaciones internacionales, ya que el volumen de producción en ambos casos aumentó. También se vieron disminuidas las exportaciones de frijol y camarón.

El total de las exportaciones transportadas por vía marítima fue de 20,840 miles de toneladas. (36) *

Dentro de los principales productos exportados por vía marítima se encuentran: el petróleo y sus derivados que se

(34) Ibídem Pág. 46

(35)

(36) Ibídem Pág. 49

* Ver cuadro Pág. 256

incrementaron en un 79% con respecto a las exportaciones de 1978 ascendiendo a 18,800,663 toneladas. En segundo término, se encuentra la exportación de sal que se incrementó en un 14%, ascendiendo a 1,346,051 toneladas. Otros productos que tuvieron importancia dentro de nuestras exportaciones fueron: mieles incristalizables, manganeso, fluorita y algodón. (37) *

Los países a los que principalmente se destinaron nuestras exportaciones son: Estados Unidos, Antillas Holandesas, España, Ecuador y Puerto Rico, destinándose principalmente las exportaciones de petróleo y sus derivados. (38)

Las exportaciones de cemento se destinaron principalmente a Costa Rica, Panamá, Estados Unidos, Japón, Venezuela, Bermudas, Ecuador, República Dominicana y Perú. (39)

Las exportaciones de fluorita se destinaron al Canadá, Estados Unidos, Argentina, Brasil, Japón, Francia, Costa Rica, Ecuador y Perú.

Las exportaciones de algodón se destinaron principalmente a Filipinas, Indonesia, Japón, China, Tailandia, Italia, Chile, Corea, Sudáfrica, Inglaterra y Alemania. (40)

(37) Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional... Pág. 16

(38) Ibídem Pág. 7

(39) Ibídem Pág. 7

(40) Ibídem Pág. 8

* Ver cuadro Pág. 256

PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION •

(TONELADAS)

<u>Productos Significantes</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>Variación %</u>
Petróleo y derivados	10,445,643	16,800,663	79.99
Azufre	1,149,639	1,346,051	17.08
Cemento	939,314	667,389	28.95
Mieles incristalizables	433,557	493,270	13.77
Fluorita	131,681	230,211	74.82
Manganeso	225,436	205,767	8.72
Algodón	142,715	186,862	30.23
Acido fosfórico	196,737	174,605	11.25
Superfosfato	122,443	95,320	28.03
Botellas de vidrio	71,273	61,829	13.26
Productos químicos	34,250	54,686	59.67
Zinc metálico	67,553	51,054	24.44
Sal	4,251,849	4,431,513	4.22

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria,
Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.
Departamento de Estadísticas.
Estadística del Movimiento Portuario
Nacional de Carga y Buques.

Las de superfosfato se destinaron a Brasil y Colombia.

Las de ácido fosfórico se destinaron a Brasil, Colombia, Uruguay y Venezuela. (41)

Las de botellas de vidrio a Honduras, Panamá, Brasil, Colombia, Ecuador, Curazao República Dominicana, Jamaica, Inglaterra, España, Trinidad y Tobago y Aruba.

Las exportaciones de productos químicos se destinaron a Costa Rica, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay, Venezuela, China, Japón, Tailandia, Bélgica, Brasil, Australia, Alemania, República Dominicana, Italia, Holanda, Jamaica, Honduras y Chile.

Las exportaciones de zinc metálico a Colombia, Tailandia, Honduras, Panamá, Brasil, Chile, Bélgica, Francia, Holanda, Jamaica, Inglaterra y Venezuela.

Por último, las exportaciones de sal se destinaron principalmente a Japón, Estados Unidos y Canadá. (41)

El total de nuestro comercio exterior en 1978 fue de 13,883.1 millones de dólares equivalentes a 48,390 miles de toneladas, de las cuales 40,113 miles de toneladas fueron transportadas por vía marítima, o sea el 82.9% de nuestro comercio exterior fue transportado por vía marítima. *

(41) Ibídem Pág. 8

* Ver cuadros Págs. 256 y 259

TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

POR PUERTOS MARITIMOS

(MILES DE PESOS)

<u>P u e r t o s</u>	<u>Importación (1977)</u>	<u>Exportación (1977)</u>
Acapulco	1,964,182	738,344
Campeche	4,329	238,677
Cd. del Carmen, Can.	43,787	364,277
Coatzacoalcos	5,648,795	26,224,385
Chetumal, Q.R.	250,396	56,232
Ensenada, B.C.N.	510,629	1,072,637
Guaymas, Son	1,821,124	1,063,107
Isla Cozumel, Q.R.	161,206	20,648
La Paz, B.C.S.	150,963	156,081
Mansanillo, Col.	5,344,462	979,389
Matamoros, Tams.	6,143,156	2,385,405
Mazatlán, Sin.	1,509,089	1,045,358
Progreso, Yuc.	111,880	541,119
Salina Cruz, Oax.	239,280	758,392
San José del Cabo, B.C.S.	75	-
Tampico, Tams.	11,030,715	8,310,841
Tuxpan, Ver.	178,997	214,077
Veracruz, Ver.	20,011,595	6,324,560
Total	55,124,578	50,493,529

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Estadísticas de Movimientos Portuarios para los años de 1976 y 1977.

COMERCIO MARITIMO DE MEXICO *

(TONELADAS)

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>	<u>Exportación</u>	<u>%</u>	<u>Importación</u>	<u>%</u>
1970	13,536,380	100.0	10,411,135	76.9	3,125,245	23.1
1971	14,594,513	100.0	10,753,278	73.7	3,841,235	26.3
1972	17,336,690	100.0	11,960,369	69.0	5,376,321	31.0
1973	20,076,942	100.0	10,641,512	53.0	9,435,431	47.0
1974	20,725,924	100.0	12,515,413	60.4	8,210,511	39.6
1975	23,138,057	100.0	14,486,373	62.6	8,651,684	37.4
1976	22,267,566	100.0	15,109,585	67.0	7,157,981	32.1
1977	29,054,378	100.0	20,840,220	71.5	8,314,158	28.5
Incremento						
Medio Anual	11.6%		10.4%		15.0%	

FUENTE: Dirección General de Operación Portuaria,
Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
Estadísticas de Movimientos Portuarios para los años de 1976 y 1977

México gastó en 1978 por concepto de fletes marítimos, 21,000 millones de pesos de los cuales nuestra marina mercante captó únicamente 2,950 millones de pesos equivalentes al 14% de los fletes totales. La participación de la flota mercante en el tráfico de altura fue de 10.37%, o sea, que el 89.63% del tráfico de altura se llevó a cabo por buques de bandera extranjera. Como señalamos en el capítulo anterior, las unidades de la flota mercante mexicana, son insuficientes para atender la demanda de transporte, provocando así una fuerte dependencia con el extranjero en materia de transporte marítimo y cuantiosos pagos en divisas por concepto de fletes marítimos.

Por este motivo, algunas compañías mexicanas que dependen del transporte marítimo se ven obligadas a contratar buques de bandera extranjera, tal es el caso de Petróleos Mexicanos, Conasupo, Fertimex y Comisión Federal de Electricidad, que utilizan el transporte marítimo para el tráfico de fluidos, la importación de graneles, maquinaria y equipo. Por otro lado, Transportación Marítima Mexicana mantiene en fletamento 12 buques cargueros matriculados en el extranjero, Fertilizantes Fosfatados Mexicanos renta permanentemente 4 embarcaciones de bandera sueca para la importación de la roca fosfórica. (42)

Tomando en consideración el crecimiento de nuestro comercio exterior para 1990, basado principalmente en las metas

establecidas por Petróleos Mexicanos para la producción de crudo para la exportación y para la refinación nacional, así como las ventas al exterior esperadas de azufre y mieles, se verá incrementado el movimiento de transporte marítimo. Se estima que el movimiento de fluidos en tráfico de altura crecerá al 16.4% anual para llegar a 104.1 millones de toneladas en 1990.

Con lo que respecta a la carga a granel, se estima que para 1990 crezca a un ritmo de 68% anual, llegando a 32.3 millones de toneladas en el tráfico de altura, en este renglón predominará la exportación de la sal, yeso y cemento, así como la importación de fertilizantes, carbón y productos agrícolas. (43)

De acuerdo a la esperada evolución de nuestro desarrollo, se estima que en 1990 se manejarán 9 millones de toneladas de carga general, de las que corresponderán 5.6 millones al tráfico de altura. (44)

Esta situación nos lleva a concluir nuevamente la necesidad que existe de fortalecer nuestra marina mercante nacional, mejorar nuestras instalaciones portuarias y establecer un astillero nacional que nos permite ahorrar divisas y generar empleos.

(43) Lineamientos de Política... Pág. 19

(44) Ibídem Pág. 20

D. EL SEGURO MARITIMO

1. GENERALIDADES

El seguro marítimo es un seguro de cosas que cubre los riesgos que amenazan durante la navegación a los objetos transportados, a los instrumentos de transporte y a ciertos intereses económicos ligados a unos y otros. (45)

El profesor Uría define el seguro marítimo como "el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que sufra en una expedición marítima. (46)

De acuerdo a la ley inglesa, The Marine Insurance Act de 1906, se define al seguro marítimo como "aquél mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenida contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales a la expedición marítima." (47)

(45) Dover Víctor. Cláusulas y Análisis del Seguro Marítimo. Escuela de Seguros de Londres. 1973. Pág. 777

(46) Uría González Rodrigo. El Seguro Marítimo. Editorial Bosch. Barcelona, 1940, Pág. 8

(47) Ibídem Pág. 14

Por último, podemos concluir definiendo al seguro marítimo como el contrato entre el asegurado y el asegurador el cual se encuentra principalmente basado en la absoluta buena fé de ambas partes que crea obligaciones mutuas. El asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por pérdidas o daños sufridos al buque y/o cargamento, como consecuencia de un riesgo de mar. El asegurado se compromete a pagar una prima estipulada por el asegurador, para garantizar la indemnización.

El contrato de seguro marítimo al igual que el contrato de otros seguros, debe estar implícito en una póliza marítima, la cual contendrá las condiciones que libremente concerten los interesados, además de todos los detalles de la operación.

Existen diferentes clases de contratos de seguro marítimo, según su finalidad e importancia se dividen en:

- a) Contrato de seguro de casco
- b) Contrato de seguro sobre mercancías
- d) Contrato de seguro de contenedores
- e) Contrato de seguro de fletes
- f) Contrato de seguro sobre desembolsos y exceso de responsabilidad en relación con las pólizas de casco "P and I".
- g) Contrato de seguro de protección e indemnización "P and I".
- h) Contrato de seguro sobre deudas

- 1) Contrato de seguro sobre solvencia. (48)

En México la Legislación del Seguro Marítimo se encuentra reglamentada por la Ley sobre el Contrato de Seguro que en su Artículo 3o. indica lo siguiente: "El seguro marítimo se rige por las disposiciones del Código de Comercio y por la presente ley en lo que sea compatible con ella". (49)

Se ha hablado mucho de que por existir el seguro de casco y el seguro de mercancías, el seguro marítimo se duplica por que el conocimiento de embarque también asegura las mercancías. Sin embargo, como ya mencionamos en el capítulo anterior, en el conocimiento de embarques se estipulan las responsabilidades del porteador, las cuales son mínimas con respecto a su responsabilidad de las mercancías que transporta, y por esta razón, el dueño de la carga se encuentra en una posición desfavorable que le obliga a contratar un seguro para proteger sus mercancías.

El seguro de casco y maquinaria es el que utilizan los armadores. Mediante el seguro de casco y maquinaria, aseguran sus buques contra aquellas pérdidas que sufran éstos en sus cascos o maquinaria durante la navegación o cuando se encuentran en puerto.

- (48) Guerra Padúa y Romer Zertuche. El Seguro Marítimo. Te sis U.N.A.M. 1976 Pág. 75
- (49) Ley sobre el Contrato de Seguro. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México. Editorial Porrúa 31 Edición 1955.

Hasta aquí hablaremos de los distintos contratos de seguros marítimos que existen, ya que el que nos interesa por el carácter de nuestro estudio, es el contrato de seguro marítimo de la carga del que hablaremos ampliamente a continuación.

2. EL SEGURO MARITIMO DE LA CARGA

La finalidad del seguro marítimo de la carga es la de ofrecer protección contra las consecuencias económicas de la pérdida o deterioro de la carga. Mientras la mercancía se encuentra en tránsito, está expuesta a una serie de peligros y existen diversos tipos de pérdidas o desperfectos que pueden sufrir.

El buque puede hundirse o rozobrar con la carga a bordo, esto puede ser debido a causas naturales como tempestades, huracanes y tifones. O debido a causas tales como error de navegación o bien, debido a un acto de terceros o un acto de guerra.

Estos incidentes constituyen al mismo tiempo un riesgo para el buque y para la carga, sin embargo, hay casos en que esta última puede perderse totalmente mientras que el buque solamente sufre desperfectos. La tarde puede zafarse o caer al agua durante las operaciones de carga y descarga. Un golpe de mar puede echar por la borda la carga transportada sobre cubier

ta que también puede ser arrojada al mar en caso de borrasca o si las mercancías ponen en peligro la seguridad del buque. (50)

Las mercancías pueden ser retenidas, decomisadas, o ser objeto de litigios. Pueden sufrir desperfectos como consecuencia de actos de guerra u operaciones análogas. Las mercancías pueden ser robadas a bordo o en el momento de la carga y descarga. El deterioro o pérdida total de las mercancías es mucho más frecuente y onerosa que la pérdida total de la carga. Las causas, tipos y consecuencias son múltiples. El deterioro de la carga puede ser debido al orín y/o a la oxidación producidos por el contacto con el agua dulce o el agua de mar o con otros cargamentos. Algunas mercancías sufren desperfectos por el calor. (51)

La rotura es un accidente frecuente. Muchas veces la pérdida o deterioro puede darse en el caso de una "avería gruesa". Las mercancías se sacrifican para librar al buque y a la carga de un riesgo común. El resultado de ese sacrificio puede ser pérdida total o parcial. La carga transportada sobre cubierta puede ser arrojada al mar para dar estabilidad al buque en una tempestad y por lo general se pierde. (52)

(50) El Seguro Marítimo de la Carga. ID/B/C.3/120., UNCTAD Ginebra. Mayo 1975. Pág. 13

(51) Ibídem Pág. 25

(52) Ibídem Pág. 26

Existen otros tipos de riesgos y peligros, otros tipos de daños y otras causas. El tipo de mercancía tiene mucho que ver en el contrato de seguro. Hay unas mercancías que están más susceptibles de pérdida o deterioro.

Como podemos darnos cuenta, el seguro marítimo es muy complejo, sin embargo, lo que más nos interesa de éste, es el papel que juega en el comercio exterior. Por lo que analizaremos este punto más a fondo.

El seguro marítimo juega un papel muy importante en el comercio exterior. Nuestra economía, al igual que las economías de la mayoría de los países en desarrollo, depende en gran medida del comercio exterior. Como mencionamos anteriormente, gran parte de nuestras exportaciones e importaciones se transportan por vía marítima, por lo que el gasto que representa el asegurar éstas, es considerable para nuestra economía. Sin embargo, debemos señalar que tan sólo una pequeña parte de nuestro comercio exterior es asegurado por compañías aseguradoras mexicanas, el mercado del seguro marítimo es absorbido en su mayoría por compañías extranjeras, provocando una fuga considerable de divisas y consecuentemente desequilibrios en nuestra balanza de pagos en el renglón de servicios.

Esta situación obedece a que nuestro mercado de seguro marítimo no está en condiciones favorables de competir con el mercado internacional.

En primer lugar, el seguro marítimo, como señalamos antes, se ha convertido en un seguro muy complejo, que requiere de un alto grado de especialización y experiencia. En virtud de la baja participación de nuestro mercado nacional de seguros en las operaciones de comercio exterior, éste no se ha desarrollado en la forma adecuada. (53)

En segundo lugar, nuestro mercado nacional se ha visto obligado a aplicar tarifas de primas más elevadas que las que ofrecen los mercados internacionales, ya que el volumen de operaciones que manejan es muy reducido, consecuentemente sus costos son muy altos. (54)

En tercer lugar, la capacidad de suscripción del mercado nacional de seguro marítimo es limitada, por lo que no pueden cubrir operaciones de alto valor, y en una gran proporción de los riesgos marítimos de la carga, los valores son muy considerables y frecuentemente sucede que las mercancías se acumulan a bordo de los buques o en terminales y almacenes, expuestas a grandes riesgos. En cambio, los mercados internacionales con su gran capacidad de suscripción y sus extensas relaciones con otros aseguradores y reaseguradores, pueden fácilmente absorber estas operaciones. Además de que disponen de una amplia red de peritos tasadores, capaces de prestar servicios adecuados en la

(53) Ibidem Pág. 32

(54) Ibidem Pág. 34

liquidación de los siniestros, y de que mantienen estrechas relaciones con los servicios jurídicos y bancarios más importantes, factores que son vitales para una liquidación rápida de los siniestros. (55)

Debido también al bajo volumen de operaciones que maneja el mercado nacional de seguros, no puede desarrollarse ni mejorar sus servicios; por otro lado, esa incapacidad de proporcionar coberturas adecuadas y servicios satisfactorios, le impide aumentar el volumen de sus operaciones.

Si nuestro mercado nacional, lograra obtener para sí volúmenes más grandes y constantes de operaciones, es decir, la mayor parte de la cobertura de nuestro comercio exterior, superaría gradualmente su debilidad tradicional y se convertiría en un mercado estable, capaz de proporcionar a los usuarios coberturas adecuadas a precios justos y servicios más satisfactorios.

Para promover nuestro mercado nacional de seguro marítimo, sería conveniente que todas nuestras importaciones se trataran sobre la base FOB, con el objeto de contratar el seguro y los fletes con compañías nacionales, y que nuestras exportaciones se cotizaran sobre la base CIF, con el mismo propósito.

(55) Ibídem. Pág. 37

Existen algunas medidas gubernamentales: encaminadas a promover el mercado nacional de seguro marítimo. En el año de 1953 se publicó en el Diario Oficial del 31 de diciembre la "Reforma y Adición a la Ley General de Instituciones de Seguros", tendiente a limitar la contratación de seguros con empresas extranjeras.

En el artículo 3o., párrafo II, inciso 2 de esta ley, se establece lo siguiente: "Se prohíbe contratar con empresas extranjeras seguros sobre bienes que se transporten de territorio mexicano a territorio extranjero o viceversa, cuando los riesgos queden a cargo de personas domiciliadas en el país. Las instituciones de crédito no otorgarán créditos comerciales cuando hubiere pactado el seguro en contravención a lo dispuesto en este inciso". (56)

Sin embargo, el control que se ejerce para el cumplimiento de esta ley es deficiente. Apparently, toda la responsabilidad de este control es de los bancos, y no todas las operaciones de comercio exterior se llevan a cabo a través de instituciones bancarias.

Como resultado de una investigación que hemos hecho en este aspecto, sabemos que efectivamente los bancos no otorgan créditos comerciales a quienes no cumplen con esta ley, pe-

(56) "Reforma y Adición a la Ley General de Instituciones de Seguros". Diario Oficial del 31 de diciembre de 1953

ro en ocasiones los exportadores o importadores contratan en el país un seguro meramente nominal, mínimo, únicamente para cumplir con esta ley, mientras que el seguro total es contratado con compañías extranjeras. De esta manera, los bancos no pueden poner objeción alguna.

Esta situación provoca no sólo una fuga considerable de divisas al contratar el seguro con compañías extranjeras, si no que también, el valor del producto aumenta ya que el costo del seguro se duplica. En el caso de las importaciones, los comerciantes mexicanos utilizan la cotización FOB punto de importación (esta cotización equivale a CIF) con el objeto de evadir esta ley. (57)

Otra medida tomada por el Gobierno Mexicano en este aspecto, es el obligar a las entidades del sector público a contratar con la Compañía Aseguradora Mexicana, S. A., los seguros que cubren sus importaciones directas. (58)

Esta medida al igual que la anterior es deficiente, ya que no existe el control adecuado para su aplicación.

Consideramos que las medidas tomadas hasta ahora, son acertadas, sin embargo hace falta el control de la aplicación

-
- (57) Información proporcionada por funcionarios del Departamento de Créditos Comerciales del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A.
- (58) Artículo 26 de la Ley que crea al Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Diario Oficial del 11 de marzo de 1975.

de estas medidas, ya que no son del todo respetadas. Por lo que para fortalecer el mercado nacional de seguros, es necesario que estas medidas sean más estrictas.

3. REASEGURO

El reaseguro es un seguro para el asegurador. Es un acuerdo en virtud del cual un asegurador acepta el riesgo directamente del asegurado y lo transmite seguidamente todo, o en parte, a uno o más aseguradores nacionales. (59)

En nuestro país el costo de nuestras exportaciones e importaciones es muy elevado, por lo que el papel del reaseguro es muy importante ya que intensifica la capacidad de suscripción de una compañía de seguros. En el caso de la mayor parte de los aseguradores marítimos de los países en vías de desarrollo, la capacidad de suscripción depende mucho más de las posibilidades de reaseguro que de su propio potencial de retención.

Sin embargo, los servicios nacionales de reaseguro son escasos, por lo que existe una fuerte tendencia a recurrir considerablemente a reaseguradores extranjeros.

El reaseguro es una necesidad básica para las empresas de seguros. Esto se debe a que la teoría fundamental en la

que se basan los seguros, la teoría de las probabilidades, sólo tiene aplicación cuando se incluyen una determinada cartera con un número suficientemente grande de riesgos independientes, cuya cuantía y probabilidad sean más o menos comparables. Sin em bargo, en la práctica la mayoría de los aseguradores no pueden constituir esas carteras de riesgos perfectamente compensados debido a que su volumen de negocios es demasiado pequeño o, a que los riesgos importantes y peligrosos que cubren tienden a adquirir influencia desproporcionada en sus carteras.

Las compañías de seguros tienen generalmente que reasegurar parte de sus operaciones para distribuir suficientemente los riesgos cubiertos. Así se pueden compensar colectivamente las considerables fluctuaciones aleatorias del número o de las cuantías de las indemnizaciones, de modo que no tenga que soportarlas una sola compañía. Sin esta compensación, los aseguradores tendrían que disponer de enormes fondos para poder participar en el mercado de seguros. (60)

La Ley General de Instituciones de Seguros, en su Artículo 10, dice que debe entenderse por reaseguro "el contrato en virtud del cual una institución toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra, o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo". (61)

(60) Ibídem Pág. 52

(61) Ley General de Instituciones de Seguros. Artículo 10. Editorial Porrúa. 1978.

4. COASEGURO

El coaseguro consiste en la distribución de un contrato de seguro entre varias compañías. Cuando se utiliza este sistema, se admite gradualmente que una de las compañías se ocupará de la tarificación y fijará las condiciones y modalidades del seguro; es decir, que actuará como compañía abridora; las demás compañías reciben el boletín (Slip) correspondiente a la operación. Aunque muchas veces se emite una póliza combinada, uno de los principios básicos del coaseguro, es que la obligación de los coaseguradores no es solidaria, sino mancomunada simple, es decir que cada compañía está vinculada con el asegurado mediante un contrato independiente.

La Ley General de Instituciones de Seguros, en su artículo 10, define al coaseguro como "la participación de dos o más instituciones en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado". (62) El coaseguro se distingue del reaseguro porque en este último, un sólo asegurador concluye el contrato con su co-contratante y a su vez se asegura contra el riesgo asumido. (63)

(62) Ley General de Instituciones de Seguros. Artículo 10. Editorial Porrúa.

(63) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero. México 1979. Pág. 679.

El coaseguro constituye un procedimiento adecuado para dar participación en un riesgo determinado a varias compañías nacionales, lo que permite utilizar plenamente la capacidad de nuestro mercado nacional de seguros. Mediante el fomento del coaseguro se aumenta la capacidad de retención del mercado, o sea, se absorbe en el país una proporción mayor del riesgo antes de recurrir al reaseguro en el extranjero.

Otros beneficios que se pueden obtener del coaseguro, es la cuantía de comisiones recibidas, ya que con un menor reaseguro facultativo, se obtienen mayores comisiones. El costo del coaseguro suele ser menor que el del reaseguro, ya que el coaseguro comprende el costo de producción, mientras que el segundo, entraña el pago de una comisión. (64)

E. LA COMISION DEL COMERCIO INVISIBLE Y DE LA FINANCIACION RELACIONADA CON EL COMERCIO DE LA UNIDAD

La Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el comercio, es uno de los cuatro órganos auxiliares de la junta, que es el órgano permanente de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo. Esta Comisión fue creada para auxiliar a la Junta a desempeñar eficazmente sus funciones.

(64) El Seguro Marítimo de la Carga Pág. 15

Esta Comisión, al igual que los otros tres órganos, se reúne una vez al año, pero puede ser convocada a un período extraordinario de sesiones para tratar cuestiones urgentes. Fue creada para ayudar, asesorar a las economías de los países en desarrollo en la cuestión de comercio invisible, entendiendo por comercio de invisibles, las cuestiones relativas al transporte marítimo, viajes y turismo; y seguros y reaseguros; y asesorarlas también en cuestiones relativas a la financiación del comercio.

La Comisión del Comercio Invisible y la Financiación relacionada con el comercio, celebró su primer período de sesiones en diciembre de 1965. En ésta, se trazó un programa de futuros trabajos que comprendía la compilación de estadísticas de servicios internacionales de transacciones, seguros y reaseguros y turismo. En materia de financiación relacionada con el Comercio, se examinó la cuestión del descenso de los índices de crecimiento de los países en desarrollo y comenzó el estudio de tres informes. (65)

Estos tres informes estuvieron relacionados con problemas económicos y financieros, dirigidos a proporcionar asistencia financiera a los países en desarrollo.

(65) Naciones Unidas. Las Naciones Unidas, Orígenes, Organización, Actividades. Tercera Edición Nueva York. 1965 Pág. 293.

Con respecto al comercio de invisible, específicamente respecto al transporte marítimo, la Comisión ha propuesto a lo largo de sus períodos de sesiones, que tomando en cuenta la importancia que tiene el transporte marítimo para el comercio y la balanza de pagos de los países en desarrollo, se establezcan procedimientos adecuados intergubernamentales y comités para fomentar la cooperación de esta materia y para estudiar los aspectos económicos de dicho transporte. Ha recomendado establecer un sistema de consultas bien organizado para que exista una estrecha relación entre fletadores y conferencias. Ha recomendado también, que todos los países en desarrollo den prioridad al mejoramiento de las operaciones portuarias y al mejoramiento del transporte terrestre conexo, ya que con esto, puede reducirse el costo del transporte marítimo. Para ello la Comisión ha reconocido que es necesario que se suministre ayuda financiera y asistencia técnica. Así como también recomienda que conviene fomentar las marinas mercantes de estos países y su participación en las Conferencias Marítimas como miembros de pleno derecho. (66)

La Comisión ha basado sus recomendaciones en estudios realizados entre los países en desarrollo, por lo que éstas son reales y adecuadas para las economías de dichos países.

(66) Ibídem Pág. 295

Entre los principales estudios que ha realizado la Comisión se encuentra el de: "Establecimiento o expansión de marinas mercantes en los países en desarrollo", del cual hablamos en el segundo inciso de este capítulo; así como "Fomento del Comercio Invisible de los países en desarrollo". "Medidas para mejorar el Comercio de Invisible de los países en desarrollo aumentando los ingresos por concepto de servicios como el turismo y reduciendo los gastos por concepto de turismo y similares". Lleva a cabo un estudio anual sobre el "Transporte Marítimo Mundial". Ha llevado a cabo también, estudios sobre "Conocimiento de Embarque", "Pólizas de Fletamento", "Conferencias Marítimas", "Consejos de Usuarios", "Nivel y Estructura de los Fletes en América Latina". Además, estudios acerca del Seguro Marítimo de la carga y sobre los aspectos jurídicos de éste, así como también sobre el Reaseguro.

A continuación daremos a conocer las atribuciones de la Comisión de Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio.

En virtud de la resolución 1995 (XIX) de la Asamblea General y del Acta Final aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su primer período de sesiones, la Junta de Comercio y Desarrollo, establece una Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, que tendrá las siguientes atribuciones:

1. Ejercer bajo la orientación general de la Junta, las funciones necesarias para fomentar una política general y coherente en la esfera de comercio invisible y de la financiación relacionada con el comercio.

2. La Comisión ayudará a la Junta en el estudio de la aplicación de las recomendaciones, declaraciones, resoluciones y otras decisiones de la Conferencia y de la Junta en materia de comercio de invisible y de la financiación relacionada con el comercio, fijándose particularmente en los aspectos indicados a continuación y presentar a la Junta recomendaciones a este respecto, teniendo en cuenta el objetivo de aclarar, sobre todo, el crecimiento económico de los países en desarrollo.

3. Determinar si son adecuadas las tasas de crecimiento alcanzadas por los países en desarrollo, a este respecto, estudiar la movilización de los recursos internos de esos países y su capacidad de importación resultante del total combinado de los ingresos de exportación, de los ingresos invisibles y de la afluencia de capital de que disponen teniendo en cuenta, entre otras cosas, la evolución de los precios.

4. Examinar estudios y propuestas encaminadas a elevar la afluencia neta de recursos financieros a los países en desarrollo.

5. Idear medios para: a) facilitar la coordinación y aumentar la eficacia de los programas bilaterales y multilaterales de ayuda destinada al crecimiento de los países en desarrollo habida cuenta de los esfuerzos que realizan estos últimos con objeto de movilizar eficazmente sus recursos internos; y para b) mejorar las condiciones en que se presta dicha asistencia, teniendo en cuenta las diferentes situaciones económicas y las diversas fases de crecimiento en que se encuentran los países en desarrollo.

6. Examinar medidas encaminadas a mejorar la balanza del comercio invisible de los países en desarrollo incluidos el turismo, los transportes y otras partidas invisibles.

7. Estudiar y debatir más a fondo los conceptos y propuestas de financiación compensatoria y complementaria.

8. Estudiar los problemas del servicio de la deuda exterior de los países en desarrollo, tomando en cuenta a) las necesidades de capital extranjero de los países en desarrollo y b) la carga cada vez más onerosa que constituyen dichas deudas.

9. Presentar a la Junta informes periódicos sobre sus trabajos.

10. Examinar y estudiar, habida cuenta, la labor de los órganos mencionados en el párrafo 14, los acontecimientos

que se produzcan en materia de comercio de invisible y de la fi nanciación relacionada con el comercio y que afecten sobre todo al comercio y al desarrollo de los países en vías de desarrollo.

11. Para que la ayuden en su labor, la Comisión podrá crear grupos de trabajo y grupos de estudio dentro de su esfera de competencia y establecer en cada caso las atribuciones de di chos grupos de trabajo y grupos de estudio.

12. La labor de la Comisión se coordinará, según convenga, con las demás comisiones de la Junta de Comercio y Desarrollo.

13. A petición de la Junta de Comercio y Desarrollo, la Comisión podrá estudiar cualquier otra cuestión en la esfera del comercio invisible y de la financiación relacionada con el comercio.

14. La Comisión tomará en consideración los trabajos pertinentes de otros órganos competentes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y otros órganos internacionales, teniendo en cuenta la conveniencia de evitar toda duplicación y superposición de actividades. (67)

(67) Reglamento de las Comisiones Especiales de la Junta
Págs. 42, 43 y 44

IV. ORGANISMOS MARITIMOS Y LA LEGISLACION MARITIMA INTERNACIONAL

Nuestro país ha participado durante muchos años, en diversas reuniones internacionales, que van desde la negociación de convenios internacionales, hasta participar en reuniones de grupos de trabajo avocadas al estudio de algún tema específico, relacionado con el transporte y derecho marítimo.

Por lo que para cumplir con los propósitos de este trabajo, el presente capítulo lo dedicaremos a analizar la influencia que ejercen, así como la importancia de participar en sus reuniones, de aquellos organismos internacionales relacionados con el transporte marítimo, ya que por la gran diversidad de asuntos que éste comprende, en el seno de las Naciones Unidas, se han creado organismos especializados, conferencias, comisiones, grupos de trabajo y de expertos.

La división hecha de este capítulo al tratar los organismos internacionales del sistema de las Naciones Unidas, relacionados con asuntos marítimo-portuarios, obedece a que existen organismos cuya área de trabajo se encuentra estrechamente relacionada con este sector o que fueron creados para tratar estos asuntos; sin embargo, existen otros organismos, que dentro de sus actividades o por mandato de la Asamblea General de las Na-

ciones Unidas o del Consejo Económico y Social, han desarrollado interesantes trabajos y estudios sobre este tema.

A. FOR MATERIA

1. ORGANISMOS TECNICO-OPERATIVOS

ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA
INTERGUBERNAMENTAL

En 1948 se celebró en la Ciudad de Ginebra, Suiza, la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, en la cual se puso de manifiesto el deseo de las naciones marítimas de establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos, en asuntos marítimos, no siendo hasta el 17 de marzo de 1958, que la Convención Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), reunió los requisitos para su entrada en vigor internacionalmente.

La OCMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos marítimos, en la cual sus miembros pueden intercambiar información sobre problemas, ya sean de carácter técnico o jurídico, relacionados con estos asuntos. A través de ella se formulan recomendaciones, se preparan y convocan conferencias internacionales sobre temas de su competencia, con el fin de concertar convenios o acuerdos internacionales.

Los objetivos de la organización son los de facilitar la cooperación entre los gobiernos en asuntos técnicos que afecten la actividad naviera y con responsabilidad especial para la seguridad de la vida humana en el mar, a fin de asegurar que se alcancen los estándares más altos en estos aspectos, trayendo como consecuencia el intercambio más amplio de información sobre materias técnicas marítimas entre los países miembros.

Finalidades de la Organización:

1) Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a la seguridad y eficacia de la navegación;

2) Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación. La ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir

a los buques de cualquier bandera la libertad de participar en el comercio internacional;

3) Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas de los leales de empresas de navegación marítima;

4) Tomar medidas para la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas;

5) Facilitar el intercambio de información entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización." (1)

La Organización cuenta con los siguientes órganos:

Asamblea

Consejo

Secretaría

Comité de Seguridad Marítima

Subcomités de:

Estabilidad, Compartimentado y Líneas de Carga
Transporte de Cargas Peligrosas
Transporte de Graneles Químicos
Proyecto y Equipo del Buque
Seguridad de la Navegación

(1) Conferencias y Convenciones de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Edit. Secretaría de Marina. México 1973 Pág. 99

Equipo de Salvamento
Contenedores y Carga
Protección Contra Incendio
Rueda de Expertos en Satélites Marítimos
Radiocomunicaciones
Para la Seguridad de los Buques Pesqueros
Normas de Entrenamiento y Guardia

Comité de Protección del Medio Ambiente Marino

Comité Jurídico

Comité de Cooperación Técnica

Comité de Facilitación

La Asamblea General se compone de representantes de todos los Estados Miembros de la Organización, decide sobre el programa de trabajo, vota el presupuesto al que habrán de contribuir los Estados Miembros de acuerdo a una escala de cuotas convenida, aprueba reglamentos financieros, elige a los miembros del Consejo y aprueba la designación del Secretario General de la Organización.

Sus funciones son:

Elegir entre sus Miembros, con exclusión de los Asociados, en cada reunión ordinaria, un Presidente y dos Vicepresidentes.

Determinar su propio reglamento interno.

Establecer los organismos auxiliares temporarios, o a recomendación del Consejo, los permanentes que juzgue necesarios.

Elegir los miembros que han de estar representados en el Consejo.

Recibir y examinar los informes del Consejo y resolver todo asunto que le haya sometido el mismo.

Votar el presupuesto y establecer el funcionamiento financiero de la Organización.

Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.

Recomendar a los Miembros la adopción de reglamentaciones relativas a la seguridad marítima y enmiendas a tales reglamentaciones.

Remitir al Consejo para su examen o decisión, cualquier asunto comprendido en las finalidades de la Organización.

Cabe señalar que se considera Miembro Asociado a aquel "territorio o grupo de territorios al cual le fuera aplicada la presente Convención conforme el Artículo 58, por el Miembro que tenga a su cargo las relaciones internacionales de ese territorio o grupo de territorios, o por las Naciones Unidas,..." (2)

(2) Ibídem Pág. 100

La Asamblea se reúne cada dos años en sesiones ordinarias, celebrando sesiones extraordinarias si un tercio del número de los Miembros lo solicita al Secretario General de la Organización, con 60 días de anticipación o si el Consejo lo estima necesario.

En el Consejo se encuentran representados 24 Estados Miembros de la Organización, elegidos por la Asamblea General por un mandato de 2 años.

Este órgano se reúne normalmente dos veces al año y es el órgano rector de la Organización.

Los miembros del Consejo son elegidos tomando como base para ello lo siguiente:

6 son elegidos de entre aquellos Estados con mayor interés en la provisión de los servicios marítimos internacionales.

6 serán los Gobiernos de otros países con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

12 Estados cuya elección asegure la representación de todas las zonas geográficas principales, los cuales tengan interés en el transporte marítimo y la navegación y que no se encuentren catalogados en las 2 primeras categorías arriba señaladas.

La Secretaría está integrada por un Secretario General, un Secretario de cada uno de los Comités y por todo el personal necesario para el desempeño de las actividades de la Organización, siendo el Secretario General el más alto funcionario de la Organización.

Los Comités que integran la Organización, se encuentran abiertos a la participación de todos los Estados Miembros.

El Comité de Seguridad Marítima se encarga de la labor técnica de la Organización en el ámbito de la seguridad de la navegación en general, entendiéndose como tal: reglamentaciones de seguridad para los buques pesqueros, ayudas a la navegación, construcción y equipo de los buques, reglas para prevenir los abordajes en el mar, manejo de carga a granel y carga peligrosa; medidas para salvaguardar la vida humana en el mar, radiocomunicaciones marítimas, entrenamiento y guardia de la tripulación, búsqueda y rescate y cualquier otra materia relacionada con la seguridad de la navegación.

A través del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino, se tratan todos aquellos asuntos relativos a la prevención de la contaminación del mar, proveniente de los buques, siendo esta actividad una de las principales labores de la OCMI desde su creación, desarrollando para tal efecto diversas actividades, entre las que destacan:

- La revisión de los asuntos resultantes de las reco-
mendaciones pertinentes de las conferencias internacionales so-
bre la prevención de la contaminación, tomando medidas comple-
mentarias para su aplicación e instando a los Gobiernos Mien-
bros a su pronta ratificación y puesta en práctica en sus res-
pectivos países.

- Examinar la labor de otros órganos de la Organiza-
ción que pudieran contribuir a prevenir y controlar la contami-
nación.

- Mantener sometidas a revisión, las obligaciones de
la Organización, en lo referente a sus funciones como deposita-
ria de los diversos convenios internacionales, relacionados con
los asuntos de su competencia.

El Comité Jurídico se encarga de todas aquellas mate-
rias legales del ámbito de competencia de la Organización, cum-
ple con las obligaciones que le han sido encomendadas por los
instrumentos internacionales adoptados por la OCMI y prepara
los proyectos de convenios, enmiendas, entre otros asuntos, pa-
ra su negociación y aceptación por los países Miembros del Orga-
nismo.

El Comité de Cooperación Técnica es el órgano encarga-
do de proporcionar asistencia técnica a los países en desarro-
llo, por medio de expertos, becas y en cierta medida equipo, si

guiendo para esto los lineamientos que marca el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

A través del Comité de Facilitación se realizan estudios tendientes a simplificar la documentación y formalidades gubernamentales relacionadas con el arribo, estancia y salida de las embarcaciones. (3)

2. ORGANISMOS ADMINISTRATIVO-COMERCIALES

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO (CONUCOD)

A fin de promover la cooperación internacional, en los terrenos comerciales y económicos, la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 30 de diciembre de 1964, mediante la Resolución 1995 (XIX) creó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, como un órgano permanente del sistema de Naciones Unidas.

Sus funciones son las siguientes:

- Fomentar el comercio internacional, especialmente con miras a acelerar el desarrollo económico y comercial entre los países que se encuentran en etapas diferentes de desarroll

(3) IMCO and its activities, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, London May 31, 1978.

entre países en desarrollo y entre países con sistemas diferentes de organización económica y social, tomando en consideración las funciones desempeñadas por las organizaciones internacionales existentes.

- Formular principios y políticas sobre comercio internacional y sobre problemas afines del desarrollo económico.

- Presentar propuestas para llevar a la práctica dichos principios y políticas y adoptar otras medidas dentro de su competencia que sean pertinentes para tal fin, teniendo en cuenta las diferencias existentes entre los sistemas económicos y los diversos grados de desarrollo.

- Registrar y facilitar en general, la coordinación de las actividades de otras instituciones que forman parte del sistema de las Naciones Unidas, en la esfera del comercio internacional y los problemas conexos del desarrollo económico, y a este respecto, cooperar con la Asamblea General y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que en materia de coordinación les impone la Carta de las Naciones Unidas.

- Iniciar medidas, cuando lo considere oportuno, en cooperación con los órganos competentes de las Naciones Unidas, a fin de negociar y aprobar instrumentos jurídicos multilaterales en la esfera de su competencia, tomando en cuenta los ade-

cuados órganos de negociación ya existentes y sin duplicar sus actividades.

- Servir de centro de armonización de las políticas comerciales y de desarrollo de los gobiernos y de las agrupaciones económicas y regionales, en cumplimiento del Artículo 10. de la Carta de las Naciones Unidas. (4)

La Conferencia es el órgano máximo de la Organización, se reúne cada 4 años y su órgano permanente lo constituye la Junta de Comercio y Desarrollo, la cual se encarga:

Examinar en forma continua las recomendaciones, declaraciones, resoluciones y demás decisiones de la Conferencia, tomar las medidas apropiadas para aplicarlas a fin de asegurar la continuidad de la labor de la Conferencia, realizar estudios y preparar informes en la esfera del comercio y los problemas conexos del desarrollo y tomar, según sea necesario, disposiciones para obtener informes de los organismos intergubernamentales cuyas actividades guarden relación con sus funciones y con el fin de evitar duplicidad de actividades, deberá valerse, siempre que sea posible, de los informes elaborados por el Consejo Económico y Social y otros órganos de Naciones Unidas.

(4) Comisión Especial de Coordinación Latinoamericana, XII Reunión a Nivel Ministerial, CECLA/XII/DR/11, Lima, Octubre 1971. Págs. 2 y 3

Además de las labores arriba señaladas, la Junta deberá establecer relaciones estrechas y continuas con las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y otros órganos intergubernamentales, así como actuar como comisión preparatoria de los futuros períodos de sesiones de la Conferencia.

La Junta podrá establecer los órganos auxiliares que sean necesarios, a fin de desempeñar eficientemente sus funciones y tomando esto como base, se auxilia hasta la fecha de 6 Comisiones, de las cuales sólo hablaremos de la Comisión de Transporte Marítimo.

En la Recomendación A.IV.21 que figura en el Anexo del Acta Final del Primer Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se señala "La Conferencia recomienda que, dentro del sistema de Naciones Unidas o como parte del sistema institucional que se creare en virtud de decisiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se establezcan los procedimientos intergubernamentales adecuados y todo comité que se estime necesario para fomentar la comprensión y la cooperación en materia de transportes marítimos y para estudiar los aspectos económicos de dichos transportes que se le sometieren e informar al respecto". (5)

(5) Comercio y Desarrollo, Acta Final e Informe, 1er. Período de Sesiones, Naciones Unidas, Nueva York. Edit. Sudamericana, Buenos Aires Pág. 60

En base a lo anterior y teniendo presente la importan
cia del transporte marítimo para el comercio y la balanza de pa
gos de los países en desarrollo, así como tomando en cuenta la
conveniencia de que haya representantes de categoría superior
con conocimientos especiales en cuestiones de transporte maríti
mo y actividades conexas, la Junta de Comercio y Desarrollo, de
ció establecer una Comisión del Transporte Marítimo.

La Comisión celebrará normalmente dos períodos ordina
rios de sesiones entre dos períodos de la Conferencia, sin embar
go, si la Junta decide que así lo exige el interés de la buena
marcha de los trabajos de la organización, la Comisión podrá
reunirse en períodos de sesiones ordinarios adicionales.

Es interesante señalar que a la Comisión se le han
atribuido catorce funciones que en su conjunto, pretenden armo-
nizar una política coherente del transporte marítimo, principal
mente para los países en desarrollo, a fin de expandir su comer
cio internacional, prestando especial atención a los aspectos
económicos de este transporte y su relación con el comercio y
la balanza de pagos, la política y la legislación en relación
con estos asuntos.

A través de esta Comisión se estudian los mecanismos
más apropiados a fin de asegurar la participación equitativa de
las compañías navieras de los países en desarrollo en las confe

rencias marítimas y se fomenta la celebración de mecanismos de consulta entre los consejos de usuarios y las conferencias marí
timas.

Asimismo, se estudian aquellas medidas tendientes a mejorar las operaciones portuarias y los servicios conexos, de los países en desarrollo, sin olvidar hacer recomendaciones tan
dientes a estimular el desarrollo de las marinas mercantes de estos países.

Consciente la Comisión de que sola no podría desarrollar estos trabajos, busca la cooperación de aquellos organismos internacionales competentes, que puedan brindar asistencia técnica en esta materia. (6)

La Comisión ha celebrado hasta la fecha 8 períodos de sesiones, en los cuales se han tratado diversos temas, entre los que destacan la evolución mundial del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal, tema que es abordado en cada período de sesiones, ya que se presentan estudios elaborados por la Secretaría y constituyen una fuente serie de información estadística, además de proporcionar información acerca de la construcción naval, los costos por tipo de buque, la

(6) Reglamento de las Comisiones Principales de la Junta de Comercio y Desarrollo, Naciones Unidas, Ginebra 1979.
Págs. 36 y 37.

composición de la flota mercante mundial y su distribución por tipo de buque y por área geográfica; problemas portuarios, tales como congestión portuario, beneficios derivados del mejoramiento de los mismos, causas de los costos portuarios y sus repercusiones en el comercio de los países en desarrollo.

(7)

En base a las atribuciones que tiene asignadas, la Comisión ha creado grupos de trabajo, como el Grupo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, Grupo Preparatorio Intergubernamental para la elaboración de un Convenio de Transporte Multimodal Internacional, Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas Aplicables a los Contenedores para el Transporte Multimodal Internacional, desapareciendo el segundo de ellos, ya que en mayo de este año concluyó con sus trabajos, al adoptar en Conferencia, el Convenio Internacional para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Asimismo, por decisión de la Comisión, se han establecido grupos especializados, encargados del estudio y solución de problemas tales como las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque

(7) Información recabada en la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

y el pabellón de matrícula; sistemas de financiación para la adquisición de buques por los países en desarrollo y estudios especiales sobre seguros de la carga y del casco, póliza de fletamento, conocimientos de embarque, reserva de carga, entre otros.

En el seno de la CONUCOD, se han tratado temas de relevancia internacional, como la elaboración de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, del cual ya hemos hablado en el Capítulo II de este trabajo y la negociación de un convenio de transporte multimodal internacional, en el que se reglamentan aspectos tales como documentación, responsabilidad del expedidor, disposiciones sobre reclamaciones y acciones y cuestiones aduaneras, mismos que fueron adoptados en 1974 y 1980, respectivamente.

La finalidad de contar con un convenio que regule el transporte multimodal internacional, es garantizar la participación de las flotas mercantes nacionales, en el transporte del comercio exterior generado por sus países y que no se afecten los intereses de los usuarios o dueños de las mercancías, así como supervisar y controlar las actividades del transporte multimodal y de los operadores del mismo, incluyendo la expedición de licencias a estos últimos. (8)

(8) Informe del Primer Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, Noviembre 1979.

B. POR REGIONES

1. UNIVERSALES

a) ORGANIZACION DE LAS NACIONES
UNIDAS

La Carta de las Naciones Unidas fue firmada en la ciudad de San Francisco, el 26 de junio de 1945, entró en vigor el 24 de octubre de ese mismo año, actualmente cuenta con un número superior a los 144 Estados Miembros.

Propósitos:

Mantener la paz y la seguridad internacional y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; logrando por medios pacíficos y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a rompimientos de la paz.

Fomentar entre las naciones, relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, así como tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal.

Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión; y

Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones para alcanzar estos propósitos comunes. (9)

Para la realización de estos propósitos, la organización y sus miembros procederán de acuerdo con los siguientes principios:

1. La Organización está basada en el principio de la igualdad soberana de todos sus miembros.
2. Los miembros de la Organización, a fin de asegurar los derechos y beneficios inherentes a su condición de tales, cumplirán de buena fé las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con la Carta.
3. Arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales, ni la justicia.

(9) Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Naciones Unidas, Nueva York, 1973. Págs. 2 y 3.

4. Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas.

5. Los Miembros de la Organización prestarán a ésta toda clase de ayuda y se abstendrán de dar ayuda a Estado alguno contra el cual la Organización estuviera ejerciendo acción preventiva o coercitiva.

6. La Organización hará que los Estados que no son Miembros de las Naciones Unidas se conduzcan de acuerdo con estos principios, en la medida que sea necesario para mantener la paz y la seguridad internacionales.

7. Ninguna disposición de la Carta autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en los asuntos que son esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados, ni obligará a los Miembros a someter dichos asuntos a procedimientos de arreglo conforme a la Carta, sin oponerse este principio a la aplicación de medidas coercitivas. (10)

Son miembros originarios de las Naciones Unidas los Estados que habiendo participado en la Conferencia de las Nacioes

(10) Ibídem Pág. 7

nes Unidas sobre Organización Internacional celebrada en San Francisco o que habiendo firmado previamente la Declaración de las Naciones Unidas del 10. de enero de 1942, suscriban la Carta y la ratifiquen de conformidad con el Artículo 110 de la misma.

Según el Artículo 4, pueden ser miembros de las Naciones Unidas todos los demás Estados antes de la paz que acepten las obligaciones consignadas en la Carta y que, a juicio de la Organización, estén capacitados para cumplir dichas obligaciones y se hallen dispuestos a hacerlo.

La admisión de tales Estados como Miembros de las Naciones Unidas se efectuará por decisión de la Asamblea General a recomendación del Consejo de Seguridad.

Todo Miembro de las Naciones Unidas que haya sido objeto de acción preventiva o coercitiva por parte del Consejo de Seguridad podrá ser suspendido por la Asamblea General, a recomendación del Consejo de Seguridad, del ejercicio de los derechos y privilegios inherentes a su calidad de Miembro. El ejercicio de tales derechos y privilegios podrá ser restituido por el Consejo de Seguridad.

Todo Miembro de las Naciones Unidas que haya violado repetidamente los principios contenidos en la Carta, será expulsado de la Organización por la Asamblea a recomendación del Consejo de Seguridad.

Seu órganos principales de las Naciones Unidas: La Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Corte Internacional de Justicia y la Secretaría. En este estudio sólo nos ocuparemos de aquéllos que de alguna manera se encuentran relacionados con nuestro trabajo. (11)

La Asamblea General se encuentra integrada por todos los Miembros de las Naciones Unidas, ningún Miembro podrá tener más de cinco representantes en la Asamblea.

Sus funciones son las de discutir todos los asuntos o cuestiones que se encuentren dentro de los límites de la Carta o que se refieran a los poderes y funciones de cualquier órgano creado por la misma Carta, excepto cuando el Consejo de Seguridad se esté ocupando de un asunto, en cuyo caso la Asamblea no hará recomendación alguna si no lo solicita el Consejo de Seguridad, así como hacer recomendaciones o discutir sobre cooperación internacional. Sin embargo, cuando tales cuestiones requieran una acción, deberán ser referidas al Consejo de Seguridad antes o después de la discusión por la Asamblea General.

(11) Seara Vázquez, Modesto, Tratado General de la Organización Internacional, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1974, Págs. 130-149.

La Asamblea podrá llamar la atención al Consejo de Seguridad sobre aquellas situaciones que puedan poner en peligro la paz.

Las facultades de la Asamblea son de carácter presupuestario y financiero, así como de aprobar acuerdos de administración de zonas no designadas como estratégicas, elección de los miembros del Consejo Económico y Social (ECOSOC), autorización a los otros órganos de Naciones Unidas y los organismos especializados. (12)

De conformidad con sus funciones, de poder discutir cualquier asunto o materia relacionado principalmente con la paz y la seguridad internacional, problemas de derecho internacional y de cooperación internacional en lo económico, social y cultural, se desprende la creación de varios organismos y conferencias especializadas, entre los que tenemos la Conferencia sobre el Derecho del Mar, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, entre otros y de los cuales hablaremos posteriormente. Asimismo, por resolución de esta Asamblea, se crea la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, organismo que ya hemos analizado anteriormente.

(12) Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa Hermanos, S. A., México 1974, Págs. 131 y 132

Las funciones del Consejo Económico y Social son:

1. Hacer e iniciar estudios e informes sobre asuntos de carácter económico, cultural, social, educativo y sanitario, así como hacer recomendaciones acerca de estos asuntos a la Asamblea General, a los miembros de las Naciones Unidas y a los organismos especializados.

2. Hacer recomendaciones con el fin de promover el respeto y la efectividad de los derechos humanos.

3. Preparar proyectos de convenciones en materia de su competencia, a fin de someterlos a la Asamblea General.

4. Convocar a conferencias internacionales, también dentro de su área de competencia. En el desempeño de esta función deberá atenerse a las reglas que le fije la Organización.

5. Prestar la asistencia que le sea solicitada por el Consejo de Seguridad, en particular, facilitar información solicitada por los miembros de las Naciones Unidas y los organismos especializados, con aprobación de la Asamblea General.

(13)

El Consejo tiene facultades para dictar su propio reglamento permanente, se reúne dos veces al año y la mayor parte

de su trabajo lo realiza a través de una serie de comisiones, que de acuerdo con la autorización que la Carta le otorgue, ha creado.

La amplitud de la tarea impuesto al ECOSOC, así como la variedad de materias que cubre, hace absolutamente necesaria la elaboración de comisiones y órganos subsidiarios avocados al estudio de cada problema en particular, especializándose ya sea desde el punto de vista funcional o regional.

Dentro del seno del ECOSOC, existen cinco tipos de órganos subsidiarios que son: Los Comités de Sesión, las Comisiones Orgánicas, las Comisiones Económicas Regionales, los Comités Permanente y los especiales o Ad-Hoc, también existe un Comité Administrativo de Coordinación. (14)

A través del Comité de Asuntos Económicos se examinan y coordinan las actividades del transporte y de los organismos internacionales relacionados con él. (15)

En relación a las Comisiones Regionales, éstas tienen su origen en el hecho de que el planteamiento y solución de los problemas, objeto de la competencia del ECOSOC, ofrece en determin

(14) Seara Vázquez, Modesto, Op. Cit. Págs. 169-183

(15) 32a. Sesión de la Asamblea General. Asuntos de Transporte. Tema 7 del Programa del LXII Período de Sesiones del ECOSOC, Naciones Unidas, Nueva York, 1977.

minados casos, características similares en cada región geográfica, razón que llevó al regionalismo dentro de la organización internacional. (16)

Entre las comisiones más importantes que coordinan los asuntos del transporte marítimo a nivel regional, tenemos las siguientes:

Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente
(CEALO)

Comisión Económica para Europa (CEPE)

Comisión Económica para América Latina (CEPAL)

Comisión Económica para Africa (CEPA)

Comisión Económica para Asia Occidental (CEPAO)

La CEPAL es la única que nos interesa tratar en este estudio, ya que México forma parte de dicha Comisión y nos ocuparemos posteriormente de ella, al tratar los organismos regionales.

Las facultades del ECOSOC con relación a los organismos especializados, consiste en primer término, en fijar las condiciones del funcionamiento del organismo y sus relaciones con la Organización de las Naciones Unidas, mediante este procedimiento, se trata de coordinar las actividades de los organismos especializados y el propio ECOSOC, el cual les hará recomen

(16) Carta de las Naciones... Págs. 30-35

daciones sobre los asuntos que considere sean de su competencia. Al mismo tiempo dichos organismos deberán presentar informes de sus actividades. (17)

La Carta de las Naciones Unidas, también le otorga fa cultades al ECOSOC para crear los organismos que sean necesarios para la realización de los propósitos de la Carta.

Los trabajos realizados por el ECOSOC en el área de los asuntos marítimos, datan desde 1959, fecha en que en cooperación con el gobierno Danés, organizó los primeros seminarios sobre puertos y adiestramiento en navegación comercial.

Asimismo, se han realizado diversos estudios sobre ad ministración portuaria y contenerización, trabajos de investiga ción sobre transporte marítimo, métodos de asignación de recursos para proyectos en esta área y se han establecido centros de capacitación.

b) COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
(CNUDMI)

Por Resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 17 de diciembre de 1966, se crea la Co misión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Interna cional, con el fin de promover la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional.

(17) 32a. Sesión de la Asamblea General... Pág. 15

Esta Comisión se encuentra integrada por 39 Estados, elegidos por la Asamblea General para un período de 6 años, de acuerdo con la siguiente distribución geográfica:

- 1) Siete Estados de África
- 2) Cinco Estados de Asia
- 3) Cuatro Estados de Asia Oriental
- 4) Cinco Estados de América Latina
- 5) Ocho Estados de Europa Occidental y otros Estados

Para lo cual la Asamblea General tomará debidamente en cuenta la adecuada representación de los principales sistemas económicos y jurídicos del mundo y de los países desarrollados y en desarrollo. (18)

La Comisión fomentará la armonización y unificación progresivas del Derecho Mercantil Internacional, mediante:

a) El fomento de una participación más amplia en las convenciones internacionales existentes y una mayor aceptación de las leyes modelo y las leyes uniformes establecidas.

b) La coordinación de la labor de las organizaciones que realizan actividades en este campo y en el estímulo de la colaboración entre ellas.

(18) Resoluciones aprobadas por la Asamblea General durante su Vigésimo Primer Período de Sesiones del 20 de septiembre al 20 de diciembre de 1966. Suplemento No. 16 (A/6316). Naciones Unidas, Nueva York Pars. 109-111

c) La preparación o el fomento de la aprobación de nuevas convenciones internacionales, leyes modelos y leyes uniformes, así como el fomento de la codificación más amplia de las condiciones, disposiciones, costumbres y prácticas comerciales internacionales, en colaboración, cuando corresponda, con las organizaciones que actúa.

d) El fomento de métodos y procedimientos para asegurar la interpretación y aplicación uniformes de las convenciones internacionales y de las leyes uniformes en el campo del Derecho Mercantil Internacional.

e) La reunión y difusión de información sobre las legislaciones nacionales sobre la evolución jurídica moderna, incluida la jurisprudencia del Derecho Mercantil Internacional.

f) El establecimiento y mantenimiento de una estrecha colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

g) El mantenimiento de un enlace con otros órganos de las Naciones Unidas y con los organismos internacionales.

h) La adopción de cualquier otra medida que pudiera considerar útil para desempeñar sus funciones.

Para el desarrollo de tales funciones, la Comisión de berá tener presente los intereses de todos los pueblos, y parti

cularmente los de los países en desarrollo, en el progreso amplio del comercio internacional. (19)

La Comisión presentará a la Asamblea General un informe anual que someterá simultáneamente a la COMUCOD, para que ésta formule sus comentarios, los cuales también serán puestos a la consideración de la Asamblea General.

Igualmente, la Comisión podrá celebrar consultas con cualquier organización o institución científica internacional o nacional o con cualquier experto individualmente o recabar sus servicios sobre cualquier tema que le esté confiado, si considera que tal consulta o tales servicios resultarán útiles para el desempeño de sus funciones; asimismo, podrá establecer relaciones de trabajo adecuadas con las organizaciones intergubernamentales y con los organismos internacionales, en la armonización del Derecho Mercantil Internacional. (20)

Para el desempeño de sus trabajos, la Comisión ha creado Grupos de Trabajo que se encargan de estudiar temas específicos, entre los que tenemos el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, el cual se instituyó por considerar este tema, como uno de los prioritarios de su programa de trabajo.

(19) Ibídem Págs. 1-3

(20) EVERY ONE'S. United Nations, A Handbook on The United Nations, It's Structure and Activities. Ninth Edition, United Nations, New York, 1979, Págs. 327-328

Otros temas de interés tratados en el seno de esta Comisión, han sido la compraventa internacional de mercancías, normas uniformes que regulen la compraventa, el arbitraje internacional y pagos internacionales entre otros. (21)

Tomando en cuenta las funciones que tiene asignadas esta Comisión; las observaciones realizadas por la CONUCOD, ya que como mencionamos anteriormente, los informes de la Comisión deberán ser sometidos a su consideración; los informes de los trabajos realizados por su Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, en el sentido de que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de las relaciones de amistad entre los Estados; la Comisión recomendó que el transporte marítimo de mercancías urgía de un examen, tanto jurídico, como económico y comercial y que era necesario convocar a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios, con miras a estudiar y adoptar un convenio que reglamentara este transporte.

Por Resolución 31/100 de la Asamblea General de diciembre de 1976, se convocó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. (22)

(21) Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su IV Período de Sesiones, 1971, Documentos Oficiales de la Asamblea General, XXVI Período de Sesiones, Suplemento No. 17 (8417). (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Vol. II. 1971.

(22) Texto de la Resolución 31/100 de la Asamblea General del 15 de diciembre de 1976, en la que se convoca a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Doc. No. A/Conf.89/1, Naciones Unidas, 1977 Págs. 1-2

Esta Conferencia de Plenipotenciarios, se celebró en la Ciudad de Hamburgo, República Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo de 1978, en la cual estuvieron representados 78 países, de los cuales 14 pertenecían al Grupo Latinoamericano, entre ellos México, así como diversos organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales, todos con intereses en el transporte marítimo internacional. (23)

El convenio adoptado en la Conferencia de referencia, está dirigido principalmente a determinar la responsabilidad de las partes que intervienen en el transporte marítimo internacional de mercancías, el tipo de responsabilidad que se aplica, el monto de ésta, la unidad de cálculo y la determinación del valor de la responsabilidad. (24)

c) PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DESARROLLO (PNUD)

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, comenzó a funcionar el 1o. de enero de 1966, después de que la

(23) Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Documento No. A/Conf. 89/13, Naciones Unidas, Marzo 1978, Págs. 1-3

(24) Informe sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, Abril 1978

Asamblea General, en Resolución 2029 (XX) del 22 de noviembre de 1965, agrupó al Fondo Especial y al Programa Ampliado de Asistencia Técnica en su único programa. (25)

Sus funciones son las de prestar asistencia a los países en desarrollo en sus esfuerzos tendientes a acelerar su desarrollo económico y social, proporcionándoles expertos, equipo y oportunidades de becas en esferas diversas, tales como: estudio y evaluación de los recursos naturales y de otros haberes económicos para su empleo en la agricultura, industria, producción de energía, transporte, comercio y otros sectores importantes, así como buscar la aplicación de modernas tecnologías, con las apropiadas salvaguardias ambientales, estimula la corriente de capital de inversión, sobre todo en los países en desarrollo.

Sus órganos más importantes son: El Consejo de Administración, compuesto por 48 Miembros, la Secretaría y la División de Proyectos Interegionales y Mundiales.

Existe también un Fondo Especial que se ocupa de Asuntos Financieros y el Internacional para el Desarrollo del Transporte Marítimo de los Países en Desarrollo. (26)

(25) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 5o. Período de Sesiones, A/CONF.62/2.14, Nueva York, Septiembre de 1976, Directorio anotado de Organismos Intergubernamentales que se ocupan de asuntos oceánicos, Pág. 86

(26) Ibídem Pág. 89

Las actividades de este programa en asuntos marítimos, han sido la financiación de seminarios y cursos en diversas áreas, como son contaminación, entrenamiento y certificación. Asimismo, dentro de sus programas de cooperación, existe la disponibilidad de expertos en diversos campos y nuestro país en varias ocasiones ha solicitado la cooperación de este Programa, a fin de realizar cursos de entrenamiento y capacitación, así como seminarios.

d) CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE DERECHO DEL MAR (CDM)

La Comisión de Derecho Internacional, en su Primer Período de Sesiones, celebrado en 1949, incluyó entre los temas cuya codificación consideraba necesaria y factible, el régimen de alta mar y el del mar territorial. (27)

Los trabajos sobre el régimen de alta mar comenzaron con el nombramiento de un relator especial, quien presentó su primer informe al respecto en el año de 1950. En su segundo informe, presentado en 1951, trató los asuntos relativos a la plataforma continental y de otros temas afines, tales como la conservación de los recursos del mar, las pesquerías sedentarias y

(27) LAS NACIONES UNIDAS, Orígenes, Organización, Actividades, Manual completo de las actividades y evolución de las Naciones Unidas durante sus primeros 20 años, 1945-64, 3a. Edición, Naciones Unidas, Nueva York, 1969 Págs. 512-515.

la zona contigua. En esta misma ocasión, la Comisión decidió iniciar los trabajos sobre el régimen del mar territorial, para lo cual se tomó como base para los estudios, el informe de un grupo de expertos, que se había reunido en La Haya, así como de observaciones recibidas de diferentes gobiernos, relativas a la delimitación del mar territorial entre los Estados adyacentes.

En etapas sucesivas de la preparación de los artículos sobre estos temas, los proyectos de éstos fueron sometidos a los gobiernos, a fin de que formularan sus observaciones.

En el año de 1954, la Asamblea pidió a la Comisión que agrupara sistemáticamente todos los artículos que habían sido aprobados, relacionados con el alta mar, mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental y la conservación de los recursos vivos del mar. En 1965, la Comisión prosiguió sus trabajos, de conformidad con estas instrucciones y los resultados de la Conferencia Técnica Internacional sobre Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada el abril y mayo de ese año, ayudaron considerablemente a la Comisión en sus labores.

En 1956, la Comisión preparó su informe final sobre el Derecho del Mar, que contenía 73 proyectos de artículos, abarcando el mar territorial, el alta mar, la pesca, zona contigua y la plataforma continental. Este informe fue presentado a la Asamblea General, la cual el 21 de febrero de 1957, decidió convocar a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios,

con objeto de examinar el Derecho del Mar, teniendo presente, no sólo los aspectos jurídicos del problema, sino también los técnicos, biológicos, económicos y políticos y cuyos resultados deberían materializarse en una o más convenciones internacionales u otros instrumentos análogos. (28)

La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar tuvo lugar en Ginebra, Suiza, del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. Para el desempeño de sus trabajos contó, además del proyecto de artículos preparados por la Comisión, con documentos informativos preparados por la Secretaría y organismos especializados, así como estudios presentados por expertos independientes.

La Conferencia estableció 5 comisiones principales, cada una de las cuales presentó proyectos de artículos aprobados por ellas. La Conferencia convino en concretar estos proyectos de la siguiente manera: La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; La Convención de los Recursos Vivos del Alta Mar y; La Convención sobre la Plataforma Continental.

La Convención sobre el Mar Territorial proclama el carácter jurídico de las aguas territoriales, fija criterios para delimitar el mar territorial, establece reglas específicas para

(28) EVERY ONE'S... Pág. 330

el paso inocente de barcos a través de aguas territoriales y además condiciones en las cuales ese derecho puede ejercerse o suspenderse.

La Convención sobre el Alta Mar, expone en términos generales, las condiciones en que puede ejercerse la libertad en el alta mar.

La Convención sobre Pesca y la de Recursos Vivos en Alta Mar, establecen normas sobre conservación, incluido un procedimiento para el arreglo de controversias, por medio de una comisión especial cuyas decisiones serán obligatorias para las partes.

La Convención sobre la Plataforma Continental, trata del fondo marino que constituye la prolongación de un continente; regula la explotación y exploración de los recursos como el petróleo del mar y las ostras perliíferas.

Además de las cuatro convenciones, la Conferencia aprobó un Protocolo de firma facultativo, relativo al arreglo obligatorio de controversias que puedan surgir respecto a las convenciones.

Este protocolo dispone la jurisdicción obligatoria de la Corte Internacional o si las partes así lo prefieren, el sometimiento de las controversias a conciliación o arbitraje. La

Conferencia aprobó también nueve resoluciones sobre varios temas, incluida la cuestión de convocar a una Segunda Conferencia.

El acta final de la Conferencia fue firmada el 29 de abril de 1958 y todas las convenciones estuvieron abiertas a firma hasta el 31 de octubre de 1958, para los Miembros de las Naciones Unidas, los organismos internacionales y por cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General a hacerse parte de ellas; a partir de entonces las convenciones estuvieron abiertas a la adhesión de dichos estados en cualquier fecha. (29)

El 10 de diciembre de 1958, la Asamblea General de las Naciones Unidas, pidió al Secretario General que convocara a la Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a fin de seguir examinando la cuestión de la anchura del mar territorial y los límites de las pesquerías, cuestiones que quedaron sin resolver en la Primera Conferencia.

Dicha Conferencia se celebró en Ginebra, Suiza, del 16 de marzo al 26 de abril de 1960, estuvieron representados 82 Estados. No se aprobó ninguna propuesta de fondo sobre las cuestiones arriba señaladas, sin embargo se aprobó una resolución en la que se expresó la necesidad de la asistencia técnica para la pesca. (30)

(29) Ibíd. Págs. 330-332

(30) Seara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Pág. 410

El 17 de diciembre de 1970, la Asamblea General de la O.N.U., aprobó las Resoluciones 2750 A, B y C (XXV), en virtud de las cuales decidió convocar a una nueva Conferencia sobre Derecho del Mar y a encargar a la Comisión, sobre la utilización de los Fondos Marinos y Océánicos con fines pacíficos, fuera de los límites de la jurisdicción nacional y la preparación de los trabajos para la Conferencia.

Las Resoluciones disponían que la Conferencia se ocuparía del establecimiento de un régimen internacional equitativo, que incluyese un mecanismo internacional para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional; de la definición precisa de la zona y de una amplia gama de cuestiones conexas, en especial las relacionadas con los regímenes del Alta Mar, la Plataforma Continental, el Mar Territorial y la Zona Contigua y la conservación de los recursos vivos del Alta Mar, de la protección del medio marino, así como la investigación científica. (31)

En virtud de la Resolución 3067 (XXVIII) del 16 de noviembre de 1973, la Asamblea General convocó al Primer Período de Sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas so

31) TERCERA CONFERENCIA SOBRE DERECHO DEL MAR, Proyecto de Exposición sobre las actividades del Plenario durante el Primero y Segundo Período de Sesiones. A/CONF.62/L.8, Naciones Unidas, Agosto 1974, Págs. 2-3

bre Derecho del Mar, a celebrarse en Nueva York, del 3 al 4 de diciembre del mismo año y con el fin de tratar las cuestiones de organización relativas a la Conferencia.

De acuerdo al párrafo tercero de dicha Resolución, la Asamblea decidió que el mandato de la Conferencia fuese la aprobación de una convención en que se traten todas las cuestiones relacionadas con el Derecho del Mar.

Creemos conveniente señalar que en ocasión de este Primer Período de Sesiones, el Gobierno de Malta hizo una declaración en el sentido de que su país fue el primero que, ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, planteó sus preocupaciones con respecto a los fondos marinos, haciendo notar su primordial interés sobre las aguas circundantes, ya que un país como Malta con escasa superficie terrestre y con muy pocos recursos naturales, la utilización del agua de mar es imprescindible.

Por lo que se mostró en favor de aceptar el límite de 200 millas como línea de demarcación uniforme entre las zonas nacionales e internacionales del espacio oceánico y en denominarlo como zona económica exclusiva, quedando comprendido dentro de este límite, el concepto de plataforma continental.

En esa misma ocasión, aprobó los argumentos formulados en favor de la celebración de acuerdos regionales que permitan el acceso a los recursos vivos de una zona a otros Estados

de la región, incluidos aquéllos que no tienen litoral y recalcó que el problema de la contaminación del mar, necesitaba la elaboración de normas internacionales adecuadas y eficaces para combatirla, especialmente en mares cerrados y semicerrados, que en este caso podrían llevarse a cabo mediante acuerdos regionales.

La conclusión de la Delegación Maltesa fue en el sentido de que, un régimen internacional eficaz constituía la única esperanza de evitar el inexorable incremento por el desarrollo de la tecnología y que ofrece la mejor garantía de que los recursos que se encuentran sobre los fondos marinos o en su subsuelo sean explotados sin perjuicio para nadie y con beneficio para todos. La autoridad debe ejercer la jurisdicción que se le confíe en calidad de fideicomiso de la comunidad internacional, sobre la base del principio de la igualdad soberana de los Estados, creyendo que el éxito de la conferencia depende de la concertación de un tratado que sea aceptable para todos, aun cuando no pueda satisfacer todas las aspiraciones de cada una de las partes. (32)

Asimismo, la Asamblea decidió convocar a un Segundo Período de Sesiones, a celebrarse en Caracas, Venezuela, del 20

(32) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos Oficiales, Volúmen I, Primer Período de Sesiones, Naciones Unidas, Nueva York, 3 a 5 de diciembre de 1973. Págs. 176-177.

de junio al 29 de agosto de 1974, y que tratara las cuestiones de fondo de la Conferencia. (33)

En cumplimiento de lo dispuesto por la Resolución 3334 (XXIX), aprobada por la Asamblea General de la ONU, el 17 de diciembre de 1974, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebró su Tercer Período de Sesiones en Ginebra, Suiza del 17 de marzo al 10 de mayo de 1975. (34)

Dentro de su programa de trabajo, el punto más importante a tratar fue la aprobación de una Convención en que se trataran todos los asuntos relacionados con el Derecho del Mar.

Hasta 1980 se han celebrado seis períodos de sesiones más, por lo que la conferencia, hasta la fecha ha celebrado nueve Períodos de Sesiones, el último de los cuales se llevó a cabo en la ciudad de Nueva York, del 3 de marzo al 4 de abril de 1980, participando 152 delegaciones de diferentes países. (35)

(33) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 2o. Período de Sesiones, Informe de la Delegación Mexicana, 1974. Pág. 1

(34) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 3er. Período de Sesiones, Informe de la Delegación Mexicana, 1975, Págs. 1-16

(35) Boletín de Prensa, Resumen del IX Período de Sesiones, Departamento de Información Pública, Sección Prensa. Sen/396, Naciones Unidas, Nueva York, 1980, Págs. 1-45

La labor realizada en este período de sesiones, fue la enunciada por la Asamblea General en 1973, de aprobar una convención en que se contemplaran todos los asuntos relacionados con el Derecho del Mar. (36)

El resultado de los trabajos de esta reunión, consistió en un texto revisado para fines de negociación. Entre los progresos realizados por la Conferencia se cuentan los relativos a los principios que deben regir el sistema de extracción de minerales en la zona internacional de los fondos marinos, si tuados más allá de la jurisdicción nacional; la financiación de dicho sistema; la definición de la plataforma continental y las normas que han de regir la investigación científica marina, realizada por buques extranjeros en la plataforma y la zona económica exclusiva de 200 millas. (37)

También se observaron algunos progresos en las conversaciones relativas a la fórmula de votación en el Consejo de la proyectada Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, pero no se obtuvo un texto aceptable para la generalidad de las delegaciones.

En las sesiones oficiales se llegó a un acuerdo con respecto al preámbulo de la convención, se avanzó en la labor

(36) Ibidem Págs. 1-45

(37) Ibidem Págs. 1-45

relativa a la propuesta sobre la creación de una Comisión Preparatoria, que ayude a poner en funcionamiento las instituciones que se establecerían en virtud de la Convención. (38)

El próximo período de sesiones se celebrará en Ginebra, Suiza, para lo cual la Conferencia deberá destinar las dos primeras semanas a negociar sobre cuestiones no resueltas, utilizando la nueva revisión del Texto oficioso para fines de negociación. La tercera semana se dedicará a un debate general en el que las delegaciones podrán formular sus observaciones sobre toda la variedad de cuestiones que abarca la convención y proponer sugerencias de modificaciones concretas.

Si las partes contratantes no llegasen a un acuerdo final, se convocará a otro(s) período de sesiones; pero si se llega a un acuerdo, entonces se convocará a un período de sesiones a celebrarse en la ciudad de Caracas, Venezuela, a fin de proceder a su adopción definitiva. (39)

- e) PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)

El 15 de diciembre de 1972 se aprobó la Resolución

(38) Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación, A/Conf.62/WP.10/Rev.2, 90. Período de Sesiones de la 3a. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, Nueva York, 1980, Pág. 20.

(39) Ibidem Págs. 165-167

2992 (XXVII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, por la que se estableció el Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, como parte integrante de este sistema. (40)

Las funciones de este Programa son:

Promover la cooperación internacional en relación con el medio ambiente y recomendar, cuando proceda, políticas al respecto, así como trazar las directrices generales para la coordinación de los programas relativos al medio ambiente dentro del sistema de Naciones Unidas.

Tener bajo estudio continuo las condiciones ambientales en todo el mundo, con el fin de conseguir que los problemas de vasta importancia internacional que surjan en esta esfera, reciban apropiada y adecuada consideración por parte de los gobiernos y a la vez estimular a las comunidades científicas internacionales / otros círculos de especialistas pertinentes, que contribuyan a la adquisición, evaluación e intercambio de conocimientos e información sobre el medio ambiente y cuando se apropiado, en los aspectos técnicos de la formación y ejecución de los programas relativos al medio ambiente dentro del mismo sistema. (41)

(40) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 3o. Periodo de... Pág. 22

(41) Ibídem Pág. 24

Busca mantener continuamente bajo estudio, las repercusiones que para los países en desarrollo puedan tener las políticas y medidas nacionales e internacionales relacionadas con el medio ambiente, así como el problema de los costos adicionales que puedan significar para tales países, la puesta en práctica de programas y proyectos referentes al medio ambiente y asegurarse de que dichos programas y proyectos sean compatibles con los planes y prioridades de esos países, en materia de desarrollo y examinar y aprobar anualmente el programa de utilización de recursos del Fondo para el Medio Ambiente.

Entre sus órganos más importantes encontramos: El Consejo de Administración, integrado por 56 Estados Miembros, elegidos por la Asamblea General, según el siguiente criterio: Africa-16, Asia-13, Europa Oriental-6, América Latina-10, Europa Occidental-13. Este Consejo informa a la Asamblea General, por medio del ECOSOC.

Otros órganos son: El Fondo para el Medio Ambiente, de carácter financiero y la Junta de Coordinación para el Medio Ambiente.

f) ORGANIZACION INTERNACIONAL
DEL TRABAJO (OIT)

La Organización Internacional del Trabajo, fue creada en 1919, como institución autónoma asociada con la Sociedad de las Naciones. El 14 de diciembre de 1946 pasó a ser organismo

especializado de las Naciones Unidas y su constitución entró en vigor el 20 de abril de 1948. (42)

Son miembros de la Organización los Estados que eran miembros de la misma al 10. de noviembre de 1945 y aquéllos que entren a formar parte con arreglo a los términos de su Constitución, en la que se dispone que un Estado Miembro de las Naciones Unidas puede adquirir la calidad de miembro de la OIT, siempre y cuando acepte las obligaciones inherentes a esta calidad y que la admisión de Estados no Miembros de las Naciones Unidas debe ser aprobada por la Conferencia General de la Organización, por una mayoría de dos tercios de los delegados gubernamentales. Todos los miembros podrán retirarse de la organización, siempre y cuando lo notifiquen con dos años de anterioridad. (43)

Los fines y propósitos de la organización, tal como se menciona en la Declaración de Filadelfia de 1944, son los de fomentar programas mundiales dirigidos a la consecución del pleno empleo y a la elevación del nivel de vida, así como suministrar servicios de capacitación y elaborar políticas relativas a las condiciones del trabajo. (44)

(42) Seara Vázquez, Modesto, Derecho... Op. Cit. Pág. 142

(43) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 30. Período de... Págs. 16-18

(44) Ibídem Pág. 20

Entre sus funciones se encuentran las de efectuar investigaciones y preparar estudios, informes y aportaciones técnicas; reunir, analizar y difundir información; así como establecer orientaciones de políticas y prestar apoyo técnico, incluyendo la preparación de materiales de capacitación para las actividades sobre el terreno y asistir en la formación de programas y proyectos de cooperación técnica, participando en la evaluación de las actividades de dicha cooperación, así como de sus medios complementarios; y aprobar normas internacionales, tales como convenios, recomendaciones y resoluciones y supervisar su aplicación. (45)

Entre los órganos más importantes de la organización, tenemos los siguientes:

La Conferencia Internacional del Trabajo

La Oficina Internacional del Trabajo

La Comisión Paritaria Marítima

La Conferencia Internacional del trabajo, es la Asamblea de los Estados Miembros, se reúne cada año en la ciudad de Ginebra, Suiza. Cada país deberá estar representado en la Conferencia por cuatro delegados, acompañados por los consejeros técnicos que estime conveniente. De los delegados, dos corresponden al gobierno, uno a los empleadores y el otro a los trabajadores.

(45) Cuadro de ratificaciones de Convenios Internacionales del Trabajo, enero de 1979, Editado por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza.

Las funciones más importantes de la Conferencia son:

Adoptar convenios, recomendaciones y resoluciones internacionales, así como velar por su cumplimiento;

Aprobar el programa de trabajo de la organización y el presupuesto de la misma;

Adoptar resoluciones que contribuyan a orientar la política general de la OIT y programar sus actividades futuras.

(46)

La Oficina Internacional del Trabajo, es la Secretaría Permanente de la Organización y con esta calidad, prepara las reuniones de la conferencia, del consejo y otros órganos, así como los informes que sirven de base a los trabajos de la misma; dirige las actividades de cooperación técnica que se proporciona a los países Miembros; publica obras y revistas especializadas y mantiene una relación constante con los distintos organismos internacionales y con los ministros del trabajo y de asuntos sociales de los Estados Miembros. (47)

La Comisión Paritaria Marítima se encuentra integrada únicamente por representantes de los armadores y de la gente de

(46) LA OIT Y EL MUNDO DEL TRABAJO, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1974 Pág. 12

(47) Ibídem Pág. 13

mar y sus funciones son las de tratar las condiciones generales de trabajo de los marinos y preparar en especial las reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo, dedicadas a cuestiones marítimas. Esta Comisión fue creada por la OIT, con el objeto de mantener contacto permanente con las distintas regiones del mundo y los diversos sectores de actividad económica y social.

La Comisión cuenta con una Subcomisión tripartita sobre Bienestar de la Gente de Mar y una Comisión de Transportes Interiores; asimismo se han creado varios comités, que se ocupan de las condiciones de empleo, contratación, bienestar, capacitación y seguridad de la gente de mar, trabajadores de muelle y pescadores, como el Comité Mixto OCMH/OIT, sobre Formación y el Comité Mixto OIT/OMS, sobre salud de los marinos. (48)

Esta organización es depositaria de 40 convenios internacionales relacionados con los asuntos marítimo-portuarios, de los cuales nuestro país ha ratificado 16, destacando por su importancia los relativos a la colocación de la gente de mar, contrato de enrolamiento de la gente de mar, repatriación de la gente de mar, protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques, vacaciones anuales pagadas de la gente de mar, documentos nacionales de identidad de la gente de mar, entre otros.

(48) Ibídem Pág. 35

Nuestro país ha participado activamente en las reuniones de este organismo y en la negociación y adopción de los diferentes convenios, recomendaciones y resoluciones, asimismo, por disposición de la constitución de la organización, todos los países que han ratificado alguno de estos instrumentos internacionales, deberán rendir una memoria anual, acerca de las medidas que sus respectivos gobiernos han tomado, a efecto de poner en práctica las disposiciones emanadas de éstos. (49)

g) ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS
PARA LA EDUCACION DE LA CIENCIA Y
LA CULTURA (UNESCO)

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, fue aprobada en Londres el 16 de noviembre de 1945, entrando en vigor el 4 de noviembre de 1946. Esta Organización se encarga de contribuir a la paz y la seguridad, estrechando, mediante la educación, la ciencia y la cultura, la colaboración entre las naciones, a fin de asegurar el respeto universal y a las libertades fundamentales que reconoce la Carta de las Naciones Unidas.

En la esfera de la ciencia, la UNESCO procura ayudar a la conservación, el progreso y la difusión del saber, recomen

(49) Información recabada en los archivos de la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, S.C.T.

dando las convenciones internacionales que sean necesarias para tal fin, promoviendo programas de investigación y estimulando el intercambio internacional de hombres de ciencia y de materia les científicos y fortaleciendo la infraestructura nacional y la cooperación regional.

La Conferencia General de la organización es el órgano principal y en él se encuentran representados todos los Estados Miembros, se reúne cada dos años a fin de aprobar el programa y el presupuesto de la Organización. (50)

Las actividades de la UNESCO en materia marítima, se desarrollan en estrecha coordinación con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, la cual fue creada por la Conferencia General de la UNESCO en 1960, clasificada como una Unidad Independiente dentro del sector de ciencias naturales de dicha organización.

El objetivo de la Comisión es promover la investigación científica con miras a aumentar los conocimientos acerca de la naturaleza y recursos del océano, mediante la acción concertada de sus miembros.

Sus funciones son:

(50) Beara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Pág. 503

Definir los problemas cuya solución requiere una cooperación internacional en la esfera de la investigación científica de los océanos y encaminar los resultados de la misma;

Preparar, recomendar y coordinar con las organizaciones internacionales interesadas, los programas internacionales de investigación científica de los océanos y los servicios conexos a ellos;

Fomentar el intercambio de datos oceanográficos y la publicación y difusión de los resultados de las investigaciones científicas que se hagan, formulando recomendaciones sobre ellas, encaminadas a dar mayor vigor a los programas de enseñanza y formación en ciencias del mar y su tecnología;

Preparar programas, prestar asesoramiento técnico y formular recomendaciones, a fin de preparar y ejecutar los programas de ciencias del mar y su tecnología;

Favorecer a la libertad de la investigación científica de los océanos, en beneficio de toda la humanidad, teniendo en cuenta todos los intereses y derechos de los países ribereños, en cuanto a la investigación científica en las zonas sometidas a su jurisdicción.

Además de estas funciones, la Comisión cumple también la de mecanismo especializado conjunto para ciertas organizaciones de las Naciones Unidas, como la Organización para la Adli-

mentación y la Agricultura, la Organización Meteorológica Mundial y la OCMH, las cuales delegan en la comisión, algunas de sus funciones en la esfera de las ciencias marinas. (51)

La Comisión Oceanográfica Intergubernamental está integrada por una Asamblea, un Consejo Ejecutivo, la Secretaría y los órganos subsidiarios.

La Asamblea es el órgano principal y se encarga de tomar todas las decisiones necesarias para alcanzar los fines de la Comisión. Se reúne cada dos años.

El Consejo Ejecutivo se reúne por lo general cada 8 meses y ejerce las responsabilidades que ha delegado en él la Asamblea, actuando en su nombre para la ejecución de sus decisiones.

Los órganos subsidiarios de la Comisión se componen de una Asociación Regional, Comités de Trabajo, Grupos Internacionales de Coordinación, Grupos de Expertos y otros Grupos Ad-Hoc, estando patrocinados algunos de ellos, por otros organismos intergubernamentales de carácter mundial y regional.

(52)

(51) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 5o. Período de... Págs. 32-39

(52) INFORME RESUMIDO. Comisión Oceanográfica Intergubernamental, Décima Reunión de la Asamblea, París, 27 de octubre - 10 de noviembre de 1977. Contraportada y Págs. 1-3

La Asociación Regional, es una Asociación de la Comisión Oceanográfica para el Caribe y Regiones Adyacentes y cuyas funciones son:

i) Ser responsable, bajo cualquier supervisión de la Comisión, de la inspección de todas las actividades de la misma en su región.

ii) Desarrollar un programa regional de actividades en forma de proyectos científicos, los cuales valgan la pena desde el punto de vista de la colaboración internacional en la región, para determinar los objetivos básicos de investigación conjunta de acuerdo al carácter y línea que tiene establecidos.

iii) Trabajar en estrecha colaboración con los comités de trabajo y grupos de coordinación internacional en el desarrollo del programa de actividades regionales.

iv) Coordinar proyectos científicos en la región que hubieran sido aprobados por la comisión.

v) Reportar cada dos años sobre sus trabajos y hacer recomendaciones a la Asamblea de la Comisión, sobre sus trabajos efectuados y sobre su futura acción.

vi) Desarrollar proyectos regionales en coordinación con la UNESCO y someterlos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

vii) Desarrollar relaciones de trabajo con otros organismos relacionados con la investigación científica marina de la región, particularmente las comisiones regionales y Consejos de la FAO y con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). (53)

Entre los Comités de Trabajo más importantes, tenemos los siguientes:

Comité de Trabajo sobre Enseñanza y Asistencia Mutua, que se ocupa de coordinar la enseñanza y la capacitación en materia de ciencias del mar, trabajando para este fin en estrecha colaboración con la División de Ciencias del Mar de la UNESCO.

Comité de Trabajo sobre Intercambio Internacional de Datos Oceanográficos, cuya finalidad es la de desarrollar y mejorar el sistema internacional para el intercambio de dicha información, para lo cual se coordina con los centros mundiales, regionales y nacionales de datos oceanográficos.

Asimismo, coordina las actividades nacionales en esta esfera, con la ayuda de varios órganos auxiliares, preparando en particular, formularios para inventarios y esquemas para datos, como son: físicos, biológicos y geológicos, relativos a la contaminación marina procedente de satélites.

(53) ESTATUTO DE LA COMISION OCEANOGRAFICA INTERGUBERNAMENTAL, Anexo a la Resolución IX-13 de la IOCARIS.

Comité de Trabajo sobre Sistema Global Integrado de Estaciones Océánicas (IGOSS), el cual cuenta con un programa de servicios operacionales COI/OMM, que proporciona a los Países Miembros, información sobre el estado de los océanos, los medios que hacen posible la colaboración multilateral para mejorar los servicios oceanográficos correspondientes a diversas actividades marinas y apoyar el estudio científico de los océanos, mediante un mecanismo internacional de coordinación, integrado por el Comité de Trabajo de la COI para el IGOSS, el Grupo del Comité Ejecutivo de la OMM sobre aspectos Meteorológicos de los asuntos marinos, el Grupo Mixto COI/OMM de planeamiento para el IGOSS y el Grupo Mixto COI/OMM de expertos sobre el IGOSS.

Comité de Trabajo sobre Investigación Global Integrado sobre Contaminación en el Medio Marino (GIPSE), cuyos trabajos consisten en vigilar la contaminación del mar por petróleo, con el fin de controlar los aceites derivados del mismo. (5b)

h) ORGANIZACION METEOROLOGICA
MUNDIAL (OMM)

La Organización Meteorológica Mundial tiene su antecedente en la Conferencia Internacional, celebrada en el año de 1853 en Bruselas, para tratar de establecer un plan conjunto de observaciones meteorológicas desde los buques. Fue hasta 1878,

(5b) Informe resumido... Pág. 4

cuando en la Conferencia celebrada en Utrecht se creó la Organización Meteorológica Internacional, con carácter semioficial; esta Organización sufrió modificaciones en los años 1919, 1929, 1931 y 1935. (55)

En 1945, en Washington, se celebró la Conferencia de Directores de los Servicios Meteorológicos Nacionales, que actuaba como órgano de la Organización Meteorológica Internacional. Como resultado de esa reunión, se firmó el 11 de octubre de 1947, el Convenio Meteorológico Mundial, entrando en vigor el 23 de marzo de 1950. (56)

El 20 de diciembre de 1951 entra en vigor el Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización Meteorológica, en el cual le otorga a ésta el carácter de organismo especializado.

Las condiciones para ser admitido como miembro de la Organización son: Todos los países representados en la Conferencia de Washington; los Miembros de las Naciones Unidas que posean un servicio meteorológico propio y se adhieran al convenio; cualquier Estado responsable plenamente de sus relaciones internacionales, que tenga servicios meteorológicos y preste su

(55) Seara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Pág. 550

(56) Ibídem Pág. 553

adhesión al convenio y; cualquier territorio o grupo de territorios que mantenga su propio servicio meteorológico.

Sus funciones son las de coordinar, uniformar y mejorar las actividades meteorológicas en el mundo, así como propiciar el intercambio eficaz de informes meteorológicos entre los países, en beneficio de las diversas actividades humanas. (57)

La Organización Meteorológica Mundial se avoca a la coordinación y promoción de la difusión de datos corrientes y pronósticos proporcionados por sus Miembros, acerca de las condiciones meteorológicas de las zonas marinas, oceánicas y terrestres y advertencias de fenómenos graves; así como de la recopilación, intercambio y almacenamiento de datos habituales; de la enseñanza y capacitación y de la transmisión de tecnología a los miembros que lo requieran. (58)

Sus propósitos son:

Facilitar la cooperación mundial para crear redes de estaciones que efectúen observaciones meteorológicas; otras relacionadas y favorecer a la creación y mantenimiento de centros que presten servicios propios de la materia.

(57) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 5o. Período de... Pág. 55

(58) Beara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Pág. 555

Fomentar la creación y mantenimiento de sistemas para intercambiar información meteorológica dinámicamente, y con esto intensificar la normalización de las observaciones meteorológicas, asimismo, asegurar la publicación uniforme de estas observaciones y otros datos de carácter informativo o estadístico.

Intensifica la aplicación de la meteorología a la aviación, la navegación marítima, la obtención de energía, problemas de agua, agricultura y, en general, a las actividades humanas en donde sea posible.

Fomenta la investigación y enseñanza de la meteorología y de otras materias relacionadas, coordinando la cooperación internacional para tal efecto.

Facilita la realización de las observaciones necesarias de las condiciones meteorológicas y marinas en forma normalizada y su rápida disponibilidad para los centros meteorológicos nacionales.

Fomenta el suministro de servicios meteorológicos marinos en apoyo a la seguridad de las operaciones marinas y de una mayor eficiencia de ejecución y planeación. (59)

Este organismo cuenta con un Congreso Meteorológico

(59) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 5o. Período de... Págs. 54-59

Mundial, el cual es el órgano principal, ya que en él se encuentran representados todos los miembros y por lo tanto es el que dirige la política general de la Organización. Los representantes de los miembros deberán ser el Director General del Servicio Meteorológico del país del que se trate.

El Congreso tiene facultades para elegir al Presidente y Vicepresidente de la organización y demás Miembros del Comité Ejecutivo y a establecer asociaciones regionales y comisiones técnicas, así como a adoptar reglamentos técnicos en materia meteorológica, dirigir recomendaciones a los Miembros y en general, a tomar las medidas necesarias para facilitar las funciones y propósitos de la organización.

La Comisión Meteorológica Marina y la Comisión de Servicios Básicos, están constituidas como comisiones técnicas creadas por el Congreso, con el fin de prestar información tanto al Congreso como al Comité Ejecutivo, sobre las cuestiones que se les señalen y están encargadas de la administración y desarrollo del Servicio Meteorológico Marino, que siguiendo los principios generales de la organización se encuentran supeditadas a la aprobación del Congreso y del Comité Ejecutivo.

Los Comités Consultivos, creados también por el Congreso para asesorar al Comité Ejecutivo en aquellos asuntos concernientes a dos o más Comisiones Técnicas, tienen carácter de

consultoría y todos los Miembros tienen derecho a participar en su formación. (60)

2. REGIONALES

a) ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA)

La Carta de la Organización de los Estados Americanos, fue suscrita el 30 de abril de 1948 en la Novena Conferencia Internacional Americana, celebrada en Bogotá, Colombia, 56 años después de establecerse la Organización Regional Americana. Esta organización fue creada con el objeto de dar a la misma, una estructura jurídica permanente, sin embargo, el estancamiento a que llegó en la década de los 60, hizo necesaria la introducción de reformas, de tal forma que en 1964 los gobiernos americanos resolvieron convocar el Sistema Interamericano para cuyos fines en Río de Janeiro en 1965, se celebró la Segunda Conferencia Interamericana Extraordinaria, la cual declaró, en el Acta de Río de Janeiro, que era imprescindible imprimir al sistema interamericano un nuevo dinamismo y para tal efecto era imperativo modificar la estructura funcional de la OEA. (61)

(60) Ibídem Págs. 57-59

(61) CARTA DE LA ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS, Reformada por el Protocolo de Buenos Aires en 1967. Serie sobre Tratados No. I-C, OEA, Washington, D.C., 1972, Págs. 1-15

Para lograr esos objetivos, en dicha reunión se decidió convocar a la Tercera Conferencia Interamericana Extraordinaria, fijando como sede de la misma, a la ciudad de Buenos Aires, al mismo tiempo encomendó a una Comisión Especial, compuesta por representantes de cada uno de los Estados Miembros, la cual debería reunirse en Panamá, a fin de preparar un anteproyecto de reformas a la Carta de la organización, el que sería objeto de estudio y observaciones por parte del Consejo de la propia organización. Sus conclusiones conjuntamente con las observaciones del Consejo, fueron transmitidas a la Tercera Conferencia Interamericana Extraordinaria. En lo que respecta a las normas de cooperación interamericana en los campos económico y social, también previstos en el Acta de Río de Janeiro, el anteproyecto de reformas elaborado por la Comisión Especial de Panamá, fue revisado por el Consejo Interamericano Económico y Social, en una Reunión Extraordinaria convocada al efecto que se celebró en Washington del 6 al 18 de Junio de 1966. (62)

El Congreso de la organización hizo suyas estas observaciones y las transmitió a los gobiernos de los Estados Miembros. Finalmente, la Tercera Conferencia mencionada anteriormente, se reunió en Buenos Aires, del 15 al 27 de febrero de 1967 y sobre la base de los proyectos indicados, aprobó un Protocolo de Reformas a la Carta de la organización, que se denomi

(62) Ibidem Págs. 15-22

el Protocolo de Buenos Aires, suscrito por los Plenipotenciarios de los Estados Miembros de la Organización, mismo que entró en vigor el 27 de febrero de 1970. (63)

La OEA constituye un organismo regional dentro del marco de la Organización de las Naciones Unidas, por lo que para realizar los principios en que se funda y cumplir sus obligaciones regionales de acuerdo con la Carta de las Naciones Unidas, establece los siguientes propósitos esenciales:

- a) Afianzar la paz y la seguridad del continente;
- b) Prevenir las posibles causas de dificultades y asegurar la solución pacífica de las controversias que surjan entre los Estados Miembros;
- c) Organizar la acción solidaria de éstos en casos de agresión;
- d) Procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos que se susciten entre ellos y;
- e) Promover por medio de la acción cooperativa, su desarrollo económico, social y cultural.

Sus principios son:

- a) El derecho internacional es norma de conducta de los Estados en sus relaciones recíprocas.

(63) Ibídem Pág. 25-31

b) El orden internacional está esencialmente constituido por el respeto a la personalidad, soberanía e independencia de los Estados y por el fiel cumplimiento de las obligaciones emanadas de los tratados y de otras fuentes del derecho internacional.

c) La buena fe debe regir las relaciones de los Estados entre sí.

d) La solidaridad de los Estados Americanos y los altos fines que con ella se persiguen, requieren la organización política de los mismos sobre la base del ejercicio efectivo de la democracia representativa.

e) Los Estados Americanos condenan la guerra de agresión: la victoria no da derechos.

f) La agresión a un Estado Americano, constituye una agresión a todos los demás Estados Americanos.

g) Las controversias de carácter internacional que surjan entre dos o más Estados Americanos deben ser resueltas por medio de procedimientos pacíficos.

h) La justicia y la seguridad sociales son bases de una paz duradera.

i) La cooperación económica es esencial para el bienestar y la prosperidad de los pueblos del continente.

"j) Los Estados Americanos proclaman los derechos fundamentales de la persona humana, sin hacer distinción de raza, nacionalidad, credo o sexo.

"k) La unidad espiritual del continente se basa en el respeto de la personalidad cultural de los países americanos y demanda su estrecha cooperación en las altas finalidades de la cultura humana.

"l) La educación de los pueblos debe orientarse hacia la justicia, la libertad y la paz". (64)

Son miembros de la organización, todos los Estados Americanos que ratifiquen la Carta, para la admisión de nuevos miembros la Carga señala lo siguiente:

Que sea Estado Americano; que esté dispuesto a firmar y ratificar la Carta de la organización; que acepte todas las obligaciones que entraña la calidad de Miembro, en especial las referentes a la seguridad colectiva, mencionadas expresamente en los Artículos 27 y 28 de la Carta.

En cuanto al procedimiento, éste se inicia mediante una nota escrita del solicitante al Secretario General, manifestando su disposición de cumplir los requisitos anteriores, así como su deseo de ser Miembro de la organización, posteriormente

(64) Seara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Págs. 846-851.

el Consejo Permanente determinará por mayoría de dos tercios, si recomienda la admisión, decidiendo, finalmente, la Asamblea General también por mayoría de dos tercios.

Hasta la fecha no todos los países americanos forman parte de la organización; uno, Cuba, salió de ella en 1962 y otros como Canadá no han demostrado interés en entrar. (65)

La OEA realiza sus fines a través de los siguientes órganos principales, los que a su vez pueden ser auxiliados por órganos subsidiarios, establecidos cuando sea necesario.

La Asamblea General, la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, los Consejos, el Comité Jurídico Interamericano, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, la Secretaría General, las Conferencias Especializadas y los Organismos Especializados. (66)

La Asamblea General posee amplia facultad de decidir la acción y la política general de la Organización y de determinar la estructura y funciones de sus órganos.

Este órgano es el encargado de coordinar las actividades de las diversas entidades que constituyen el sistema intera-

(65) Seara Vázquez, Modesto, Derecho... Op. Cit. Pág. 160

(66) Tello Manuel y García Medrano, Benward. Documentos de Política Internacional, Recopilación y Prólogo de, Secretaría de la Presidencia, Depto. Editorial, México 1975, Pág. 107

mericano, de dichas entidades con las Naciones Unidas y otras or
ganizaciones internacionales que persigan fines similares.

A través de la Asamblea se controla el funcionamiento de la OEA, mediante la facultad de aprobación del programa, pre
supuesto y el examen de los informes anuales y especiales que deben someterle los órganos, organismos y entidades del sistema interamericano.

Celebra sus períodos ordinarios de sesiones cada año, pudiendo celebrar sesiones extraordinarias, por decisión del Con
sejo Permanente, con aprobación de dos tercios de los miembros. Todos los Estados Miembros pueden estar representados en la Asamblea y cada uno tiene derecho a un voto. Las decisiones se toman por mayoría absoluta, excepto en los casos en que la Carta o el Reglamento de la propia Asamblea determine otra cosa.

Para preparar los trabajos de la Asamblea, se estable
ce una comisión preparatoria formada por representantes de todos los países miembros, el cual se encargará de formular proyectos y hacer recomendaciones.

Los Consejeros, se encargan de presentar estudios y proyectos de instrumentos internacionales a la Asamblea General, así como proponer la celebración de conferencias especializadas, de creación, modificación o supresión de organismos especializa

dos y otras entidades interamericanas, así como la coordinación de sus actividades. (67)

El Consejo Interamericano Económico y Social, se compone de un representante titular, de la más alta jerarquía, por cada Estado Miembro, nombrado especialmente por el Gobierno respectivo, y su finalidad es promover la cooperación entre los países americanos, con el objeto de lograr su desarrollo económico acelerado.

Para la realización de sus fines el CIES deberá:

a) Recomendar programas y medidas de acción y examinar y evaluar periódicamente los esfuerzos realizados por los Estados Miembros.

b) Promover y coordinar todas las actividades de carácter económico y social de la Organización.

c) Estas actividades las deberá coordinar con las de los otros consejos.

d) Establecer relaciones de cooperación con los órganos correspondientes de las Naciones Unidas y con otras actividades nacionales e internacionales, especialmente en lo referente a la coordinación de los programas interamericanos de asistencia técnica, y

(67) Ibídem Págs. 115-123

e) Promover la solución de los casos previstos en el Artículo 35 de la Carta, estableciendo el procedimiento correspondiente.

El CIES celebra por lo menos una reunión anual a nivel ministerial, reuniéndose además cuando la Asamblea General, la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, por propia iniciativa o para los casos previstos en el Artículo 35 de la Carta, lo convoque. (68)

Dentro del CIES, se creó la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CECON), estando integrada por representantes de todos los países miembros de la OEA. (69)

La función de esta Comisión es servir de instrumento de consulta y negociación entre los países latinoamericanos y los Estados Unidos de América, dentro del marco de una política que fortalezca la cooperación hemisférica para el desarrollo.

La constituye un proceso continuo de negociación para encontrar soluciones efectivas a los problemas económicos y sociales que impidan el desarrollo de América Latina. Para tal

(68) Colliard, Claude-Albert, Instituciones de Relaciones Internacionales, México, Fondo de Cultura Económica, 1978, Págs. 418-420.

(69) Carta de la Organización... Págs. 22-29

efecto, establecerá programas de acción de acuerdo con metas y plazos, los cuales señalará fijando las prioridades necesarias y dando inmediata atención a situaciones de emergencia. (70)

Por resolución de la primera reunión de la Comisión, celebrada en Washington, D.C., del 27 de abril al 5 de mayo del año de 1970, se establecieron las bases técnicas para que funcionara un Grupo Ad-Hoc sobre Transporte. Este Grupo preparó un informe a la Comisión, el que tenía como objeto contribuir a la solución de los problemas que se referían a la incidencia de los incrementos de los costos operativos, en el valor de los fletes y las mejoras en los servicios portuarios y el transporte en general.

En la Segunda Reunión de esta Comisión, celebrada del 15 al 25 de marzo de 1971, se instituyó por medio de la Resolución 12 (II-71), el Grupo Ad-Hoc de Transporte Marítimo, mismo que tendría como objetivo general, servir de instrumento de consulta permanente para analizar aquellos problemas de la América Latina, relacionados con la infraestructura y maniobras portuarias y su incidencia en el costo de los fletes. (71)

(70) Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) Segunda Parte de la Comisión Especial del CIES, del 26 al 31 de Enero de 1970, Caracas, Venezuela, Págs. 1-3.

(71) VI Reunión de Consulta de CECOM, Fletes Marítimos, OEA/Ser. H/XIII, CIES/CECON-TRANS/18 Rev. 1, Secretaría General de la OEA, Washington, D.C., 1975, Págs. 1-17.

El Grupo Ad-Hoc de Transporte Marítimo, se ha dedicado a examinar la posibilidad de obtener fletes específicos para productos no comprendidos en la descripción tarifaria de las conferencias marítimas, así como las posibles rebajas de los mismos.

Las Conferencias Especializadas son reuniones intergubernamentales constituidas para tratar asuntos técnicos especiales y para desarrollar determinados aspectos de la cooperación interamericana, se celebran cuando lo resuelve la Asamblea General o la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, por iniciativa propia o a instancia de alguno de los Consejos u organismos especializados.

El temario y el reglamento de las Conferencias Especializadas serán preparados por los Consejos correspondientes o por los organismos especializados interesados y sometidos a la consideración de los gobiernos de los Estados Miembros.

Dentro de estas conferencias tenemos la Conferencia Portuaria Interamericana, la cual se constituye en una Conferencia Especializada con carácter permanente, vinculada al Consejo Interamericano Económico y Social y cumple sus fines por medio de sus reuniones ordinarias y extraordinarias y de su Comité Técnico Permanente de Puertos, con la colaboración de la Secretaría General de la organización.

Sus funciones más importantes son las de:

a) Estudiar y discutir los problemas que afecten a los puertos del Hemisferio.

b) El mejoramiento, ampliación y coordinación de toda clase de transporte, con el fin de prestar un servicio seguro, adecuado y eficiente a un costo razonable, como factores esenciales para acelerar el desarrollo económico de los Estados Miembros y para elevar el nivel de vida de sus pueblos.

c) Propugnar por la unificación de criterios y normas técnicas para la operación de los sistemas portuarios, a efecto de obtener el máximo provecho de las instalaciones disponibles, tanto para cada uno como para el conjunto de los Estados Americanos.

d) Organizar y promover la realización periódica de reuniones para la planificación, financiamiento, construcción, normalización, asistencia técnica, mantenimiento y además asuntos relacionados con el uso y explotación de las instalaciones portuarias en el Continente Americano.

e) Solicitar la cooperación de instituciones mundiales o regionales gubernamentales, especialmente la OCMI y la Comisión de Transporte Marítimo de la CONUCGD.

f) Recomendar estudios y patrocinar la adopción de acuerdos oficiales entre los gobiernos de los Estados Miembros de la organización, relativos a la planificación, instalación y mantenimiento.

g) Actuar como organismo consultivo del CIES en todo lo relativo a los puertos.

h) Estudiar los aspectos jurídicos portuarios, teniendo en cuenta los instrumentos ya existentes, a fin de elaborar proyectos de nuevos convenios sobre el tema.

Hasta la fecha se han celebrado cinco Conferencias Portuarias Interamericanas, la última de las cuales se celebró en la ciudad de Guayaquil Ecuador del 13 al 17 de noviembre del año de 1978. (72)

Los objetivos de esta conferencia fueron fundamentalmente el definir las prioridades para el desarrollo portuario, con énfasis en la acción regional, dadas las características si milares de los servicios que prestan los puertos del sistema in teramericano y sus efectos en la movilización del comercio exte rior de los países. (73)

(72) Información recabada en la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(73) Informe de la V Conferencia Portuaria Interamericana, celebrada en la Ciudad de Guayaquil, Ecuador, del 13 al 17 de noviembre de 1978. Págs. 1-14

Como señalamos anteriormente, estas Conferencias cumplen sus fines a través del Comité Técnico Permanente de Puertos, el cual fue creado por Resolución de la Primera Conferencia Portuaria Interamericana, en 1956 y adscrito al Consejo Interamericano Económico y Social en 1957.

La función de este comité es la de promover la ejecución de las resoluciones de las conferencias. Ha celebrado 11 reuniones hasta la fecha, siendo la primera de ellas la celebrada en la ciudad de Washington, D.C., del 24 al 28 de marzo de 1958 y la última en la ciudad de Caracas, Venezuela del 5 al 7 de marzo de 1979.

Desde la primera reunión, el Comité ha estudiado cuidadosamente cada una de las resoluciones de las Conferencias Portuarias y ha promovido su aplicación entre los países miembros.

Los trabajos de este Comité han estado encaminados a estudiar las facilidades portuarias adecuadas para el manejo rápido, eficiente y económico de los volúmenes y tipos de carga que se manejan en el comercio internacional.

En cuanto a su manejo, se ha recomendado a los países miembros que estimulen el manejo y entrega más eficiente de carga al destinatario final y que se exima de derecho y tasas portuarias los receptáculos y otros admicúculos utilizados para per

mitir que la mercancía sea manejada y trasladada más fácilmente.

Ha recomendado a los gobiernos a que apoyen enérgicamente la tarea que están llevando a cabo las agencias y asociaciones internacionales en el terreno de promover la adopción de un solo juego de símbolos internacionales uniformes, como medios de identificación de carga peligrosa.

Con el propósito de facilitar la entrada y salida de los buques a cualquier puerto y así acelerar el comercio intrazonal, ha propiciado la simplificación de los requisitos documentarios en todos los puertos de los países miembros. (74)

Nuestro país ha participado activamente en las reuniones del Comité, particularmente en los temas de Incidencia de las mejoras portuarias en los niveles de los fletes y en la Conformación de Asociaciones Regionales de Negociación con las conferencias marítimas, donde los beneficios serán el de contar con un estudio especializado sobre los posibles ahorros que se obtendrían al comparar las ventajas que han resultado a raíz de las inversiones que se han efectuado en nuestros puertos y la incidencia que tienen éstas, en las rebajas o nivelación de los fletes.

(74) El Comité Técnico Permanente de Puertos, la Conferencia Portuaria Interamericana, San José de Costa Rica, Acta Final, Secretaría General de la OEA, Washington, D.C., 1962, Págs. 11-231.

La conformación de Asociaciones Regionales de Negociación, serán una buena oportunidad para negociar con las conferencias marítimas, la fijación de los fletes. (75)

b) ASOCIACION LATINOAMERICANA DE
LIBRE COMERCIO (ALALC)

El 18 de febrero de 1960 se firmó en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, el Tratado Constitutivo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, con el fin de promover la cooperación latinoamericana, mediante el establecimiento en forma gradual y progresiva, de un mercado común latinoamericano.

(76)

Sus órganos más importantes los constituyen la Conferencia de las Partes Contratantes y el Comité Ejecutivo Permanente, siendo la Conferencia el órgano máximo de la Asociación.

(77)

A través de la Conferencia de las Partes Contratantes, se toman todas las decisiones sobre los asuntos que exijan resolución conjunta de las partes contratantes, se adoptan las pro-

-
- (75) XI Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos, Caracas, Venezuela, 1979, Págs. 1-9
- (76) Tratado de Montevideo, hecho en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, el 18 de febrero de 1960, Pág. 24
- (77) Colliard, Claude-Albert, Op. Cit. Págs. 431-434

visiones necesarias para la ejecución del tratado, se examinan los resultados de la aplicación del mismo y se aprueba el presupuesto anual.

La Conferencia se encuentra constituida por delegaciones de los países miembros de la Asociación, los que tendrán derecho a un voto, se reúne en sesiones ordinarias una vez por año y en extraordinarias, cuando fuere convocada por el Comité Ejecutivo Permanente, fijando ella misma la sede y fecha y sólo podrá tomar decisiones con la presencia de por lo menos dos tercios de las partes contratantes.

En el Segundo Período de Sesiones de la Conferencia de las Partes Contratantes, celebrada en 1962, se adoptó la Resolución ALALC/Resolución 44(II), por la que se recomienda a las Partes Contratantes la negociación de un convenio que además de contemplar los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la zona, considerara la reserva de una cuota sustancial de las cargas de intercambio para las naves nacionales de los países signatarios y la fijación de porcentajes de participación de éstas en el comercio recíproco.

(78)

(78) Comité Intersecretarial Mexicano de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Resoluciones adoptadas por la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, en los años 1961, 62 y 63, Banco de México, S. A., México, 1964, Pág. 180

Durante la Primera Reunión de la Comisión Asesora del Transporte (CAT), en Julio de 1963, se analizó la forma de dar cumplimiento a la resolución antes mencionada, para lo cual, se presentó un anteproyecto de convenio general de transporte acuático del Tratado de Montevideo.

Este anteproyecto de convenio en su artículo primero se definía lo que era política naviera intrazonal, que incluía la reserva de carga de carácter multilateral, sin restricciones y en igualdad de derechos y tratamientos para las naves de cada una de las Partes Contratantes, lo cual desvirtuaba los principios de reserva de carga bilateral recomendadas en la Resolución I del informe de la reunión de expertos del año de 1962 y la Resolución 44(II) de la Conferencia.

Después de varias modificaciones hechas por la CAT y la Asociación Latinoamericana de Armadores, se aprobó el proyecto de convenio para ser presentado al Comité Ejecutivo Permanente. En él se establece básicamente una reserva de todas las cargas marítimas del intercambio entre los países de la ALALC para los buques de sus banderas, en igualdad de derechos y tratamientos, incluyendo los buques de bandera extranjera arrendados por empresas navieras de los países de la zona. Para el cumplimiento de esta reserva de cargas zonales, el convenio prevé la creación de una o varias conferencias marítimas y el esta

blecimiento de una Comisión encargada de su aplicación. (79)

Dicho convenio fue firmado por representantes permanentes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay el 30 de septiembre de 1966, quedando a partir de esa fecha abierto a la ratificación, siendo necesarias cinco de ellas para su entrada en vigor, obtuyéndose las mismas en 1974. México lo ratificó en 1967, Chile en 1968, Ecuador en 1969, Paraguay en 1970 y Colombia en 1974.

El Comité Ejecutivo Permanente, es el órgano ejecutivo permanente de la Asociación, cuya misión principal es la de llevar adelante las decisiones que le atribuye el Tratado o que hayan tomado los otros órganos, como la representación de la Asociación ante terceros países u organizaciones internacionales, la realización de estudios, así como la formulación de recomendaciones al Consejo y la realización de las negociaciones colectivas, entre otras.

El Comité se encuentra constituido por representantes permanentes, uno por cada país miembro y cada representante permanente tendrá un suplente, que suplirá al titular en caso de ausencia. El propio Comité elige a su Presidente y dos Vicepresidentes de entre los representantes permanentes. (80)

(79) Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, ALALC/CAT/IX/di 3, Novena Reunión de la Comisión Asesora del Transporte, Antecedentes de lo actuado en la ALALC en materia de Transportes, Montevideo, Uruguay, Junio de 1979, Págs. 2-8

(80) Seara Vázquez, Modesto, Derecho... Op. Cit. Págs. 164-165

Dentro del Comité funciona una Secretaría compuesta por funcionarios técnicos y administrativos y encabezada por un Secretario Permanente, el cual es designado por la Conferencia, aunque el Comité Ejecutivo tiene facultades para destituirlo o removerlo.

Dentro de esta Asociación funciona la Comisión Asesora del Transporte, la cual fue creada por el Comité Ejecutivo Permanente, como un órgano asesor permanente y técnico, con el fin de que realice estudios y análisis necesarios tendientes a resolver todos los problemas de transporte de la ALALC, especialmente aquellos destinados a contribuir con la integración de la zona, reducir costos, simplificar y unificar la documentación correspondiente y mejorar la operación de los puertos.

Hasta la fecha se han realizado nueve reuniones de la Comisión, siendo la primera de ella del 10 al 15 de junio de 1963 y la última del 14 al 18 de abril de 1980, todas en la sede del organismo. (81)

Cabe señalar que los problemas vinculados al transporte intrazonal, han sido la preocupación de la Asociación desde el inicio de sus actividades, reconociéndoles un valor primordial en el proceso de integración de la región, a través de su incremento comercial.

Los logros más importantes en el área del transporte marítimo han sido la fijación de los objetivos de la política de la Asociación en materia de transporte marítimo, fluvial y lacustre, la confección y aprobación de un sistema de simplificación y unificación de la documentación para la recepción y despacho de los buques.

Bajo los auspicios de la Comisión, se han abordado temas de interés como la iniciación de gestiones tendientes a la firma de un convenio de transporte internacional terrestre, la reducción o anulación de la intervención consultar en los trámites vinculados al transporte de mercancías producto del intercambio intrazonal, la eliminación de gravámenes que afectan las operaciones portuarias y de transporte dentro de la zona y en especial, la eliminación de la doble tributación de las empresas navieras. (82)

En la última reunión de esta comisión se formularon recomendaciones tendientes a promover la marina mercante de los países de la región, mediante leyes de reserva de cargas, la evaluación y análisis de los resultados obtenidos en la aplicación de dichas leyes, en los países que cuentan con ellas, así como las posibilidades de unificación de criterios legislativos básicos.

(82) Ibídem Págs. 9-10

Asimismo, se llevó a cabo un análisis de la nueva legislación internacional sobre transporte marítimo, como las Reglas de Hamburgo, el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y su incidencia en los países del área y los criterios convenientes, a fin de adoptar una posición común al respecto. (83)

Recientemente, en junio de 1980, se llevó a cabo en Acapulco, Gro., la Décimonovena Conferencia Extraordinaria de la ALALC, en la cual participaron los países miembros de la Asociación.

El objetivo fundamental de esta reunión fue el negociar la adopción de un nuevo esquema de integración, para lo cual contaron un proyecto de convenio denominado Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en cual sustituirá al Tratado de Montevideo.

En dicha reunión no se lograron acuerdos definitivos y se volverán a reunir en Montevideo, a fin de negociar el texto definitivo que sirva de marco general y que tome en cuenta los distintos intereses de los países. (84)

(83) ALALC/CAT/Informe, Novena Reunión de la Comisión Asesora del transporte, Montevideo, Uruguay, 1980 Págs. 8-14

(84) Uno Más Uno, CFR. del 11 al 17 de junio de 1980. México

c) COMISION ECONOMICA PARA AMERICA
LATINA (CEPAL)

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL), fue creada el 25 de febrero de 1948, siendo su sede en Santiago de Chile. Cuenta con una subsede en nuestro país, el cual atiende los problemas de México, América Central y el Caribe, otra pequeña en Bogotá, que atiende a Colombia, Venezuela, Ecuador y la Guyana y oficinas de enlace en Washington y Montevideo. (85)

Entre las atribuciones principales de la Comisión fijadas por el Consejo Económico y Social, tenemos las siguientes:

Promover el desarrollo económico de la región latinoamericana, con el fin de elevar el nivel de vida de la población, para lo cual realiza estudios sobre la situación económica de los países miembros, concentra y difunde información, organiza la prestación de servicios de asesoramiento y ayuda técnica y económica a los gobiernos y, sobre todo, estudia soluciones para el desarrollo del comercio intrazonal.

Son miembros de la CEPAL todos los Estados independientes de América y además Francia, Inglaterra y Holanda. Honduras Británica tiene carácter de miembro asociado.

(85) La Comisión Económica para América Latina, 77-6-336-250, Junio de 1977 Págs. 1-12

Sin embargo, otros países miembros no de las Naciones Unidas, pueden ser invitados a participar en carácter consultivo, en los trabajos de la Comisión, siempre y cuando los asuntos a tratar sean de su interés.

Dentro de su estructura, la Comisión ha creado dos órganos permanentes que son: El Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano y ésta a su vez cuenta con otros órganos como comités o grupos de trabajo, creados para funcionar permanentemente o sólo para el término en que duren sus trabajos, como el Subcomité Centroamericano de Transporte y la Secretaría que está organizada en divisiones y secciones técnicas, contándose dentro de estas últimas la Sección de Transporte.

(86)

Dentro de este estudio nos interesa tratar las actividades que la CEPAL ha realizado con respecto al transporte marítimo de la región. Dentro de este renglón inició sus trabajos en 1951, contando para realizar sus trabajos con la asesoría de la Organización de los Estados Americanos.

La comisión ha realizado análisis sobre la incidencia de los fletes marítimos y de las primas del seguro en los pre-

(86) Seara Vázquez, Modesto, Tratado General... Op. Cit. Págs. 676-678.

cios de los principales rubros de importación y exportación entre los países de la ALALC, así como la incidencia de éstos, en el precio de los productos siderúrgicos transportados entre puertos latinoamericanos y entre éstos y los puertos de Europa y América del Norte, así como métodos y prácticas para facilitar el transporte internacional por mar y tierra. (87)

En 1969, realizó un estudio sobre los transportes, especialmente el marítimo denominado el Consenso de Viena del Mar, en el cual se detallan las relaciones comerciales de la región con los Estados Unidos de Norteamérica.

Ha realizado estudios relacionados con los transportes internacionales por contenedores, los cuales los presentó en ocasión de la Conferencia Internacional por Contenedores, realizada en la ciudad de Ginebra, Suiza, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Inter gubernamental.

Al respecto, en América Latina existe un gran interés por la revolución de los contenedores y las posibilidades que ofrecen y sus problemas relacionados con su transporte y las implicaciones económicas de implementar este sistema en el área;

(87) La CEPAL en la Realidad Económica de América Latina,
CEPAL, Santiago de Chile, 1978, Pág. 19-21.

es por esto que la División de Transporte de la CEPAL, en coordinación con el Grupo Intergubernamental Especial sobre las Normas Aplicables a los Contenedores en el Transporte Multimodal, de la CONUCOD, han presentado recomendaciones sobre las diversas formas que podrían asumir un Convenio Internacional sobre Normalización de los Contenedores.

En 1968 el Comité Ejecutivo de la ALALC recomendó a la Secretaría Permanente del mismo organismo, que con el asesoramiento de la CEPAL, de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y de otros sectores interesados de los países de la ALALC, estudiaran la adopción de un formulario uniforme en formato y en cláusulas para los conocimientos de embarque, para ser usado tanto en el comercio marítimo y fluvial entre las Partes, como en todos los países importadores y exportadores que negociaban con los países de la ALALC. (88)

La ALAMAR, elaboró un Conocimiento Unico de Embarque en 1967, el cual fue objeto de estudio por la CEPAL, la que formuló sus objeciones, ya que consideró que aunque el conocimiento de embarque uniforme tiene una importancia que no debería de subestimarse, ya que proveería a los Gobiernos Latinoamericanos de una base legal uniforme que significaría un primer gran paso hacia una legislación marítima común para todos los

(88) Conocimiento Unico de Embarque, Ediciones ALAMAR, Montevideo, Uruguay, 1968 Pág. II

países de la zona, consideró que el texto elaborado no era claro ni justo y que no tomaba en consideración los intereses de todas las partes involucradas en el transporte marítimo. (89)

Asimismo, bajo los auspicios de este organismo, en 1975 se creó el Sistema Integrado (SIT), que contiene un conjunto de procedimientos para manejar la documentación relacionado con la descarga, carga, almacenamiento de mercancías en tránsito y para administrar sistemáticamente dichas operaciones entre Bolivia y Chile y en los últimos años, se ha venido promoviendo la elaboración de un convenio multimodal internacional que abarque a toda la región latinoamericana, con el objeto de fijar límites relativamente altos o bajos a la responsabilidad del porteador en el transporte, habiéndose elaborado un proyecto de convenio denominado Convención Latinoamericana sobre Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional. (90)

(89) Ibídem Pág. 13

(90) ECOSOC, E/CEPAL/L.215, Comisión Económica para América Latina, Actividades de Transporte Marítimo de la CEPAL. Naciones Unidas, 1980 Págs. 1-11

d) SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO (SELA)

El Convenio constitutivo del Sistema Económico Latinoamericano fue adoptado en la Reunión Ministerial de los países latinoamericanos, celebrada en Panamá del 15 al 17 de octubre de 1975.

Este se constituyó como un organismo regional de consulta, coordinación, cooperación y promoción económica y social conjunta, de carácter permanente, con personalidad jurídica internacional, integrado por Estados soberanos latinoamericanos.

Dentro de sus propósitos principales encontramos que busca la cooperación intra-regional con el fin de acelerar el desarrollo económico y social de sus miembros, promueve un sistema permanente de consulta y coordinación para la adopción de posiciones y estrategias comunes sobre temas económicos y sociales, tanto en los organismos y foros internacionales como ante terceros países y agrupaciones de países.

Sus acciones se basarán en los principios de igualdad, soberanía e independencia de los Estados, la solidaridad y la no intervención en los asuntos internos y el respeto a las diferencias de sistemas políticos, económicos y sociales, asimismo, deberán respetar las características propias de los distintos procesos de integración regionales y sub-regionales, así como

sus mecanismos fundamentales y sus estructuras jurídicas. (91)

Los órganos del SELA son: El Consejo Latinoamericano, los Comités de Acción y la Secretaría Permanente. El Consejo es el órgano supremo del organismo, por el cual se establece la política general, aprueba su reglamento y el de los demás órganos, considera y aprueba el informe anual que le presenta la Secretaría Permanente, aprueba las actividades de la organización.

Los Comités de Acción se encuentran integrados por representantes de los Estados Miembros interesados con el fin de realizar estudios, programas y proyectos específicos y para la preparación y adopción de posiciones negociadoras conjuntas de interés para los Estados Miembros, esta función es temporal y termina una vez que el Comité haya concluido su cometido.

La Secretaría Permanente es el órgano técnico-administrativo del SELA y tiene su sede en la Ciudad de Caracas, Venezuela, siendo ésta dirigida por un Secretario Permanente, de quien dependerá el personal técnico y administrativo necesario para el desempeño de sus funciones.

(91) Convenio de Panamá Constitutivo del Sistema Económico Latinoamericano, Adoptado por la Reunión Ministerial de los Países Latinoamericanos, en la Ciudad de Panamá del 15 al 17 de octubre de 1975. Pág. 1-17

A través de la Secretaría Permanente se realizan los estudios preliminares y toma las medidas necesarias para la identificación y promoción de proyectos de interés para dos o más Estados Miembros, formaliza las convocatorias de las reuniones de los órganos del SELA, selecciona y controla el personal técnico y administrativo de la Secretaría y facilita el desarrollo de las actividades de los Comités de Acción.

En materia de transporte marítimo el SELA ha coordinado estas actividades en diversos foros internacionales, en particular sobre los acontecimientos relacionados con el Convenio sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas y la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo mundial y el desarrollo de sus marinas mercantes, incluyendo los transportes a granel seco y líquido. Asimismo, ha intervenido en aspectos relativos a la infraestructura marítima y portuaria, así como a las comunicaciones y los transportes. (92)

C. CONVENIOS

A fin de contar con una reglamentación internacional que contemple los intereses de todos los países del mundo, en

(92) Proyecto de Informe de la Reunión de Coordinación Latinoamericana para la IV Reunión Ministerial del Grupo de los "77" en Arusha, con miras a la V Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, RCR/DF No. 1, SELA, 1979, Págs. 53-57

el seno de los diferentes organismos internacionales mencionados anteriormente, se han negociado convenios que regirán o rigen la actuación. en el plano internacional, de los países que los han ratificado.

La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, del 23 de mayo de 1969, en su Artículo 2, Términos empleados, inciso a) dice "Se entiende por 'tratado' un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular" (93), señalando además en su Artículo 26, que una vez que los tratados han entrado en vigor, las partes se obligarán a cumplirlo de buena fé.

Partiendo de esta base y siendo este convenio el que rige la obligatoriedad de los convenios, existen infinidad de convenios internacionales relacionados con los asuntos marítimos y portuarios, que van desde la reglamentación de la actuación de las conferencias marítimas, hasta aquéllos que determinan las especificaciones técnicas que deberán reunir las embarcaciones para su buena navegación y particularmente, salvaguardar la vida humana en el mar.

(93) Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, Naciones Unidas, 1970, Pág. 2

Siguiendo el esquema de nuestro trabajo, dividiremos los convenios marítimo-portuarios en convenios multilaterales y bilaterales, entendiéndose por multilaterales a aquéllos celebrados entre 3 o más países y por bilaterales, como su nombre lo indica, los que se realizan únicamente entre dos países.

1. CONVENIOS MULTILATERALES

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental es depositaria de 30 convenios internacionales, empezando con el Convenio Constitutivo de la Organización, adoptado en 1948 y del cual forman parte hasta la fecha 114 países, entre los que se encuentra el nuestro, habiendo depositado su instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas, el 21 de septiembre de 1964. (94)

Hablar de todos los convenios depositados en este organismo sería bastante extenso, por lo que nos limitaremos a señalar aquéllos que nuestro país ha ratificado o que se encuentra en estudio su posible adopción.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/1974), entró en vigor inter-

(94) IMCO PRESS RELEASE, Inter-governmental Maritime Consultative Organization, IMCO/I/80, Marzo 1980

nacionalmente, el 25 de mayo de 1980, derogando al convenio del mismo nombre pero del año de 1960. Cabe señalar que nuestro país ratificó ambos convenios, habiéndose publicado el Decreto de Promulgación del SOLAS/1974, en el Diario Oficial del 9 de mayo de 1977. (95)

La finalidad de este convenio fue la de reunir en un instrumento internacional, principios y reglas uniformes conducentes a acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar. Consta del articulado y de un anexo, el cual contiene todas las especificaciones técnicas necesarias para cumplir con su cometido, que como señalamos en un principio, es salvaguardar la vida humana en el mar.

La Convención sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, COLREG/1972, vigente internacionalmente desde el 15 de julio de 1977, siendo nuestro país Parte Contratante por Decreto de Promulgación en el Diario Oficial del 26 de mayo de 1976; hasta el 2 de noviembre de 1979, 66 países lo habían ratificado. (96)

(95) "Decreto por el que promulga el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, suscrito en la Ciudad de Londres el 10 de noviembre de 1974". Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lúnes 9 de mayo de 1977, Tomo CCCXLII. No. 5, 2a. Sección, Pág. 1

(96) Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, COLREG/Circ. 68, Ref. AL/M/1.03, IMCO 1979, Pág. 3

La contaminación de las aguas del mar, ya sea por hidrocarburos, la producida por los propios buques, la de sustancias diferentes de los hidrocarburos y la de vertimiento de desechos y otras materias, han motivado a este organismo a reglamentarla mediante distintos convenios internacionales relacionados con la contaminación, de entre los que destacan los siguientes:

Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, OILPOL/1954, vigente internacionalmente desde el 26 de junio de 1958, siendo México Parte Contratante, a partir del 10 de mayo de 1956, saliendo publicado el Decreto de Promulgación el 20 de junio del mismo año.

(97)

Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, INTERVENTION/1969, nuestro país es Parte Contratante, con fecha 25 de mayo de 1976 se publicó en el Diario Oficial el Decreto de Promulgación y se encuentra vigente internacionalmente, desde el 6 de mayo de 1975. (98)

(97) International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, OPC/Cir. 70, Ref. AL/C/3.02, Enero 1979, Pág. 3

(98) International Convention Relating to Intervention on the High Seas. In cases of Oil Pollution Casualties, CBI/Circ. 36, Ref. AL/E/2.03, Enero 1979, Pág. 3

Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una contaminación por sustancias diferentes de los Hidrocarburos, INTERVENTION/PROT/1973, que aunque no se encuentra en vigor internacionalmente, nuestro país sí es Parte Contratante desde el 11 de abril de 1980.

(99)

Convenio Internacional sobre Contaminación por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, DUMPING/1972, ratificación depositada por parte de México el 7 de abril de 1975 y vigente internacionalmente, a partir del 30 de agosto de 1975.

(100)

Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, TONNAGE/1969, que aunque no ha entrado en vigor internacionalmente, nuestro país es Parte Contratante desde el 14 de julio de 1972.

(101)

Existen varios convenios que no han sido ratificados por parte de México, pero que sin embargo, se encuentra en estu

- (99) Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972, Circular letter No. 707, Ref. T5/5.01, IMCO 1980, Págs. 3-5
- (100) International Convention on Load Lines, 1966, LL, Cir. 85, Ref. AL/6/2.03, IMCO 1978, Pág. 2-4
- (101) International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, TM.2-Circ.42, IMCO 1980, Pág. 2-3

dio la posibilidad de hacerlo, como el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978, el de Seguridad de los Contenedores de 1972, el de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de 1965 y el de Prevención de la Contaminación por Buques de 1973 y su Protocolo de 1978.

La Organización Internacional del Trabajo también es depositaria de numerosos convenios internacionales relacionados con la materia que nos ocupa y cabría mencionar de entre ellos a los siguientes:

Convenio No. 32 relativo a la Protección contra los Accidentes de los trabajadores empleados en la Carga y Descarga de los Buques, Revisado en 1932, nuestro país es parte contratante, el Decreto de Promulgación salió publicado en el Diario Oficial del 14 de agosto de 1935.

Este convenio se encuentra en vigor internacionalmente desde el 30 de octubre de 1934, sin embargo, a fin de adecuar sus disposiciones a los nuevos cambios tecnológicos, en 1979 la Oficina Internacional del Trabajo, convocó a una Conferencia Internacional que entre su programa de trabajo se encontraba la revisión de este convenio, concluyendo sus trabajos con la adopción de un nuevo convenio denominado, Convenio No. 152, sobre Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios, el

qual está siendo estudiado por las autoridades competentes a fin de concluir, si es conveniente o no el que nuestro país lo ratifique. (102)

Convenio No. 22 relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, de 1926. En este convenio se especifican los requisitos que deberán reunir dichos contratos, así como los derechos y obligaciones tanto del trabajador como del armador. (103)

En base al Artículo 5 de dicho convenio, los países Partes del mismo deberán expedir un documento en el que se especifiquen los servicios que desempeñarán los trabajadores a bordo de los buques. Ese documento lo expedirá la autoridad competente y en el caso de nuestro país, que ratificó este convenio en 1934, lo constituye la Libreta de Mar, expedida por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, acreditando mediante dicho documento, la capacidad de su poseedor para desempeñar los trabajos que en el mismo se especifican.

(102) Revisión del Convenio sobre la Protección de los Cargadores de Muelle contra los Accidentes (Revisado), 1932 (Núm. 32), INFORME IV (2), Conferencia Internacional del Trabajo, 65a. Reunión, 1979. Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza.

(103) Formulario de Memoria relativa al Convenio sobre el Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, 1926 (Núm. 22), Appl. 22.22, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1975.

Convenio No. 54 sobre las Vacaciones Anuales Pagadas de la Gente de Mar, de 1936, que aunque nunca entró en vigor internacionalmente, ha sido objeto de varias revisiones, siendo la última en 1976, habiendo ratificado nuestro país, solamente el convenio original, ya que las autoridades competentes, después de haber realizado las consultas pertinentes, concluyeron en no ratificar el último de ellos, por oponerse a la legislación mexicana respectiva. (104)

Convenio No. 108 relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar de 1958, vigente internacionalmente desde el 19 de febrero de 1961 y ratificado por nuestro país en 1960.

Al igual que el Convenio No. 22, este convenio estipula en su Artículo 2, que las autoridades competentes de los países que lo hayan ratificado, deberán otorgar a sus marinos un documento de identidad, el cual deberá ser reconocido por cualquier otro país que sea Parte del Convenio y permitirá la entrada al portador del mismo en su territorio. (105)

-
- (104) Vacaciones Anuales Pagadas de la Gente de Mar, Informe II, 62a. Reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 1976, Pág. 1-2
- (105) Convenio No. 108, relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar, Conferencia del Trabajo. Pág. 1

En nuestro país, el documento expedido por las autoridades competentes, es conocido como Identidad Marítima y para su poseedor, tiene las características de un pasaporte, siempre y cuando se utilice para los fines expresos en el convenio.

En la 62a. Reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, dedicada, como su nombre lo indica, a asuntos marítimos, se adoptó un Convenio sobre las Normas Mínimas en la Marina Mercante, ya que según estudios realizados por la O.I.T., concluyeron en que era importante asegurar a toda la gente de mar, sea cual fuere la bandera de su buque, condiciones aceptables de vida y de trabajo y que esto sólo se podría llevar a cabo, mediante normas sociales y de seguridad mínimas internacionalmente aceptables. (106)

Existen otros convenios internacionales, los cuales se encuentran depositados en otros organismos internacionales de Naciones Unidas. Ya hemos hablado de algunos de ellos en el Capítulo II de nuestro trabajo, como el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y las Reglas de Hamburgo.

Sin embargo, cabe destacar que en la Organización de los Estados Americanos se encuentra depositado el Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional de 1963, mejor

(106) Informe de la IV Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de Estados Americanos, celebrada en la Ciudad de México, D. F., del 5 al 11 de diciembre de 1975. Págs. 5-6

conocido como Convenio del Mar del Plata y que nuestro país ratificó en 1970.

La finalidad de este convenio, como su nombre lo indica, es facilitar el transporte acuático entre los países del Continente Americano, mediante la expedición de formularios modelo, en cuanto a la documentación exigida por los diferentes países del área, para el arribo y despacho de las embarcaciones.

A pesar de que no ha entrado en vigor, pues no lo han ratificado el mínimo de países para tal efecto, en diversas reuniones regionales, se ha pugnado porque los países del área utilicen los formularios, aunque el convenio no esté en vigor.

Para concluir, sólo nos restan aquellos convenios internacionales depositados en países y aquí nos encontramos con convenios que datan desde el año de 1910 como son:

La Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes y la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvataje Marítimo, adoptados bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional. Se encuentran depositados ante el Gobierno de Bélgica y se encuentran en vigor desde marzo de 1913, habiendo sido nuestro país signatario de los mismos y ra-

tificados el 10. de febrero del año de 1913. (107)

A continuación presentaremos un cuadro de dichos convenios, haciendo notar los casos en que México los haya ratificado, si es que se encuentran en vigor, así como el país que sea depositario de los mismos.

<u>N o m b r e</u>	<u>Ratificado por México</u>	<u>Vigente Internacionalmente</u>	<u>País Depositario</u>
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Responsabilidad de los Propietarios de Bancos de Mar y Protocolo de Firma. 1924.		21/Junio/1931 Este Convenio fue derogado por su homónimo de 1957	Bélgica
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y Protocolo de Firma. 1924.			Bélgica
Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de los propietarios de navíos de mar y Protocolo de Firma. 1957.		1965	Bélgica
Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordajes. 1952.		28/Nov./1954	Bélgica
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordaje y Otros Incidentes de Navegación.		Si está en vigor	Bélgica
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a las Inmunidades de los Buques de Estado. 1926.	Firmado en 1926, no se ratificó por no convenir a nuestros intereses	8/Enero/1937	Bélgica

<u>N o m b r e</u>	<u>Ratificado por México</u>	<u>Vigente Internacionalmente</u>	<u>País Depositario</u>
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas y Protocolo de Firma. 1926	Ibídem	2/junio/1931	Bélgica
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas sobre el embargo Precautorio de Navas de Mar. 1952		Sí está vigente	Bélgica
Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Transporte Marítimo de Pasajeros y Protocolo de Firma. 1961		15/agosto/1964	Bélgica
Convención sobre la Responsabilidad de los Explotadores de Buques Nucleares y Protocolo Adicional. 1962			Bélgica
Convención relativa al tratamiento de enfermedades venéreas de los hombres de Mar. 1921		Sí está vigente	Bélgica
Convención Internacional sobre Pasajeros Clandestinos. 1957			Bélgica
Convenio Internacional relativo a los Polizontes. 1957			Bélgica

<u>N o m b r e</u>	<u>Ratificado por México</u>	<u>Vigente Internacionalmente</u>	<u>País Depositario</u>
Convenio Internacional para la Protección de cables submarinos. 1921		Sí está vigente	Francia
Declaración en que se reconoce el Derecho de los Países que no tienen Litoral Marítimo a Enarbolar un Pabellón. 1921	20/agosto/1935	31/octubre/1931	España
Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito. 1921		Sí está vigente	España
Convención y Estatutos sobre el Régimen de vías navegables de interés internacional y Protocolo Anexo. 1921		31/octubre/1922	España
Código Sanitario Panamericano. 1924	1/marzo/1929	26/junio/1925	Cuba
Convención sobre Derecho Internacional Privado. "Código Bustamante" 1928		26/octubre/1928	Cuba
Acuerdo relativo a los barcos-faro tripulados situados fuera de su puesto normal. 1930		Sí está vigente	España
Acuerdo relativo a Señales Marítimas. 1930		Vigente	España

<u>N o m b r e</u>	<u>Ratificado por México</u>	<u>Vigente Internacionalmente</u>	<u>País Depositario</u>
Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos y Protocolo de Firma. 1923	5/marzo/1934	26/julio/1926	Suiza, Adoptado bajo los auspicios de la Liga de las Naciones
Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. 1958	5/octubre/1966	10/septiembre/1964	Depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas
Convención sobre la Alta Mar. 1958	19/octubre/1966 con Pé de Erratas del 22 de noviembre de 1967	30/septiembre/1962	Ibiden
Convención sobre la Plataforma Continental. 1958	16/diciembre/1966	10/junio/1964	Ibiden
Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos. 1958	22/octubre/1966	20/marzo/1966	Ibiden
Reglamento Sanitario Internacional, No. 2, con las modificaciones de 1955, 56 y 61	Sí fue ratificado	1/octubre/1952	Ibiden

2. CONVENIOS BILATERALES

Con la finalidad de promover el desarrollo de la marina mercante nacional que permita transportar las mercancías generadas por nuestro comercio exterior y consecuentemente reducir la fuga de divisas producidas por el pago de fletes a líneas extranjeras, nuestro país ha concertado convenios de transporte marítimo, como una manera de incrementar el intercambio comercial bilateral y fomentar la utilización de nuestra flota mercante.

Hasta la fecha existen 4 convenios bilaterales de transporte marítimo:

I. México-Brasil, vigente desde el 10. de diciembre de 1973, fecha en que salió publicado en el Diario Oficial el Decreto de Promulgación. (108)

(108) "Decreto por el que se promulga el Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federativa del Brasil sobre Transporte Marítimo". Diario Oficial. Gaceta del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México. Lunes 10. de diciembre de 1973, Tomo CCCXXXIII, No. 20, Pág. 2.

II. México-Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, vigente desde el 3 de julio de 1979, fecha de su promulgación en el Diario Oficial. (109)

III. México-República Democrática Alemana, vigente desde el 13 de mayo de 1980, fecha en que salió publicada su promulgación en el Diario Oficial. (110)

IV. México-Bulgaria, promulgación en el Diario Oficial el 21 de mayo de 1980. (111)

-
- (109) "Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, firmado en la ciudad de Moscú el día siete de julio de mil novecientos setenta y ocho" Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, Martes 3 de julio de 1979, Tomo CCCLV, No. 2, Pág. 2.
- (110) "Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Democrática Alemana, firmado en la ciudad de Berlín, el 25 de septiembre de 1979". Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, Martes 13 de mayo de 1980, Tomo CCCLX, No. 7, Pág. 4.
- (111) "Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular de Bulgaria". Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, Miércoles 21 de mayo de 1980, Tomo CCCLX, No. 13, Pág. 6.

Mediante la celebración de estos convenios, nuestro país cuenta con los mecanismos legales para compartir las cargas del intercambio bilateral, para ello, la celebración de los convenios se realizará con arreglo a los siguientes principios fundamentales:

- El transporte de las mercancías deberá realizarse en embarcaciones de los países signatarios, con una distribución de las cargas de 40% para cada país, comprometiéndose a reservar el 20% restante a buques de terceras banderas que tradicionalmente sirvan el tráfico. Lo anterior es en base a las disposiciones establecidas por el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la CONUCOD.

V. LA INTERRELACION

A. GENERALIDADES

La situación por la que atraviesa la economía mexicana es la de una etapa de transición, resultado de las fuertes crisis económicas de los setentas. La marcha de nuestra economía, ha vuelto a tener un ritmo acelerado y la confianza intersectorial se ha ido recobrando. Aunado a esta situación, se encuentra el considerable aumento de la producción de hidrocarburos, la que ha permitido a nuestro país mejorar su posición internacional, tanto desde el punto de vista político como económico.

Esta mejoría, ha requerido cambios estructurales dentro del sistema económico-administrativo de nuestro país, efectuados en todas las ramas de la economía nacional, dentro de lo que se han llamado programas de realización intersectorial.

Para resolver este problema, la economía mexicana se ha replanteado en diversos esquemas que han tomado el nombre de planes o programas de desarrollo, como el Plan Global de Desarrollo, presentado por la Secretaría de Programación y Presupuesto, como el de Desarrollo Industrial presentado por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, entre otros varios.

En todos ellos se destaca la importancia de los transportes y las comunicaciones, de tal manera que los diversos sectores que conforman la Nación, han sido congruentes en manifestar, que sin comunicaciones y transportes apropiados, estos planes, incluyendo el más reciente conocido como Sistema Alimentario Mexicano, están predestinados al fracaso.

Por comunicaciones y transportes debe entenderse no sólo los medios y las comunicaciones en sí, sino todos aquéllos que intervengan en el uso y aprovechamiento de las terminales marítimas y portuarias y en la explotación de vías de comunicación en general.

El transporte marítimo requiere una especial atención toda vez que constituye el factor ideal de desarrollo que el país demanda, ya que hoy, como hace cientos de años, el medio más económico para transportar grandes volúmenes de cargamento es el realizado vía acuática.

**B. EL PAPEL DEL SISTEMA MARITIMO-POR-
TUARIO NACIONAL**

La decisión adoptada por la República, a través de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, del 26 de diciembre de 1976, de reubicar las actividades del transporte maritimo y sus servicios conexos dentro del sector comunicaciones y transportes, han simplificado estructuras y coordinado con ma

por eficiencia, las actividades entre los diversos sectores, es to ha sido un logro de los esfuerzos del Estado para reorganizar sus funciones y acciones a través de la reforma administrativa.

A lo largo de nuestro estudio, hemos dado a conocer el aspecto administrativo, económico e internacional que guarda el transporte marítimo en nuestro país.

Con relación al funcionamiento orgánico y administrativo, nuestro sistema marítimo-portuario, cuenta con los elementos necesarios para fomentar y desarrollar la marina mercante nacional, que es la base del desarrollo económico de los países que como el nuestro, realiza fundamentalmente su comercio exterior por vía marítima.

Sin embargo, se deberán tomar las medidas necesarias para que las dependencias gubernamentales que intervienen en el despacho y recepción de los buques, así como la dependencia que ejerce la autoridad marítima y cualquier otra entidad, se coordinen a fin de lograr la agilización de los servicios y de los trámites administrativos.

Consideramos que las reformas realizadas al sector marítimo-portuario, han sido considerables y decisivas, ya que por mucho tiempo, este sector de la economía, no fue atendido en forma coordinada y global, siendo hasta la presente adminis-

tración, en que la imperiosa necesidad de contar con los instrumentos de apoyo necesarios, produjeron dichos cambios.

Esperamos que los esfuerzos de la presente administración tengan la continuidad necesaria para ver realizados sus propósitos, ya que uno de los principales obstáculos que nuestro país ha afrontado, han sido principalmente el cambio de objetivos que se presentan en cada administración sexenal.

El Sistema Marítimo-Portuario Nacional, cuenta con 15 puertos de altura, distribuidos de la siguiente manera: 5 en el Golfo y 10 en el Pacífico, y son:

GOLFO DE MEXICO

Tampico, Tamps.
Veracruz, Ver.
Coatzacoalcos, Ver
Tuxpan, Ver.

PACIFICO

Ensenada, B.C.
San Carlos, B.C.S.
Guaymas, Son.
Mazatlán, Sin.
Vallarta, Jal.
Manzanillo, Col.
Lázaro Cárdenas, Mich.
Acapulco, Gro.
Salina Cruz, Oax.
Pto. Madero, Chis.

Merecen especial mención las terminales de hidrocarburos de Tampico, Tamps., Veracruz, Ver., Tuxpan, Ver. y Coatzacoalcos, en el Golfo y Salina Cruz, Oax., en el Pacífico y en un futuro próximo habrán de construirse algunas más.

C. LA COORDINACION DE LOS INTERESES
NACIONALES FRENTE A LAS LINEAS
Y RUTAS QUE SIRVEN A MEXICO

Asimismo, consideramos que el estudiar los servicios de transporte marítimo con que cuenta el país y las líneas navaieras que realizan dichos servicios y por consiguiente, sus rutas, fue con el propósito de conocer la situación actual de éstas, así como su participación en el comercio exterior de México, la cual es lamentablemente muy reducida. Aun cuando se participa en todas las conferencias marítimas que sirven a nuestro país, la capacidad de las líneas es insuficiente para satisfacer la demanda de nuestro comercio exterior, provocando que los usuarios del transporte marítimo, recurran a la contratación de servicios extranjeros, con la consiguiente fuga de divisas.

El haber analizado la estructura y funcionamiento de las conferencias marítimas, nos llevó a la conclusión, de que si bien los servicios que prestan son buenos y en muchos casos indispensables, éstas se constituyen como monopolios o en el mejor de los casos oligopolios, ya que adoptan medidas unilaterales sin tomar en consideración los intereses de los usuarios. Estos monopolios se encuentran en manos de países altamente desarrollados y las condiciones de participación por parte de las líneas de los países en desarrollo, es mínima, en virtud de que los requerimientos de participación, son excesivamente limitantes, como buques modernos, equipo sofisticado de alta tecnolo-

gia, límite de participación en cuanto a tonelaje, periodicidad en salidas y escalas, entre otros, colocando a estos últimos en una situación desfavorable.

Ante esta situación, los países en desarrollo han unido sus esfuerzos logrando crear a nivel internacional un mecanismo de reglamentación de las actividades de las conferencias marítimas, como una medida para fomentar y desarrollar sus marinas mercantes y por consiguiente de sus líneas navieras en el comercio exterior de sus países.

Este mecanismo lo constituye el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, que aunque no se encuentra en vigor internacionalmente, ha permitido que países como México, cuenten con un marco jurídico de negociación que les permita lograr una participación equitativa y en condiciones de igualdad, para su flota mercante. Dicha participación se distribuye mediante el uso de la fórmula 40-40-20, lo cual significa, que el país exportador tiene derecho de transportar el 40% de sus mercancías, correspondiendo el otro 40% al país importador, y el 20% para terceros países.

El Código prevé también, la participación de los usuarios a través de mecanismos de consulta y negociación con las conferencias marítimas y no en forma unilateral como hasta la fecha lo han hecho las conferencias, para la fijación de sus tarifas de fletes.

Establece asimismo, un mecanismo de conciliación internacional, que podrá ser utilizado por las conferencias marítimas, por las líneas navieras que en ellas participan y los usuarios, en caso de haber diferencias en los servicios que las conferencias presten.

Por otro lado, el establecimiento de los consejos de usuarios adecuados a las necesidades de cada país, viene en gran medida a proteger los intereses de la nación, ya que éstos como usuarios del transporte marítimo, deben de unirse para lograr un trato más justo y equitativo frente a las conferencias, que como sabemos, se encuentran organizadas desde el Siglo XVII.

La oportunidad de consultar y negociar los servicios y los fletes por parte de los usuarios, traerá como consecuencia la expansión del comercio internacional. El establecimiento de un consejo de usuarios y por consiguiente, el de un órgano registrador de fletes, han sido los principales pasos para proteger los intereses de los usuarios y el desarrollo armónico de nuestra flota mercante.

México cuenta con estos dos órganos y creemos, que si se logra una mayor comunicación entre ellos y la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, podrían lograrse las metas deseadas para el fortalecimiento de la industria del transporte marítimo.

Por lo que a graneles se refiere, es necesario planear una política coordinadora en este campo, ya que es innegable, que para un período próximo, la economía mexicana será eminentemente importadora de graneles alimenticios, por lo que es conveniente el conocer la forma de adquirirlos de la manera más económica posible.

En cuanto a los graneles de origen mineral, en los que juega un predominante papel el petróleo y sus derivados, es obvio que nuestro país tiende a ser exportador de estos bienes y como todo bien económico recomienda, que nuestra actividad no debe limitarse a la venta simple, sino añadir todo el valor que sea posible como la refinación de productos petroquímicos y desde luego asegurarnos de una participación equitativa en el transporte de esos productos, donde la acción de México no debe ser sectorial sino multisectorial y polivalente.

D. INCIDENCIA DEL FORTALECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE Y DEL MANEJO GENERAL DEL RAMO DE INVISIBLES COMERCIO AL COMERCIO MARITIMO EN LA BALANZA DE PAGOS

Por lo que respecta a la marina mercante con que cuenta nuestro país, podemos señalar que lamentablemente es insuficiente para atender la demanda de nuestro comercio exterior, esta situación causa desequilibrios en la balanza de pagos, que pueden ser corregidos con el fortalecimiento de la ma

rina mercante y el mejoramiento de la infraestructura portuaria. Estamos conscientes de que el pretender tener una marina mercante autosuficiente es ambicioso, sin embargo, creemos que la expansión de ésta puede lograrse si la inversión que a ella se le destina, se hace en forma programada y coordinada.

Para lograr lo anterior, es necesario que nuestro comercio exterior se programe con el fin de coordinar entradas y salidas de mercancías en nuestro puerto, con la disponibilidad de áreas de almacenaje y los demás medios de transporte que dichas mercancías requieren para llegar a su lugar de consumo, con la debida oportunidad.

Por otro lado, creemos también que es necesario la creación de un mecanismo que capte en forma precisa la información de los fletes en el comercio exterior. Como vimos en el tercer capítulo de este estudio, la información acerca de los fletes que se pagan en el caso de las exportaciones cuando se utilicen servicios nacionales, es fácil de obtener, y cuando no son servicios nacionales, el pago que por este concepto se hace, no repercute en nuestra balanza de pagos, sino en la del importador. Sin embargo, en el caso de la importación no existe ningún control que recabe esta información, como señalamos, estos datos son calculados, por ello la existencia de un mecanismo que capte esta información es muy necesario.

Este mecanismo podría consistir en que se exija para cualquier importación, que el conocimiento de embarque estipule el flete a pagar o el flete pagado por el transporte de las mercancías, ya que en la actualidad frecuentemente se omite esta información en el conocimiento de embarque sobre todo cuando el flete fue pagado. Con esto el registro de la Dirección General de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sería completo y podría proporcionar este dato a los organismos interesados tales como la CONAPLENMAR, con el fin de llevar a cabo estudios sobre fletes marítimos basados en la realidad y poder asesorar así a los usuarios del transporte marítimo.

En cuanto a las medidas gubernamentales tomadas para promover el mercado nacional de seguros, consideramos que son acertadas, pero que no existe el control necesario para su cumplimiento. En primer lugar, la ley que limita la contratación de seguros con el extranjero "Ley General de Instituciones de Seguros, Reformas y Adiciones", es imprecisa y no prevé una forma que controle el cumplimiento de la misma, como mencionamos, toda la responsabilidad de control recae en los buques, y no todas las importaciones se llevan a cabo a través de instituciones bancarias, por lo que sería conveniente para dar un permiso de importación se exigiera la póliza de seguros que cubre la misma.

Para la expansión de nuestra marina mercante, es necesario contar con apoyo financiero, por lo que sería necesario no sólo obtener préstamos en el extranjero, a tasas bajas, sino promover la canalización de recursos para este propósito, en los organismos internacionales de crédito, con un trato especial y diferenciado para los países en desarrollo, Banco Mundial o Banco Interamericano de Desarrollo, a fin de permitir la compra de buques y obtener la tecnología necesaria para impulsar la industria de la construcción naval.

Es de indicarse que la fuga de divisas se agrava toda vez que los servicios de transporte internacional se cotizan en monedas fuerte, principalmente dólares americanos, libras esterlinas, marcos alemanes, francos suizos, entre otros, por lo que el fortalecimiento o expansión de la marina mercante nacional, aparte de evitar la considerable fuga de divisas, con su correspondiente equilibrio en la balanza de pagos, traería como consecuencia la creación de empleos. Ya que los buques que se compran o que fueran construidos en nuestro país, requieren de mayor tecnología, no sólo de tripulación que comandara los buques, sino también, ingenieros de puertos, técnicos en tráfico marítimo, fletes, reparaciones y construcciones navales, seguros y compraventas marítimas, clasificación de buques, registros de naves, administración de empresas armadoras, estibadores y alijadores entre otros.

Debemos tomar en cuenta, que contamos con la asesoría necesaria de la Comisión de Comercio Invisible y la Financiación relacionada con el Comercio de la UNCTAD que consideramos de vital importancia para nuestro estudio, ya que sus recomendaciones están basadas en estudios realizados en los propios países en vías de desarrollo. Dichos estudios abarcan problemas propios de países como el nuestro y en cuanto a transporte marítimo se refiere, existen recomendaciones en las que podríamos basar el diseño de la política marítimo-portuaria que requiere nuestro país.

**E. LOS ORGANISMOS MARITIMOS INTERNACIONALES
COMO CENTROS DE INFORMACION ACTUALIZADA
EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE MARITIMO
INTERNACIONAL Y LOS DIVERSOS FOROS DE
NEGOCIACION QUE LAS RELACIONES INTERNA
CIONALES NOS PROPORCIONAN**

El contar con una política marítimo-portuaria adecuada a las necesidades del país, con infraestructura portuaria y una marina mercante suficiente, evitaremos la fuga de divisas con el consecuente mejoramiento de la balanza de pagos, sin embargo, es necesario cuidar el aspecto internacional, ya que de nuestra participación en los foros internacionales, no sólo obtendremos la defensa de nuestros intereses, sino que a través de ellos logramos también la asesoría para desarrollar este sector de nuestra economía.

Estas negociaciones a nivel internacional no se reducen a un trato multilateral, sino que la opción de negociar bilateralmente, con aquellos países con los que existe un interés común en determinada área, como ha sido desde 1974 la negociación de convenios bilaterales de transporte marítimo, permite abocarnos a los asuntos que requieren mayor prioridad, como lo constituye el transportar en condiciones de igualdad, las mercancías objeto del intercambio bilateral, tanto en lo que a fletes y tarifas se refiere, como en su transporte en sí.

Es necesario que a través de los órganos administrativos correspondientes, se canalice la información y se promueva la participación de todos los sectores que intervienen en alguna forma, en el uso y aprovechamiento de las vías generales de comunicación por agua, en los organismos internacionales que se ocupan, ya sea de los aspectos técnicos o administrativo-comerciales del transporte marítimo, a fin de que de esta manera la política exterior en este renglón, sea congruente con los intereses nacionales.

Asimismo, a lo largo de nuestra participación en los foros internacionales, como la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, entre otros, se ha logrado que los países en desarrollo, fortalezcan su poder de negociación, ob-

teniendo que los resultados de las deliberaciones en dichos fo
ros, favorezcan a sus intereses y no sólo a los intereses de
los países industrializados, como hasta hace algunos años se
venía haciendo.

CONCLUSIONES

1a. El desarrollo de nuestro estudio nos impone como conclusión, la necesidad de diseñar una política nacional en el ámbito marítimo-portuario, que coordine los intereses nacionales multisectoriales, frente a la realidad internacional en el marco de nuestras relaciones internacionales, tanto a nivel de organismos multilaterales como regionales y en particular, para nuestras relaciones bilaterales.

2a. Como se ha descrito en el capítulo primero de nuestro estudio, la existencia de la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, como órgano asesor de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, nos parece que es el órgano adecuado para preparar y actualizar, desde el punto de vista técnico, los elementos para que la propia Subsecretaría indicada, adopte las políticas que se vayan requiriendo, de acuerdo con las necesidades nacionales.

3a. En la adopción de esta política deberán de valorarse los intereses, tanto de las autoridades como de los usuarios y transportistas, debiéndose realizar para ello, las consultas correspondientes, utilizando la infraestructura institucional existente, como por ejemplo la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Asociación Mexicana de Usuarios del Trans-

porte Marítimo, A. C., Comisión Nacional de Fletes Marítimos y distintas dependencias operativas.

4a. Se hace inminente el negociar la asistencia para México, de diversos organismos internacionales, a fin de es tar preparados para aplicar diversos convenios internacionales, que ya se han adoptado, que nuestro país ha ratificado o ratificará en un futuro próximo y que sin lugar a dudas entrarán en vigor, como son: El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, denominado "Reglas de Hamburgo", El Convenio para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancias, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Hum na en el Mar, Convenio Internacional sobre Arqueo de los Buques, Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, Convenio sobre el Mar del Plata, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, entre otros.

5a. El desarrollo de la marina mercante nacional, no sólo requiere de buques, sino también de puertos, terminales, servicios conexos y además de los recursos humanos adecu dos y eficientes, de los que también, no sólo deberemos contar con el personal de a bordo, sino y en gran medida con el perso nal gerencial de las empresas de transporte marítimo, las ase-

guradoras, reaseguradoras, astilleros, economistas, abogados, ingenieros, administradores, estibadores, alijadores, internacionalistas, que se especialicen en la práctica, al propósito de mediante el desarrollo de una marina mercante nacional, con tribuir al desarrollo de nuestro país.

CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS

Las Partes Contratantes en la presente Convención.

Después de mejorar el sistema de conferencias marítimas,

Reconociendo la necesidad de un Código de conducta de las conferencias marítimas universalmente aceptable.

Teniendo en cuenta las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo con respecto a las actividades de las conferencias marítimas que sirven al comercio exterior,

Acordando expresar en el Código los objetivos fundamentales y los principios básicos siguientes:

a) El objetivo de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial.

b) El objetivo de promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

c) El objetivo de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.

d) El principio de que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país.

e) El principio de que las conferencias deben celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación, cuando lo piden, de las autoridades competentes.

f) El principio de que las conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre sus actividades que afecte a esos países y deben publicar toda información importante sobre sus actividades.

Han convenido en lo siguiente:

**Primera parte
Código primero
DEFINICIONES**

Conferencia marítima o conferencia

Un grupo constituido por dos o más empresas portuarias navieras que prestan servicios regulares de transporte

internacional de carga en una ruta particular o en rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza dentro de cuyo marco actúan atendidas a unos fines uniformes o comunes y a cualquiera otra condición convenida en lo que respecta a la prestación de servicios regulares.

Compañía naviera nacional

Una compañía naviera nacional es un determinado país es una empresa portuaria naviera cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en ese país y que esta reconocida como tal por esa autoridad competente de ese país o conforme a las leyes de ese país.

Las compañías que pertenecen a una empresa controlada por dos o más países y sean explotadas por dicha empresa común, y en cuyo capital social tengan una participación sustancial intereses nacionales, públicos o privados, de tales países y cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en uno de esos países pueden ser reconocidas como una compañía nacional por las autoridades competentes de esos países.

Compañía naviera de un tercer país

Una empresa portuaria naviera en sus operaciones entre dos países de los que no es compañía naviera nacional.

Usuario

Un particular o entidad que concierne o desearía tener intención de concertar un acuerdo contractual o de otro índole con una conferencia o una compañía naviera para el transporte marítimo de mercancías en las que tenga un interés comercial.

Organización de usuarios

Una asociación o organización equivalente que fomente, represente y proteja los intereses de los usuarios y que ha sido reconocida como tal por la autoridad competente o las autoridades competentes del país con usuarios representados, si así lo desean dichas autoridades.

Mercancías transportadas por la conferencia

Carga transportada por las compañías navieras miembros de una conferencia de conformidad con el acuerdo de conferencia.

Autoridad competente

Un gobierno o un órgano designado por un gobierno o en virtud de legislación nacional para desarrollar cual-

- CONAFEMAR; "Directorio de Líneas Navegas y Extranjeras"; SCT. Comisión Nacional de Fletes Marítimos, 3a. Edición, México 1979.
- DOVER, VICTOR: "Cláusulas y Análisis del Seguro Marítimo"; Escuela de Seguros de Londres, 1975.
- GUERRA PADUA Y ROMERO: "El Seguro Marítimo"; Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México 1976.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA; Anuario; "La Marina Mercante Iberoamericana", Buenos Aires, 1970-1979.
- JIMENEZ ZAMORANO, ALBERTO: "Importancia y Contenido de las Conferencias Marítimas en el Transporte Marítimo"; Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM; México 1973.
- ONU: "Las Naciones Unidas, Orígenes, Organización, Actividades", Manual completo de las actividades y evaluación de las Naciones Unidas, durante sus primeros años, 1945-1965.
- ONU: Comercio y Desarrollo, Acta final e informe, Naciones Unidas; Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1978.
- PARDINAS, FELIPE: "Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales"; Ed. Siglo XXI, México, 1970.
- PEMEX: "El Petróleo"; Petróleos Mexicanos, XIV Edición, México 1975.
- PEMEX: "Evolución de la Flota de Petróleos Mexicanos 1966-1976"; Petróleos Mexicanos, México 1976.
- SALAS G. ELVIA: "Inversiones en Terminales Marítimas"; Facultad de Economía. UNAM, México 1978.
- SALGADO, SALGADO, JOSE E.: "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales"; Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM, México, 1970.
- SEARA VAZQUEZ, M.: "Derecho Internacional Público"; Ed. Porrúa; México 1971.
- SEARA VAZQUEZ M.: "Tratado General de la Organización Internacional"; Ed. Fondo de Cultura Económica; México, 1974.

- SECRETARIA DE MARINA; "Conferencias y Convenciones de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental"; Ed. Talleres Gráficos de la Nación; México, D. F. 1974.
- TORRES GAYTAN, R.: "Teoría del Comercio Internacional"; Ed. Siglo XXI, México, 1972.
- URIA GONZALEZ: "El Seguro Moreleño". Ed. Bosch, Barcelona, 1940.
- UNITED NATIONS REVYONES, "A Handbook on the United Nations, It's structure and activities. Ninth Edition, United Nations. New York, 1979.
- GROSSMAN W. L.: "Ocean Freight Rates"; Corneel Maritime Press, Cambridge Maruland, 1956.
- WITNER J. Y PEREZ NIETO: "Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México, S. A., México, 1976.

REVISTAS Y PERIODICOS

- Banco Nacional de México, S. A. "Examen de la Situación Económica de México" Núm. 640, Vol. LV. Marzo, 1979. México.
- Banco Nacional de México, S. A., "Examen de la Situación Económica de México". Núm. 639. Vol. LV. Febrero 1979. México.
- Banco de México, S. A. "Informe Anual 1978". México.
- Banco de México, S. A. "Informe Anual 1979".
- Seminario de Nacional Financiera, S. A. "El Mercado de Valores, año XXXVI, Núm. 16, México 1976.
- Boletín de Prensa, Resumen de IX Período de Sesiones, Departamento de Información Pública, Sección Prensa. Sea/396. Naciones Unidas, Nueva York. 1980.
- "Decreto por el que se Promulga el Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federativa del Brasil sobre Transporte Marítimo". Diario Oficial. Organismo del Gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, de diciembre de 1975, Tomo CCCXXXIII, No. 20, Pág. 2.

- Decreto de Promulgación del Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la URSS, firmado en la ciudad de Moscú, México 7 de julio de 1978. Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México 3 de julio de 1979, Tomo CCCLV, No. 2, Pág. 2.
- "Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Democrática Alemana, firmado en la ciudad de Berlín, el 25 de septiembre de 1979". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México 13 de mayo de 1980, Tomo CCCLX, No. 7 Pág. 4.
- "Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de la República Popular de Bulgaria". Diario Oficial. Organó del gobierno constitutivo de los Estados Unidos Mexicanos. México 21 de mayo de 1980, Tomo CCCLX, No. 13, Pág. 6.
- "Decreto por el que se promulga el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar, 1974, suscrito en la ciudad de Londres el 10 de noviembre de 1974. Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, 9 de mayo de 1977, Tomo CCCXLII, No. 5, 2a. Sección, Pág. 1.
- "Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior". Diario Oficial. Organó del gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México 31 de diciembre de 1970.
- "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Diciembre 29, 1976, Tomo CCCXXXIX, No. 42.
- "Reforma y Adición a la Ley General de Instituciones de Seguros. Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, 31 de diciembre de 1953.
- "Reglamento Interior de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Mayo 1977. Tomo CCXLII, No. 15.

- "Reglamento Interior de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Viernes 12 de agosto de 1977, Tomo CCCXLIII. No. 31, Pág.
- "Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Lunes 25 de abril de 1977, Tomo CCCXLI, No. 39, Pág.
- "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México de julio de 1977.
- "Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México. Miércoles 6 de julio de 1977, Tomo CCCVLIII, No. 4 Pág.
- "Reglamento Interior de la Secretaría de Salubridad y Asistencia". Diario Oficial. Organó del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, Miércoles 31 de agosto de 1977, Tomo CCCXLIII, No. 44, Pág.

DOCUMENTOS

- ALALC/CAT/IX/di 3, Novena Reunión de la Comisión Asesora del Transporte, Antecedentes de lo actual en la ALALC en materia de transportes, Montevideo, Uruguay, 1976.
- ALALC/CAT/IX/ Informe Novena Reunión de la Comisión Asesora del Transporte, Montevideo, Uruguay, 1980.
- Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre "El Transporte Marítimo de Mercancías"; No. A/Conf. 89/13, ONU, Marzo 1978.
- "Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia". ONU. Nueva York, 1973.
- "Carta de la Organización de los Estados Americanos reformada por el Protocolo de Buenos Aires" en 1977. Serie sobre Tratados No. 1-c. OEA; Washington, D.C. 1972.

- Comisión de Transporte Marítimo: "Aspectos Económicos de la Agrupación de Cargas a Granel" TB/EC.4/67/P.12 ONU-UNCTAD. Abril 1970, 4o. período de sesiones.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Informe de su primer período de sesiones.
- "Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas" TD/CODE/E/ADD; ONU, UNCTAD, Nueva York, 1975.
- "Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el mar, 1974. CCMI, Londres, 1976.
- "Conocimientos de embarque"; TD/B/C.4/151/6, ONU-UNCTAD; Nueva York, 1971.
- "Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) Segunda Parte de la Comisión Especial del CIES, del 26 al 31 de enero de 1970, Caracas.
- "Consultas en Materia de Transporte Marítimo"; TD/E/C.4/20/Rev. 1 UNCTAD; Nueva York, 1967.
- Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, Naciones Unidas, 1970, Pág. 2.
- Convenio No. 108; relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar, Conferencia Internacional del Trabajo, Pág. 1.
- Convenio de Panamá Constitutivo del Sistema Económico Latinoamericano, preparado por la Reunión Ministerial de los países latinoamericanos, en la ciudad de Panamá del 15 al 17 de octubre de 1975.
- Convention on the International Regulations for Preventing Collision's at Sea, 1972, COL REG/Cir 68, Ref. AL/M/103, IMCO 1979, Pág. 3.
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter, 1972, Circular Letter No. 707, Ref. T5/5.01, IMCO 1980, Págs. 3, 4 y 5.
- Cuadro de Ratificaciones de Convenios Internacionales del Trabajo. Enero de 1979. Editado por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza.

- "Documentos de Política Internacional". Recopilación y Prólogo de Tello Manuel y García Medrano Renward. Secretaría de la Presidencia, Departamento Editorial, México, D. F., 1975.
- ECOSOC, E/CEPAL/L.215, Comisión Económica para América Latina, Actividades de Transporte Marítimo de la CEPAL. Naciones Unidas, 1980.
- El Comité Técnico Permanente de Puertos la Conferencia Portuaria Interamericana, San José de Costa Rica, Acta Final, Secretaría General de la OEA, Washington, D. C. 1962, Pág. 11-231.
- "El Seguro Marítimo de la Carga". TD/B/C3/12C, ONU-UNCTAD. Ginebra, 1975.
- El Sistema de Conferencias Marítimas"; TD/B/C.4/62 ONU-UNCTAD, Ginebra, 1970.
- "Estatuto de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental". Anexo a la Resolución 10-13 de la 10 CARIB.
- "Expansión o Establecimiento de Marinas Mercantes en los países en Desarrollo". TD/26 Rev.1/ Nueva York 1968.
- "Fomento del Comercio de Invisibles de los Países en Desarrollo". E/Conf.46 C.34L.47 Add ONU-UNCTAD, Nueva York, 1963.
- "Fomento del Comercio de Invisibles de los Países en Desarrollo". Medidas para mejorar el comercio de los invisibles de los países en desarrollo, aumentando los ingresos por concepto de servicios como el turismo y reduciendo los gastos por concepto de seguros y similares. E/Conf.46/C. 3L.47 ONU-UNCTAD, Nueva York. 1964.
- Formulario de Memoria relativa al Convenio sobre el Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, 1926 (Núm. 22) Appl. 22.22, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1975.
- INCO. PRESS RELEASE, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO/1/80 marzo, 1980.
- INCO and its Activities, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. London 31 May, 1978.

- Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su IV Período de Sesiones, 1971, Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (8417), (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional Vol. 11, 1971.
- Informes del Ier. Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio de Transporte Multimodal Internacional, S.C.T. Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos, México, 1979.
- Informe de la Delegación Mexicana sobre la 62a. Reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional de Trabajo, celebrada en la ciudad de Ginebra, Suiza, del 13 al 29 de octubre de 1976, 19 de noviembre de 1976. Pág. 4.
- "Informe de la IV Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de Estados Americanos". Celebrada en la Ciudad de México, D. F. del 5 al 11 de diciembre de 1975. Págs. 5 y 6.
- "Informe de la V Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de Estados Americanos", celebrada en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, 1978.
- "Informe Resumido" Comisión Oceanográfica Intergubernamental. Décima reunión de la Asamblea, París, 27 de octubre - 10 de noviembre de 1977.
- International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, OPC/Cir. 70. Ref. AL/C/5.02, Enero 1979, Pág. 3.
- International Convention on Load Lines 1966, LL.- Civ 85, Ref. AL/6/2.03, INCO, 1978, Pág. 4 y 23.
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, TM 2, Circ. INCO 1980, Págs. 2 y 3.
- La CEPAL en la realidad Económica de América Latina, CEPAL, Santiago de Chile, 1978.
- La Comisión Económica para América Latina 77-6-336-250, Junio de 1977.
- "La OIT y el Mundo del Trabajo. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1974.

- Pólizas de Fletamento; TD/B/C.4/181/13, ONU-UNCTAD, Nueva York, 1974.
- "Protección de los Intereses de los Usuarios". ¿Cuáles son los intereses de los usuarios? TD/B/C.4/127/Sup. 6; ONU-UNCTAD, Ginebra, 1975.
- "Protección de los Intereses de los Usuarios". Directrices para los países en Desarrollo; TD/B/C.4/176; ONU, UNCTAD. Nueva York. 1978.
- "Protección de los Intereses de los Usuarios"; Los Consejos de Usuarios. TB/B/C.4/127/2, UNCTAD, Ginebra, 1975.
- "Protección de los Intereses de los Usuarios"; Un Programa de Acción, TD/B/C.4/127/Sup. 1; ONU-UNCTAD, 1975.
- Proyecto de Informe de la Reunión de Coordinación Latinoamericana por la IV Reunión Ministerial del Grupo de los "77" en Arusha, con miras a la V Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, RCE/DF/No. 1, SELA 1979, Págs. 53-57.
- Reglamentación de las Conferencias Marítimas. "Código de Conducta Aplicable al Sistema de Conferencias Marítimas" TD/104/Rev/ONU-UNCTAD, Nueva York, 1972.
- "Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga de Buques". Dirección General de Operación Portuaria, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Depto. de Estadística. México 1979.
- JIMENEZ PARADA, RAFAEL: "Problemática Administrativa y Operaciones en los Puertos Nacionales". México, D. F., Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Unidad Asuntos Internacionales, México, 1979.
- La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. "Su organización y Estatutos", IMCE, México, D. F., 1976.
- "La Reforma Portuaria"; Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, México, D. F., 1976.
- "Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante Nacional". Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, México, 1979.

- "Manual de Organización de la Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Organización y Métodos. México, 1980.
- "Manual de Organización de la Dirección General de Dragado". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General. Org. y Met. México.
- "Manual de Organización de la Dirección General de Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Organización y Métodos. México.
- "Manual de Organización de la Dirección General de Obras Marítimas, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Dirección General de Organización y Métodos. México.
- "Manual de Organización de la Dirección General de Operación Portuaria", Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Organización y Métodos, México.
- "Manual de Organización de la Dirección General de Señalamiento Marítimo", SCT. Dirección General de Organización y Método, México.
- "Política y Programa de Desarrollo Portuario, 1979-1982". S.C.T. Unidad de Asuntos Internacionales, México, 1980.
- Reglamento de las Comisiones Principales de la Junta de Comercio y Desarrollo. ONU. Ginebra, 1979.
- Resoluciones Aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo Primer Período de Sesiones del 20 de septiembre al 20 de diciembre de 1966. Suplemento No. 16 (A/63/6), ONU, Nueva York.
- VI Reunión de Consulta de CECOM. Fletes Marítimos, OEA/ Ser. H) X 11 CII S/ CECOM TRA WS/18 Rev. 1. Secretaría General.
- Revisión del Convenio sobre la Protección de los Cargadores de Muebles contra los accidentes (revisado) 1932 (Núm. 32), Informe IV (2) Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza.
- 329. "Sesión de la Asamblea General.- Asuntos de Transporte". Tema.

- Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 2o. período de sesiones, informe de la Delegación Mexicana, 1974.
- Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 5o. Período de Sesiones, A/Conf. 62/2.14, Directorio anotado, de Organismos Intergubernamentales que se ocupan de asuntos oceánicos, Nueva York, septiembre 1976.
- Texto de la Resolución 31/100 de la Asamblea General del 15 de diciembre de 1976, en la que se convoca a la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A/Conf.89/1, ONU 1977.
- Texto Integrado Oficioso para fines de Negociación A/Conf. 62/WP 10/Rev.2, 9o. período de sesiones de la 3 Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1980.
- Tratado de Montevideo, firmado en la ciudad de Montevideo, Uruguay el 18 de febrero de 1960.

PUBLICACIONES Y PONENCIAS

- BRAVO SILVA J. "Proyecto de Ley para el banco Nacional de Comercio Exterior". México 1976.
- "Comisión Nacional de Fletes Marítimos". Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, D. F., 1976.
- "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de Contenedores". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 1979.
- SALGADO SALGADO, JOSE E. "Contratos de Fletamento"; México, D. F. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Unidad de Asuntos Internacionales, México, 1979.
- SALGADO SALGADO, JOSE E.: "El arbitraje y el conocimiento de Embarque"; México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Unidad de Asuntos Internacionales, México, 1979. Reglamento.
- SALGADO SALGADO, JOSE E.: "La Marina Mercante Mexicana, 1980. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. COMAFLEMAR. México 1980.

- SALGADO SALGADO, JOSE E.: Plan de Desarrollo de la Marina Mercante. El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional. Hacia una Política Nacional de Transporte Marítimo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. CONFLEMAR. México 1979.
- SALGADO SALGADO, JOSE E.: "Servicios Regulares de Transporte". México, D. F. Secretaría de Comunicaciones y Transportes". México, D. F., Unidad de Asuntos Internacionales, México 1979.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS, TESIS, DIRECTORIOS, ENCICLOPEDIAS

- ANSITA N. ALFONSO: "El Conocimiento de Embarque"; Ed. Andrés Bello, Santiago de Chile, 1972.
- ANDRADE HURTADO, JULIO ANDRES; BARRERO STAHL, LUIS ALBERTO GERMAN, CANABAL SCHAUGELBERGER, JORGE LUIS FRANCISCO DE ASIS, Y MONTERO CONTRERAS ELSA; "El Registro de Fletes y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo. Su necesidad. El Caso de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México 1976.
- BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, S. A.; "México 1976, Hechos/Cifras/Tendencias"; México, 1976.
- BUSTAMANTE AHUMADA, ROBERTO Y ZERTUCHE MUÑOZ GUILLERMO. "Elementos de Operación y Administración Portuaria, Ed. Imprenta Casas; México, 1970.
- CERVANTES A. RAUL: Derecho Marítimo"; Ed. Herrero, México, 1970.
- CERVANTES A. RAUL: Títulos y Operaciones de Crédito"; Ed. Herrero, Novena Edición, México 1976.
- CEPAL OEA: "Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina"; Programa de Transporte CEPAL-OEA ONU, Nueva York, 1969.
- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS: "Ley sobre el Contrato del Seguro". Ed. Porrúa. México 1978.
- CODIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS A GRANEL". Relativa a cargamentos de minerales y materias análogas, concentrados y productos similares. OCMI, Londres 1972.
- CODIGO PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL; OCMI, LONDRES 1977
- COLLIARD, C. ALBERT: Instituciones de Relaciones Internacionales"; Ed. Fondo de Cultura Económica, México 1978.

quiera de las funciones que se asignen a esa autoridad conforme a lo dispuesto en el presente Código.

Flota de promoción

Una flota establecida para fomentar el transporte de mercancías no transnacionales del país de que se trata.

Flota regular

Una flota profesional, que no sea de promoción, que opere entre sí las partes interesadas.

Capítulo II

RELACIONES ENTRE LAS COMPAÑÍAS MIEMBROS

Artículo primero

COMPOSICIÓN DE LAS CONFERENCIAS

1. Toda compañía naviera nacional tendrá derecho a ser miembro con plenas facultades de una conferencia que sirva al comercio exterior de su país, con sujeción a los criterios establecidos en el párrafo 2 del artículo 1. Las compañías navieras que no sean compañías nacionales en su propio tráfico de una conferencia tendrán derecho a ser miembros con plenas facultades de esa conferencia, con sujeción a los criterios establecidos en los párrafos 2 y 3 del artículo 1 y a las disposiciones del artículo 2, relativas a la distribución del tráfico por lo que respecta a las compañías navieras de terceros países.

2. La compañía naviera que solicite el ingreso en una conferencia deberá probar que está en condiciones y tiene la infraestructura de puerto, inclusive mediante el uso de buques flotas, siempre que se respeten los criterios señalados en el presente párrafo, un servicio regular, adecuado y eficiente a largo plazo, conforme a la definición dada en el acuerdo de conferencia dentro del marco de la conferencia, se comprometerá a cumplir todas las cláusulas y condiciones del acuerdo de conferencia, y depositará una garantía financiera que cubra cualquier obligación financiera pendiente en caso de ulterior retiro, suspensión o espaldado, si así lo exige el acuerdo de conferencia.

3. Al examinar la solicitud de ingreso de una compañía naviera que no sea una compañía nacional en ningún tráfico de la conferencia interesada se tendrán en cuenta, además de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 1, y entre otras, los criterios siguientes:

a) El volumen actual del tráfico en la ruta o en las rutas que sirve la conferencia y sus perspectivas de crecimiento.

b) La relación entre el tonelaje disponible y el volumen de tráfico actual y previsible en la ruta o en las rutas que sirve la conferencia.

c) Los efectos probables que tendrá el ingreso de la compañía naviera en la conferencia sobre la eficacia y la calidad de los servicios prestados por la conferencia.

d) La participación actual de la compañía naviera en el tráfico de la misma ruta o de las mismas rutas fuera del marco de la conferencia, y

e) La participación actual de la compañía naviera en la misma ruta o en las mismas rutas dentro del marco de otra conferencia.

Estos criterios no deberán aplicarse de manera que seyan en menoscabo de la aplicación de las disposiciones sobre la participación en el tráfico contenidas en el artículo 2.

4. La conferencia se convocará regularmente sobre la solicitud de ingreso o retiro y la decisión se comunicará al solicitante inmediatamente, y a más tardar dentro de los sesenta días siguientes a la fecha de la solicitud. Cuando se denegare el ingreso o el retiro a una compañía, la conferencia responderá al mismo tiempo por escrito las razones de tal denegación.

5. Al estudiar las solicitudes de ingreso, la conferencia tendrá en cuenta los puntos de vista expuestos por los usuarios y las organizaciones de usuarios de los puertos cuyo tráfico sirve la conferencia, así como los expuestos por las autoridades competentes de la solicitud.

6. Aparte de los criterios de ingreso establecidos en el párrafo 2 del artículo 1, toda compañía naviera que solicite el ingreso deberá también presentar pruebas de que ha cumplido las obligaciones que le imponen los párrafos 1 y 4 del artículo 4. La conferencia podrá estudiar en especial las circunstancias en que la compañía se retira de la conferencia.

Artículo 2

PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO

1. Toda compañía naviera admitida en una conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esa conferencia.

2. Cuando la conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico, todas las compañías miembros de la conferencia que sirvan el tráfico cubierto por el acuerdo tendrán derecho a participar en el acuerdo correspondiente a ese tráfico.

3. Para determinar el porcentaje de tráfico que las compañías miembros tendrán derecho a adquirir, las compañías navieras miembros de cada país independientemente de cuál sea su número serán consideradas como un solo grupo de compañías correspondientes a ese país.

4. Al determinar los porcentajes de participación que han de corresponder en un acuerdo de distribución del tráfico a las distintas compañías miembros y/o a los grupos de compañías navieras nacionales de conformidad con el párrafo 2 del artículo 1, se observarán los siguientes principios relativos a ese derecho de participación en el tráfico acordado por la conferencia, a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo:

a) Cuando la conferencia atienda el comercio exterior entre dos países, el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno de ellos tendrá igual derecho a participar en los

flotes y en el volumen del tráfico generado por el comercio entre esos dos países y atendido por la Conferencia.

b) Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir su participación proporcional, tal como el 20 por 100, en los flotes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta.

5. Cuando, en cualquiera de los países cuyo tráfico sea atendido por una conferencia, no haya compañías navieras nacionales que participen en ese tráfico, el porcentaje del tráfico al que en virtud del párrafo 4 del artículo 2 tendrán derecho las compañías navieras nacionales de ese país se distribuirá entre las distintas compañías miembros que participen en el tráfico en proporción a sus porcentajes respectivos.

6. Cuando las compañías navieras nacionales de un país decidan no transportar la totalidad del porcentaje del tráfico que les corresponda la porción de ese porcentaje que no transporten se distribuirá entre las distintas compañías miembros que participen en el tráfico en proporción a sus porcentajes respectivos.

7. Cuando no participen en el tráfico entre los países atendidos por una conferencia compañías navieras nacionales de los países de que se trata, los porcentajes de participación en el tráfico atendido por la conferencia entre esos países se asignarán a las compañías miembros participantes de terceros países mediante negociaciones amigables entre esas compañías.

8. Las compañías navieras nacionales de uno según miembros de una conferencia atendida en un extremo del tráfico cubierto por esa conferencia podrán redistribuir entre sí, de común acuerdo, los porcentajes de participación en el tráfico que les hayan sido asignados, de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 4 a 7 inclusive del artículo 2.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 4 a 8 inclusive del artículo 2 acerca de la participación de los distintos grupos de compañías navieras o los distintos grupos de compañías navieras en el tráfico la conferencia revisará periódicamente los acuerdos de distribución del tráfico o de participación en el tráfico a intervalos que se estipularán en esos acuerdos y de conformidad con las cláusulas que se especifican en el acuerdo de conferencia.

10. La aplicación del presente artículo comenzará lo antes posible después de la entrada en vigor de la presente Convención y se completará dentro de un período de transición que en ningún caso durará más de dos años, iniciando en cuenta la situación específica de cada uno de los países de que se trata.

11. Las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a explotar buques flotados para cumplir sus obligaciones en la conferencia.

12. Cuando, en atención de acuerdos de distribución del tráfico, existan acuerdos sobre cambios, salidas y/o cualquier

otra forma de distribución de la carga, se aplicarán los criterios de distribución y revisión de los porcentajes de participación que se fijan en los párrafos 1 a 11 inclusive del artículo 2.

13. Cuando en una conferencia no exista ningún acuerdo sobre la distribución del tráfico, derechos de salida o de salida u otro tipo de acuerdo sobre la participación en el tráfico, uno o otro de los dos grupos de compañías navieras nacionales miembros de la conferencia podrán exigir, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2, que se establezcan acuerdos de distribución del tráfico entre los países atendidos por la conferencia o, si no, que se reajusten las salidas de manera que se proporcionen a aquellas compañías la posibilidad de gozar sustancialmente de los mismos derechos a participar en el tráfico entre dos países atendido por la conferencia de que habrían gozado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2. Tales solicitudes serán examinadas y decididas por la conferencia. Si no es conveniente establecer tales acuerdos de distribución del tráfico, o en reajustar las salidas entre los miembros de la conferencia los grupos de compañías navieras nacionales de los países atendidos en ambos extremos del tráfico tendrán mayoría de votos para decidir la celebración de esos acuerdos de distribución o el reajuste de las salidas. El asunto será decidido en un plazo que no excederá de ses meses a partir de la fecha en que se recibía la solicitud.

14. En caso de desacuerdo entre las compañías navieras nacionales de los países atendidos en cualquiera de los extremos de un tráfico atendido por la conferencia acerca de si hay lugar o no a distribuir el tráfico, esas compañías podrán exigir que se reajusten las salidas dentro de la conferencia para que puedan tener la oportunidad de gozar sustancialmente de los mismos derechos a participar en el tráfico entre esos dos países atendido por la conferencia de que habrían gozado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2. Si no hay compañías navieras nacionales en uno de los países cuyo tráfico sea atendido por la conferencia, la compañía o las compañías navieras nacionales del otro país podrán hacer la misma solicitud. La conferencia hará todo lo posible por resolver a esta solicitud. Pero en caso de que no se resuelva a ella, las autoridades competentes de los países atendidos en ambos extremos del tráfico podrán hacer cargo del asunto, si lo desean, y exponer sus puntos de vista a los países interesados para que los examinen. Si no se llega a un acuerdo, el controversio será resuelto de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente Código.

15. Otras compañías navieras miembros de una conferencia también podrán pedir que se establezcan acuerdos sobre la distribución del tráfico o los derechos de salida, y la conferencia examinará esta petición conforme a las disposiciones contenidas en el presente Código.

16. Las conferencias contempladas en cualquier acuerdo de distribución del tráfico, medidas adoptadas para los casos en que por cualquier razón, excepto la proveniente también de la carga por el momento, la carga no sea atendida por una

compañía miembro. El acuerdo estipulará que el buque disponga de espacio libre utilizable incluso aunque ello implique rebasar la participación de la compañía en el tráfico, podrá cargar mercancías que de otro modo quedarían en los muelles y cuyo transporte se demoraría más tiempo del fijado por la conferencia.

17. Las disposiciones de los párrafos 1 a 16 inclusive del artículo 2 se aplicarán a todas las mercancías, cualquiera que sea su origen, su destino o la utilización que se les haya de dar salvo cuando se trate de equipo militar destinado a la defensa nacional.

Artículo 3

PROCEDIMIENTOS DE ADOPCIÓN DE DECISIONES

Los procedimientos de adopción de decisiones incorporados en los acuerdos de conferencia se fundarán en el principio de la igualdad de todas las compañías miembros con plenas de derechos. Tales procedimientos asegurarán que las normas de votación no entorpezcan el buen funcionamiento de las conferencias ni el servicio del tráfico y definirán las cuestiones en las que las decisiones habrán de adoptarse por unanimidad. Sin embargo, no se podrá adoptar ninguna decisión sobre cuestiones definidas en un acuerdo de conferencia relativas al tráfico entre dos puertos sin el consentimiento de las compañías navieras nacionales de esos puertos.

Artículo 4

SANCIONES

1. Sin perjuicio de las cláusulas de retiro contenidas en los acuerdos de distribución del tráfico y/o en los acuerdos de distribución de la carga, toda compañía naviera miembro de una conferencia tendrá derecho a exonerarse de las obligaciones contraídas en virtud del acuerdo de conferencia, sin incurrir por ello en sanciones mediante notificación hecha con tres meses de antelación, a menos que en el acuerdo de conferencia se estipule un plazo diferente, pero habrán de cumplir las obligaciones que le incumban como miembro de la conferencia hasta la fecha de su exoneración.

2. Toda conferencia podrá mediante notificación hecha con la antelación que se prescriba en el acuerdo de conferencia, suspender o expulsar a una compañía miembro por transgresión grave de las estipulaciones y condiciones del acuerdo de conferencia.

3. Las expulsiones o suspensiones no surtirán efecto hasta que se hayan expuesto por escrito las razones en que se basan y hasta que se haya determinado cualquier contravención conforme a lo dispuesto en el Capítulo VI.

4. En caso de retiro o expulsión, la compañía interesada habrá de pagar la parte que le corresponda de las obligaciones financieras pendientes de la conferencia hasta la fecha de su retiro o expulsión. En caso de retiro, suspensión o expulsión, la compañía no quedará exonerada de sus

propias obligaciones financieras conforme al acuerdo de conferencia, ni de ninguna de sus obligaciones para con los usuarios.

Artículo 5

RÉGIMEN INTERNO

1. Las conferencias adoptarán y mantendrán al día una lista detallada lo más detallada posible de las prácticas que se consideren abusivas y/o violatorias del acuerdo de conferencia y establecerán un sistema eficaz de régimen interno aplicable a ellas con disposiciones concretas que prevengan:

a) La fijación de sanciones de una escala de sanciones para esas prácticas abusivas o violatorias del acuerdo, que guarden proporción con su gravedad.

b) El examen y remedia, siempre, al por una persona o un organismo que no tenga vinculación alguna con ninguna compañía naviera miembro de la conferencia ni con sus flotas de los fallos por las reclamaciones por prácticas abusivas o violatorias del acuerdo, así como de las decisiones tomadas sobre tales reclamaciones, a instancia de la conferencia o de cualquier otra parte interesada.

c) La presentación previa solicitud de informes sobre las medidas adoptadas en relación con las reclamaciones por prácticas abusivas o violatorias del acuerdo u otros muestren los nombres de las partes involucradas a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sea la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia.

2. Las compañías navieras y las conferencias tendrán derecho a la plena cooperación de los usuarios y de las organizaciones de usuarios en su lucha contra las prácticas abusivas y violatorias de los acuerdos.

Artículo 6

ACUERDOS DE CONFERENCIA

Todos los acuerdos de conferencia, acuerdos de distribución del tráfico y acuerdos de distribución de despacho de escalas y de salidas, así como sus modificaciones u otros documentos directamente relacionados con ellos y que los afecten serán consumados previa solicitud a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sea la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia.

Capítulo III

RELACIONES CON LOS USUARIOS

Artículo 7

ACUERDOS DE LEALTAD

1. Las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a establecer y mantener con los usuarios

acuerdos de lealtad, cuya forma y estipulaciones serán objeto de consulta entre la conferencia y las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios. Los acuerdos de lealtad contendrán garantías que establezcan expresamente los derechos de los usuarios y de los miembros de la conferencia. Tales acuerdos se basarán en el sistema contractual o en cualquier otro sistema que sea también lícito.

2. Cualesquiera que sean los acuerdos de lealtad concluidos el flete aplicable a los usuarios leales se determinará dentro de un límite máximo y un límite mínimo de porcentajes del flete aplicable a otros usuarios. Cuando una modificación de la diferencia entre los dos fretes provoque un aumento de los fretes cobrados a los usuarios, la modificación sólo podrá aplicarse previa notificación hecha a esos usuarios con 150 días de antelación o según las prácticas regionales y/o los acuerdos. Las controversias relacionadas con una modificación de la diferencia se resolverán conforme a lo estipulado en el acuerdo de lealtad.

3. Los acuerdos de lealtad contendrán garantías en las que se establezcan expresamente los derechos y las obligaciones de los usuarios y de las compañías miembros miembros de la conferencia conforme a las disposiciones siguientes, en particular:

a) El usuario estará obligado con respecto a la carga cuyo empaque controlen al mismo una compañía afianzada o blindada o su equivalente de transporte, de conformidad con el contrato de venta de las mercancías de que se trate, a menos que el usuario, por medios indirectos, subterfugios o personas interpuestas intente desviar cargas en violación de su compromiso de lealtad.

b) Cuando haya un contrato de lealtad, deberán especificarse en él la cuantía máxima de los daños y perjuicios efectivos o de indemnización convenida y/o las sanciones aplicables. No obstante, las compañías miembros de la conferencia podrán derivar (por una indemnización superior por los daños y perjuicios o reventar) a la indemnización de tales daños y perjuicios. En cualquier caso la indemnización por daños y perjuicios pagadera por el usuario en virtud del contrato no deberá ser superior al flete del embarque de que se trate, computado a la tarifa prevista en el contrato.

c) El usuario tendrá derecho a recuperar íntegramente su cantidad de cliente leal con respecto al cumplimiento de las condiciones establecidas por la conferencia, que se especificarán en el acuerdo de lealtad.

d) El acuerdo de lealtad deberá incluir:

- 1) Una lista de las cargas, entre las que podrán figurar las cargas a granel temporales sin marcas ni contes que estén excluidas expresamente del ámbito del acuerdo de lealtad;
- 2) Una definición de las condiciones en que cargas distintas de las mencionadas en el párrafo 1) se considerarán excluidas del ámbito del acuerdo de lealtad.

a) El método para la solución de los controversias que surjan en relación con el acuerdo de lealtad.

b) Una cláusula relativa a la extensión del acuerdo de lealtad a portadas del usuario o de la conferencia no que ello implique ninguna sanción, una vez pasado el plazo convenido de notificación previa que deberá hacerse por escrito, y

3) Las condiciones para la concreción de descuentos.

4. Cuando surja una controversia entre una conferencia y una organización de usuarios, representantes de usuarios y/o usuarios acerca de la fuerza o las estipulaciones de un acuerdo de lealtad suscripto, cualquiera de las partes podrá plantear la cuestión para que se decida según las disposiciones los acuerdos establecidos en el presente Código.

Artículo 8 DESCUENTOS

1. En los acuerdos de lealtad se estipulará que las conferencias deberán examinar las peticiones de descuentos de los usuarios y, cuando procediere sobre ellas y que, cuando se denegare los descuentos, deberán exponer por escrito, previo solicitud, las razones de ello. Si una conferencia desea no conformar, dentro del plazo previsto en el acuerdo de lealtad, espacio suficiente para transportar la carga del usuario dentro del plazo también previsto en el acuerdo de lealtad, el usuario tendrá derecho, sin ser objeto de sanción, a utilizar cualquier buque para la carga de que se trata.

2. En los puertos en que las conferencias sólo prestan servicios a la carga alcanza un número especificado (en decenas, centenas o millares), los usuarios tendrán automáticamente derecho, cuando la compañía no haya optado a pesar de la notificación hecha con la debida antelación por los usuarios o no conste de otro de un plazo convenido a la notificación de los usuarios, a utilizar cualquier buque disponible para el transporte de su carga, sin exponerse a perder su condición de cliente leal.

Artículo 9

ACCESO A LAS TARIFAS Y CONDICIONES Y/O REGLAMENTOS CONEXOS

Las tarifas, las condiciones y los reglamentos conexos, así como cualesquiera modificaciones de los mismos, se facilitarán a un precio razonable a los usuarios, organizaciones de usuarios y otros interesados que los soliciten y estarán disponibles para ser examinados en las oficinas de las compañías navieras y de sus agentes. Detallarán todas las condiciones relativas a la aplicación de los fretes y al transporte de cualquier carga comprendida en ellos.

Artículo 10 INFORMES ANUALES

Las conferencias prepararán, para las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios, informes

así como sobre sus actividades cuyo objeto será facilitar la información general de interés para ellas, y en particular la información pertinente acerca de las consultas celebradas con los usuarios y los organismos de usuarios, las decisiones adoptadas en relación con las reclamaciones, los cambios de la composición de las conferencias y las modificaciones importantes de los servicios, tarifas y condiciones de transporte. Tales informes anuales serán presentados, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países en cuyo tráfico presta servicios la conferencia interesada.

Artículo 11

MECANISMO DE CELEBRACIÓN DE CONSULTAS

1. Se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común entre las conferencias, los organismos de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, los usuarios que sean designados al efecto por la autoridad competente si así lo desea. Tales consultas tendrán lugar siempre que lo solicite cualquiera de las partes mencionadas. Las autoridades competentes tendrán derecho, si así lo piden, a participar personalmente en las consultas, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones.

2. Podrán ser objeto de consultas las siguientes cuestiones, entre otras:

a) Los cambios de las condiciones generales de las tarifas y los reglamentos conexos;

b) Los cambios del nivel general de los fletes y de las tasas aplicables a los productos importantes;

c) Las flotas de promoción y/o las flotas especiales;

d) La implantación de acuerdos y las modificaciones de los mismos;

e) Las acciones de lealtad, los establecimientos o los cambios de su forma y de sus condiciones generales;

f) Los cambios en la clasificación tarifaria de los países;

g) El procedimiento para el envío de la información necesaria por los usuarios sobre el volumen previsto y la naturaleza de sus cargas; y

h) La presentación de la carga para su transporte y los requisitos relativos a la notificación de la disponibilidad de los vagones.

3. En la medida en que figure dentro de la esfera de actividad de una conferencia, también podrán ser objeto de consultas las siguientes cuestiones:

a) El funcionamiento de los servicios de inspección de la carga;

b) Los cambios de la estructura del servicio;

c) Los efectos de la implantación de nuevas técnicas en el transporte de carga, en particular la automatización, con la consiguiente reducción de los servicios de tipo tradicional o perfil de servicios directos;

d) La adecuación y la calidad de los servicios de transporte marítimo, incluido el efecto que los acuerdos de distribución del tráfico y los acuerdos de distribución de derechos de escala o de salidas tienen sobre la disponibilidad y las flotas de los servicios de transporte marítimo que se ofrecen, los cambios de las zonas en que prestan servicios y la regularidad de las escalas de los buques de la conferencia.

4. Las consultas se celebrarán antes de que se adopten decisiones finales, a menos que el presente Código disponga otra cosa. Se notificará por adelantado la intención de adoptar decisiones sobre un asunto a que se refieren los párrafos 2 y 3 mientras se celebran las consultas.

5. Las consultas se iniciarán sin demoras injustificadas y en todo caso dentro del plazo máximo que se especifica en el acuerdo de conferencia o, de no existir tal estipulación en el acuerdo, a más tardar 30 días después de la fecha en que se recibe la propuesta de celebración de consultas, salvo que en el presente Código se establezcan plazos diferentes.

6. Cuando se celebren consultas, las partes tendrán todo lo posible por proporcionar la información pertinente, por celebrar conversaciones oportunamente y por adoptar las decisiones a fin de resolver los problemas de que se trata. Cada una de las partes interesadas tendrá en cuenta las opiniones y los problemas de la otra y tratará de llegar a un acuerdo compatible con su viabilidad comercial.

Capítulo IV

FLETES

Artículo 12

CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS FLETES

Al adoptar una decisión sobre todos los asuntos relacionados con la política de flotas a que se hace referencia en el presente Código, se tendrán en cuenta, a menos que se disponga otra cosa, los siguientes principios:

a) Los fletes se fijarán al nivel más bajo que sea posible desde el punto de vista comercial y permitirá que los usuarios obtengan un buen flete razonable;

b) Los gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo de ida y vuelta de los buques. Cuando sea pertinente, el viaje de ida y el de vuelta se considerarán por separado. Al determinar los fletes se tendrán en cuenta, entre otros factores, la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volumen de las cargas, así como el valor de las cargas;

c) Al fijar las flotas de promoción y/o las flotas especiales aplicables a determinados productos, se tendrán en cuenta las condiciones que rigen el comercio de tales productos de los países a que prestan servicios las conferencias.

ción, en particular de los países en desarrollo y de los países en transición.

Artículo 13

TARIFAS DE LAS CONFERENCIAS Y CLASIFICACIÓN DE LAS TARIFAS

1. Las tarifas de las conferencias no establecerán diferentes impuestos entre miembros no asociados análogos. Las excepciones respecto miembros de una conferencia respectiva existientemente los fletes, reglas y condiciones indicadas en las tarifas y demás documentos publicados por la conferencia que goza de validez, así como cualesquiera acuerdos especiales que existan permitidos conforme al presente Código.

2. Las tarifas de las conferencias deben elaborarse con sencillez y claridad, de modo que contengan el menor número posible de clases/categorías, según las exigencias particulares del tráfico, y que especifiquen un flete para cada producto y, cuando corresponda, para cada clase/categoría; o fin de facilitar la compilación y análisis estadísticos, deben también indicar, siempre que sea posible, el número correspondiente de la partida de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional, de la Nomenclatura Arancelaria de Brindley o de cualquier otra nomenclatura que se adopte internacionalmente; la clasificación de los productos en las tarifas debe prepararse cuando sea factible en colaboración con las organizaciones de usuarios y otras organizaciones estatales e internacionales interesadas.

Artículo 14

ALIMENTOS GENERALES DE LOS FLETES

1. Toda conferencia notificará con un mínimo de 150 días de antelación, o según las prácticas regionales y/o los acuerdos, a las organizaciones de usuarios o a los representantes de los usuarios y/o a los usuarios y, cuando se requiera, a las asociaciones competentes de los países cuyo tráfico es servido por la conferencia, su intención de presentar a un aumento general de los fletes, con indicación de su alcance, de la fecha de entrada en vigor y de las razones en que se basa el aumento propuesto.

2. A petición de cualquiera de las partes que el presente Código prescribe al efecto, hecha dentro de un plazo razonable a contar de la recepción de la notificación, se iniciará la consulta, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Código, dentro de un plazo estipulado que no exceda de 30 días o que haya sido previamente fijado por las partes interesadas, las consultas tendrán entre las razones en que se basa el aumento propuesto, la cuestión de éste y la fecha a partir de la cual ha de serle efectivo.

3. Con objeto de resolver las consultas, toda conferencia podrá presentar a las partes participantes, una comisión

constante o su equivalente, un informe preparado por comités independientes de fletes reconocidos, y en todo caso deberá hacerlo, siempre que sea factible, cuando se solicite cualquiera de las partes que asistieran a la presencia en el presente Código, tengan derecho a participar en las consultas sobre aumentos generales de fletes, tal informe indicará, cuando las partes que lo soliciten lo desearan como uno de los bases de las consultas, un análisis global de los datos relativos a los gastos o ingresos pertinentes que, a juicio de la conferencia, hayan aumentado un aumento de los fletes.

4. Si se llega a un acuerdo como resultado de las consultas, el aumento de los fletes entrará en vigor a partir de la fecha que se indique en la notificación hecha conforme al párrafo 1 del artículo 14 a menos que las partes interesadas convengan en una fecha posterior.

5. Cuando no se llegue a ningún acuerdo dentro de los 30 días siguientes a la notificación hecha conforme al párrafo 1 del artículo 14, y con sujeción a las disposiciones prescritas en el presente Código, la cuestión se someterá inmediatamente a consideración internacional obligatoria conforme al capítulo VI. La recomendación de los conciliadores, si es aceptada por las partes interesadas, obligará a éstas, se aplicará con respecto a lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 14 y será efectiva a partir de la fecha mencionada en él.

6. Con respecto a lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 14, toda conferencia podrá aplicar un aumento general de los fletes en copia de la recomendación de los conciliadores. Al formular su recomendación, los conciliadores deberán tener en cuenta la cuantía del aumento efectuado por la conferencia y el plazo durante el cual haya estado en vigor. Si la conferencia rechaza la recomendación de los conciliadores, los usuarios y/o las organizaciones de usuarios tendrán derecho, previa la notificación apropiada, a no considerarse obligados por ningún acuerdo u otro contrato celebrado con esa conferencia que les implique solicitar mercancías no miembros de la conferencia. Cuando exista un acuerdo de lealtad, los usuarios y/o las organizaciones de usuarios estarán en un plazo de 30 días una notificación en el sentido de que ya no se considerarán obligados por el acuerdo, y esa notificación será efectiva a partir de la fecha que se mencione en la misma, previa la notificación por ella en el acuerdo de lealtad un plazo que no será inferior a 30 días ni superior a 90.

7. La rebaja tarifaria que se deba al usuario y que haya sido acordada por la conferencia no será efectiva al concluirse por la conferencia misma o por el usuario de una decisión tomada por el usuario conforme al párrafo 5 del artículo 14.

8. Cuando el tráfico de un país servido por compañías navieras miembros de una conferencia en una ruta determinada, consista en su mayor parte en un solo producto o en unos pocos productos semejantes, todo aumento de los fletes aplicables a uno o varios de esos productos se

condicional como un elemento general de las flotas y se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código.

9. Todo elemento general de las flotas que no constituya elemento de conformidad con el presente Código deberá estar en vigor por un período de duración máxima determinada, sin perjuicio de lo dispuesto en las normas relativas a los resacas y a las partes de flotas que sean consecuencia de fluctuaciones de los tipos de cambio. El período en que debe aplicarse un elemento general de las flotas en una de las situaciones que precederán a cualquier durante las situaciones que se sirven a cabo conforme al párrafo 2 del artículo 14, para, si las partes interesadas no manifiestan otra cosa durante las consultas, el período máximo entre la fecha en que empieza a surtir efectos un elemento general de las flotas y la fecha en que se notifique al siguiente elemento general de las flotas conforme al párrafo 1 del artículo 14 no deberá ser inferior a 30 meses.

Artículo 13

FLETES DE PROMOCIÓN

1. Los convenios deben establecer flotas de promoción para las repeticiones no tradicionales.

2. Los usuarios, las organizaciones de usuarios o los representantes de usuarios interesados presentarán a la conformidad toda la información necesaria y razonable para justificar la creación de una flota de promoción.

3. Se establecerá un procedimiento especial para llegar a una decisión antes de la solicitud de creación de flotas de promoción dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recepción de esa información, a menos que se estipule otra cosa por escrito cuando se establece una clara distinción entre este procedimiento y el procedimiento general para examinar la posibilidad de reducir las flotas de otros productos o características del elemento de flotas.

4. La conformidad facilitará información acerca del procedimiento de sumas de las solicitudes de creación de flotas de promoción a los usuarios y/o a las organizaciones de usuarios y, por su utilidad, a los gobiernos y/o otras entidades competentes de los países a cuyo interés pueda servir la conformidad.

5. Toda flota de promoción se extenderá normalmente por un período de 12 meses, a menos que las partes interesadas convengan en otra cosa. Antes de la expiración de ese período, el flete de promoción se revisará a petición del usuario y/o de la organización de usuarios interesados, y en tal caso considerará el usuario y/o a la organización de usuarios interesados, a petición de la conformidad, que el mantenimiento del flete está justificando una vez transcurrido el período inicial.

6. Al examinar una solicitud de creación de flota de promoción, la conformidad podrá tener en cuenta que el flete, si bien debe promover la exportación del producto o

tradicional para el que se solicita, no es de naturaleza tal que ese elemento comparta considerable en la exportación de un producto similar procedente de otro país al que puede servir la conformidad.

7. Las flotas de promoción no quedarán sujetas de la importación de un resaca o de un flete de ajuste de la medida conforme a los artículos 16 y 17.

8. Toda compañía o entidad miembro de una conformidad que pueda servir a las partes correspondientes de un tráfico de la conformidad deberá aceptar una programación equitativa de los cargos para los cuales la conformidad haya establecido flotas de promoción y no podrá seguir a otro método.

Artículo 16

RESCARGOS

1. Los resacas que imponga una conformidad para hacer frente a aumentos imprevistos o excepcionales de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos o condiciones temporales, se adoptarán a medida que vayan surgiendo la situación o las circunstancias para hacer frente a los costos fuertes imprevistos y, con respecto a los dispositivos del párrafo 6 del artículo 16, se suprimen en cuanto desaparecen la situación o las circunstancias que motivaron su imposición. Esto se notificará en el momento de la imposición de los resacas y, en lo posible, se describirá el carácter de situación o de circunstancias que ha de dar lugar a su aumento, reducción o supresión.

2. Los resacas impuestos sobre el transporte de carga hasta un determinado punto o desde él tendrán un carácter temporal y estarán sujeta a consulta, reducción o supresión, con respecto a lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 16, cuando cambie la situación en ese punto.

3. Antes de imponer un resaca, ya sea general, ya se aplique solamente a un determinado punto, se hará una consulta y, cuando tal se solicita, se establecerá consultas de conformidad con los procedimientos del presente Código, entre la conformidad involucrada y los demás países que resulten directamente afectados por el resaca y, según lo dispuesto en el presente Código, tendrán la facultad de participar en tales consultas, salvo que demostraran empíricamente justificar la imposición inmediata del resaca. Cuando se haya impuesto un resaca sin que haya habido previamente consultas, éstas deberán celebrarse, si así se solicita, en una fecha después de la imposición del resaca. Antes de tales consultas, las conformidades prepararán los datos que, a su juicio, justificarán la imposición del resaca.

4. A menos que las partes convengan en otra cosa, si dentro de los 15 días siguientes a la creación de la conformidad hecha conforme al párrafo 2 del artículo 16 no se llega a ningún acuerdo sobre la cantidad del resaca entre

las partes interesadas a que se haya referenciado en sus artículos, se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias. No obstante, a menos que las partes interesadas convengan en otra cosa, podrá imponerse el recargo cuando sea más equitativo la controversia, si ésta continúa sin resolverse después de transcurrido un plazo de 30 días contados a partir de la suscripción de la mencionada modificación.

5. En el caso de que, en circunstancias excepcionales, se haya impuesto un recargo sin haberse acordado previamente conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 16, si no se llega a ningún acuerdo en las consultas sucesivas se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias.

6. La pérdida financiera que sufran las compañías ajenas miembros de una confederación como consecuencia de cualquier retraso que, a causa de las consultas y/o otras providencias destinadas a resolver las controversias sobre la imposición de recargos conforme a las disposiciones del presente Código, se haya producido en relación con la fecha de la que había de imponerse el recargo en virtud de la modificación hecha conforme al párrafo 3 del artículo 16 podrá ser compensada por una prórroga equivalente del recargo antes de su suspensión. A la inversa, cuando la confederación imponga un recargo y se acordó y dentro simultáneamente, como consecuencia de las consultas o otras providencias establecidas en el presente Código, que el recargo se imposición o aumente, las cantidades percibidas por tal aumento o el excedente de los mismos, según se determinen en la forma indicada, serán devueltos, a menos que se haya convenido en otra cosa, a las partes interesadas si éstas lo solicitan y dentro de los 30 días siguientes a tal notificación.

Artículo 17

MODIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE CAMBIO DE LAS MONEDAS

1. Las modificaciones de los tipos de cambio, incluida la devaluación o revaluación oficial, que hagan que varíen los gastos y/o los ingresos operacionales globales de las compañías ajenas miembros de una confederación en lo que se refiere a sus operaciones dentro de la confederación constituida un motivo válido para que la confederación aplique un factor de reajuste de las monedas o una modificación de las tasas. Los reajustes o modificaciones deberán basarse de modo que, en lo posible, las compañías miembros interesadas no resulten en conjunto favorecidas ni perjudicadas. Los reajustes o modificaciones podrán revertir la forma de reajustes o descuentos de monedas o de aumentos o reducciones de las tasas.

2. Talos reajustes o modificaciones serán objeto de notificación, que deberá hacerse, en su caso, conforme a las pautas aplicables, y habrá de acordarse según lo dispuesto en el presente Código sobre la confederación interesada y las demás partes directamente afectadas que, conforme al presente Código, tengan derecho a participar en ellas, salvo

que circunstancias excepcionales justifiquen la imposición inmediata del factor de reajuste de las monedas o la modificación de las tasas. Cuando tales medidas se hayan tomado sin que haya habido previamente consultas, éstas deberán celebrarse ulteriormente tan pronto como sea posible. En las consultas se examinarán la aplicación, al momento y la fecha de vigencia del factor de reajuste de las monedas o de la modificación de las tasas, y a tal efecto se seguirán los mismos procedimientos que se prescriben en los párrafos 4 y 5 del artículo 16 respecto de los recargos. Tales consultas habrán de celebrarse y finalizarse dentro de un plazo que no exceda de 15 días, contados a partir de la fecha en que se haya anunciado la intención de aplicar un recargo aumentado o de modificar las tasas.

3. Cuando no se llegue a ningún acuerdo mediante las consultas en un plazo de 15 días, se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias.

4. Las disposiciones del párrafo 6 del artículo 16 se aplicarán, con las adaptaciones necesarias, a los factores de reajuste de las monedas y a las modificaciones de las tasas a que se refiere el presente artículo.

Capítulo V

OTRAS OBLIGACIONES

Artículo 18

BUQUES DE LUCHA

Las compañías ajenas miembros de una confederación no utilizarán buques de guerra en el territorio de la confederación para combatir, impedir o reducir la cooperación económica de dicho territorio a una compañía no miembro de esa confederación.

Artículo 19

ADECUACIÓN DE LOS SERVICIOS

1. Las confederaciones deben adaptar las medidas necesarias y apropiadas para asegurar que sus compañías miembros proporcionen servicios regulares, adecuados y eficientes con la frecuencia requerida en las rutas que sirven y garantizar tales servicios de modo que se evite en la medida de lo posible, la inestabilidad y el distanciamiento de las rutas. Las confederaciones también deben tener en consideración las medidas especiales que sean necesarias para organizar los servicios de manera que respondan a las necesidades estacionales del volumen de los carga.

2. Las confederaciones y las demás partes que conforme al presente Código tengan derecho a participar en ellas, incluso las autoridades competentes o sus representantes, deben cooperar en cuestiones relativas al desarrollo de especies de carga, la adecuación e idoneidad de las rutas y, en particular, las posibilidades de suministrar los servicios y momentos de eficiencia, y para ello deben cooperar estrechamente. Los beneficios resultantes de la

modernización de los servicios deberán reflejarse debidamente en el nivel de los fletes.

3. En lo que se refiere a los puertos para los que una confederación sólo presta servicios o si la carga alcanza un volumen significativo, se indicará en la tarifa en sí misma. Los usuarios deben cumplir con la anterioridad oportuna la disponibilidad de tal carga.

Artículo 20

OFICINA CENTRAL DE LA CONFERENCIA

Como norma general, toda confederación establecerá un oficina central en un país a cuyo tráfico presta servicios, a menos que los compañías navieras miembros convengan en otra cosa.

Artículo 21

REPRESENTACIÓN

Las confederaciones tendrán representantes locales en todos los puertos a que presta servicios, pero cuando ello no sea posible por razones prácticas podrán establecer una representación regional. Los nombres y las direcciones de los representantes deberán poder conseguirse fácilmente, y los representantes compartirán con los capitulados de las confederaciones, y viceversa, a fin de facilitar la adopción de decisiones. Cuando una confederación lo estime oportuno, delegará poderes de decisión adicionales en sus representantes.

Artículo 22

CONTENIDO DE LOS ACUERDOS DE CONFERENCIA, ACUERDOS DE PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO Y ACUERDOS DE LEALTAD

Los acuerdos de confederación, los acuerdos de participación en el tráfico y los acuerdos de lealtad se quedarán a las compañías participantes del presente Código y podrán incluir cualquiera otra disposición que se convenga y que no sea incompatible con el presente Código.

Segunda parte

Capítulo IV

DISPOSICIONES Y MECANISMO PARA LA SOLUCIÓN DE LAS CONTROVERSIAS

A. - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 23

1. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán cuando surja una controversia relativa a la aplicación o ejecución de las disposiciones del presente Código entre las partes signatarias:

- a) Una confederación y una compañía naviera;
- b) Las compañías navieras miembros de una confederación;
- c) Una confederación o uno de sus compañías navieras miembros y una organización de usuarios, representantes de usuarios o usuarios;
- d) Dos o más confederaciones.

A los efectos del presente capítulo, por "partes" se entenderán las partes originadas en la controversia, así como los terceros que se hayan unido al procedimiento de conciliación conforme al artículo 8 y del artículo 34.

2. Las controversias entre compañías navieras del mismo país, así como las controversias entre organizaciones del mismo país, se resolverán en el marco de la jurisdicción nacional de ese país, a menos que ellas sean otras dificultades para la aplicación de las disposiciones del presente Código.

3. Las partes en una controversia presentada ante todo organismo mediante un mecanismo de conciliación o negociación directa que el procedimiento de tráfico sea totalmente satisfactorio.

4. Las controversias entre las partes mencionadas en el párrafo 1 del artículo 23 se resolverán:

- a) La designación del lugar de una compañía naviera nacional en una confederación que sirve al comercio exterior del país de esa compañía naviera;
- b) La designación del lugar de una compañía naviera de un tercer país en una confederación;
- c) La compañía de una compañía naviera de una confederación;
- d) La insusceptibilidad de un acuerdo de confederación con el presente Código;
- e) Un acuerdo general de los fletes;
- f) Los usuarios;
- g) Las modificaciones de los fletes o la interpretación de un flete de ajuste de los acuerdos que tienen de carácter en el tipo de cambio;
- h) La participación en el tráfico;
- i) La forma y los contenidos de los acuerdos de lealtad propuestos,

que no se hayan resuelto mediante un mecanismo de conciliación o negociación directa o mediante, a pedido de cualquiera de las partes en la controversia, a un tribunal internacional designado de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

Artículo 24

1. El procedimiento de conciliación se iniciará a instancias de cualquiera de las partes en la controversia.
2. La instancia deberá presentarse:

a) En las controversias relativas a la calidad de miembro de una conferencia, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que el solicitante haya tenido noticia de la decisión de la conferencia y de las razones en que esta se basa, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 1 y en el párrafo 3 del artículo 4.

b) En las controversias relativas a los elementos generales de los flotas, a más tardar en la fecha en que expira el plazo de notificación previsto en el párrafo 1 del artículo 14.

c) En las controversias relativas a los recargos, a más tardar en la fecha en que expira el plazo de 30 días previsto en el párrafo 4 del artículo 16 o, cuando no se haya hecho ninguna modificación, a más tardar dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que el recargo haya estado en vigor.

d) En las controversias relativas a modificaciones de los flotas o a la aplicación de un factor de ajuste de las cantidades con motivo de variaciones en el tipo de cambio, a más tardar cinco días después de la fecha en que expira el plazo previsto en el párrafo 3 del artículo 17.

3. No se aplicarán las disposiciones del párrafo 2 del artículo 24 a una controversia sometida a conciliación internacional obligatoria conforme al párrafo 3 del artículo 25.

4. La conciliación en controversias distintas de las mencionadas en el párrafo 2 del artículo 26 podrá iniciarse en cualquier momento.

5. Los plazos especificados en el párrafo 2 del artículo 26 podrán prorrogarse por acuerdo entre las partes.

6. Se reputará que la conciliación se ha iniciado en debida forma si se prueba que el tratado se ha enviado a la otra parte por correo certificado, telegrama o teléfono o se lo ha entregado dentro de los plazos previstos en los párrafos 2 ó 5 del artículo 24.

7. Cuando no se haya presentado ninguna instancia dentro de los plazos previstos en los párrafos 2 ó 5 del artículo 24, la decisión de la conferencia será final y ninguna de las partes en la controversia podrá iniciar procedimiento alguno en virtud del presente capítulo para impugnar tal decisión.

Artículo 25

1. Cuando las partes hayan acordado que las controversias mencionadas en los apartados a, b, c, d, h e i del párrafo 4 del artículo 23 se resuelvan por medios distintos de los establecidos en ese artículo o se hayan puesto de acuerdo en los medios que han de utilizarse para resolver una determinada controversia que ha surgido entre ellas, tales controversias se resolverán, a instancia de cualquiera de las partes en la controversia, con arreglo al procedimiento previsto en su acuerdo.

2. La norma del párrafo 1 del artículo 25 se aplicará también a las controversias mencionadas en los apartados e,

f y g del párrafo 4 del artículo 23 a menos que la legislación, los tratados o los reglamentos nacionales pujan a las reservas de esta libertad de elección.

3. Cuando se haya iniciado el procedimiento de conciliación, tal procedimiento será: provisional entre las entidades establecidas por la legislación nacional. Si una de las partes busca en remedio al amparo de la legislación nacional respecto de una controversia a la cual se aplica el presente capítulo sin hacer valer el procedimiento que ésta dispone, en ese caso, a instancia de cualquiera otra parte expuesta en dicho procedimiento, se iniciará ésta y el tribunal u otra autoridad del país donde se busca el remedio aplicará a la controversia el procedimiento definido en el presente capítulo.

Artículo 26

1. Las Partes Contratantes conferencio a las conferencias y a las organizaciones de usuarios la capacidad necesaria para la aplicación de las disposiciones del presente capítulo. En particular:

a) Una conferencia o una organización de usuarios podrá iniciar un procedimiento como parte o ser designada parte en un procedimiento a título colectivo.

b) Toda notificación dirigida a una conferencia u organización de usuarios a título colectivo constituirá también una notificación a cada miembro de esa conferencia u organización de usuarios.

c) Toda notificación a una conferencia u organización de usuarios se remitirá a las oficinas de la oficina central de la conferencia u organización de usuarios. Cada conferencia u organización de usuarios deberá registrar ante el Registrador designado de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 46 las oficinas de su oficina central. En caso de que una conferencia u organización de usuarios no registre un talán o en tiempo oficina central, una notificación dirigida a cualquier miembro o miembro de la conferencia u organización de usuarios se constituirá como una notificación a esa conferencia u organización.

2. Toda aceptación o rechazo de una recomendación de los conciliadores por una conferencia u una organización de usuarios se considerará respuesta o rechazo de tal recomendación por parte de cada uno de sus miembros.

Artículo 27

A menos que las partes convengan otra cosa, las entidades podrán tener la facultad de hacer una recomendación en procedimiento oral sobre la base de los datos presentados por escrito.

B. - CONCILIACIÓN INTERNACIONAL OBLIGATORIA

Artículo 28

En la conciliación internacional obligatoria, las entidades competentes de una Parte Contratante participará, el

al lo desu, en el procedimiento de conciliación para apoyar a una parte que sea nacional de aquella Parte Contratante, o para apoyar a una parte que tenga una considerable influencia en el comercio exterior de esa Parte Contratante. Las autoridades competentes podrán optar por actuar como observadores en ese procedimiento de conciliación.

Artículo 29

1. En la conciliación internacional obligatoria, las actuaciones se celebrarán en el lugar que convengan por unanimidad las partes o, en defecto de tal acuerdo, en el lugar que decidan los conciliadores.

2. Cuando determinen el lugar donde se celebrará las actuaciones de conciliación, las partes y los conciliadores tendrán en cuenta, entre otros, los países que están relacionados directamente con la controversia, pero lo cual tomará en consideración el país de la compañía mercantil involucrada y, sobre todo cuando la controversia se refiera a la carga, el país de donde proceda ésta.

Artículo 30

1. A los efectos del presente capítulo se conformará una lista internacional de conciliadores, integrada por expertos de gran prestigio o experiencia en cuestiones de derecho, economía del transporte marítimo, o comercio exterior y finanzas, según lo determinen las Partes Contratantes que los elijan, que actuará a título independiente.

2. Cada Parte Contratante podrá proponer en todo momento hasta 12 miembros de la lista y comunicará sus nombres al Registrador. Las propuestas se harán en cada caso por períodos de seis años y podrán ser renovadas. En caso de fallecimiento, incapacidad o renuncia de un miembro de la lista, la Parte Contratante que lo haya propuesto propondrá un sustituto por lo que resta del período. Las propuestas tendrán efecto desde la fecha en que el Registrador reciba la notificación en que se hacen.

3. El Registrador tendrá la lista al día e informará regularmente a las Partes Contratantes de la composición de la lista.

Artículo 31

1. El objeto de la conciliación es llegar a una solución amistosa de la controversia mediante recomendaciones formuladas por conciliadores independientes.

2. Los conciliadores determinarán y aclararán los puntos en controversia, pedirán a las partes cualquier información que requieran para ello y, sobre esta base, formularán a las partes sus recomendaciones para la solución de la controversia.

3. Las partes cooperarán de buena fe con los conciliadores a fin de que éstos puedan desempeñar sus funciones.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 25 en cualquier momento durante las actuaciones del procedimiento de conciliación las partes en la controversia podrán adoptar de común acuerdo la decisión de recurrir a un procedimiento diferente para su solución. Las partes en una controversia que haya quedado sujeta a un procedimiento distinto del que se prevé en el presente capítulo pueden decidir de mutuo acuerdo recurrir a la conciliación internacional obligatoria.

Artículo 32

1. Las actuaciones del procedimiento de conciliación se encomendarán a un conciliador o a un número impar de conciliadores convenidos o designados por las partes.

2. Cuando las partes no puedan ponerse de acuerdo sobre el número o la designación de los conciliadores previstos en el párrafo 1 del artículo 32, las actuaciones del procedimiento de conciliación se encomendarán a tres conciliadores, uno designado por cada parte en los términos de demanda y contestación respectivamente y el tercero, que actuará como Presidente, por los dos conciliadores así designados.

3. Si la contestación no indica el nombre de un conciliador que habrá de designarse en los casos en que se aplicará el párrafo 2 del artículo 32, el segundo conciliador será elegido por sorteo dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la demanda, por el conciliador designado en ésta de entre los miembros de la lista propuestos por la Parte Contratante o las Partes Contratantes de que sea nacional (sean nacionales) el demandado (los demandados).

4. Cuando los conciliadores designados de conformidad con los párrafos 2 o 3 del artículo 32 no puedan ponerse de acuerdo sobre la designación del tercer conciliador dentro de los 15 días siguientes a la fecha de nombramiento del segundo conciliador, el tercer conciliador será elegido por sorteo en el plazo de 5 días por los conciliadores ya designados. Antes de proceder a la elección por sorteo:

a) Ningún miembro de la lista de conciliadores que padezca la misma nacionalidad que cualquiera de los dos conciliadores ya designados podrá ser seleccionado para la elección por sorteo.

b) Cada uno de los dos conciliadores ya designados podrá excluir un número igual de miembros de la Lista de Conciliadores, con la salvedad de que por lo menos 30 miembros de la lista podrán seguir siendo seleccionados para la elección por sorteo.

Artículo 33

1. Cuando varias partes soliciten conciliación con el mismo demandado respecto del mismo asunto o de asuntos que el o los cuales están directamente relacionados, el demandado podrá pedir la conciliación de una vez.

2. La petición de conciliación será examinada y decidida por mayoría de votos por los presidentes de las

conciliadores elegidos hasta el momento. Si se acuerda a dicha petición, los presidentes designarán a los conciliadores que examinarán los asuntos acumulados entre los conciliadores designados o elegidos hasta el momento, con la condición de que se rija un número igual de conciliadores y de que el conciliador primeramente designado por cada uno de las partes será uno de los conciliadores que examinarán los asuntos acumulados.

Artículo 34

Cualquier parte desista de la totalidad competente a que se hace referencia en el artículo 28 podrá renunciar al procedimiento de conciliación, una vez iniciado éste.

o/a

a) como parte, si tiene un interés económico directo en el litigio,

o/a

b) como parte conyugante de uno de las partes originales, si tiene un interés económico indirecto en el asunto,

a menos que una de las partes originales se oponga a ello.

Artículo 35

1. Las recomendaciones de los conciliadores se harán de conformidad con las disposiciones del presente Código.

2. Cuando el presente Código guardé silencio respecto de algún punto, los conciliadores aplicarán la ley que las partes acuerden en el momento de iniciarse el procedimiento de conciliación o una vez iniciado éste, pero no después de que se hayan presentado las pruebas a los conciliadores. En defecto de tal acuerdo, se aplicará la ley que a juicio de los conciliadores guarda relación más estrecha con la controversia.

3. Los conciliadores no juzgarán la controversia *ex aequo et bono* a menos que las partes así lo acuerden después de haber recibido aquélla.

4. Los conciliadores no prometerán el uso *legit* ni el pretexto de necesidad de la ley.

5. Los conciliadores podrán recomendar las sanciones y sanciones que se prevén en la ley aplicable a la controversia.

Artículo 36

Las recomendaciones de los conciliadores tendrán un efecto de *motus*.

Artículo 37

1. A menos que las partes hayan acordado antes o después del procedimiento de conciliación, o durante éste,

que la recomendación de los conciliadores sea obligatoria, tal recomendación se hará obligatoria mediante la aceptación de las partes. La recomendación que haya sido aceptada por algunas de las partes en la controversia está obligatoria sólo en lo que se refiere a esas partes.

2. La aceptación de la recomendación deberá ser emitida por las partes a los conciliadores, en la discusión por datos específicos, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación de la recomendación, en cuyo caso, se considerará que la recomendación es la dolo *simplex*.

3. Dentro de los 30 días siguientes al plazo indicado en el párrafo 2 del artículo 17, cualquier parte que no acepte la recomendación notificará a los conciliadores y a las demás partes, en forma completa y por escrito, las razones por las que ha rechazado la recomendación.

4. Cuando la recomendación haya sido aceptada por las partes, los conciliadores levantarán inmediatamente y firmarán un acta de la sesión, momento a partir del cual la recomendación será obligatoria para esas partes. Cuando la recomendación no haya sido aceptada por todas las partes, los conciliadores notificarán, en lo que respecta a las partes que rechazan la recomendación, un informe en el que harán constar la controversia y el hecho de que esas partes no han podido llegar a un entendimiento.

5. Toda recomendación que llegue a ser obligatoria para las partes deberá ser ejecutada por datos inmediatamente o dentro del plazo que se especifica en la recomendación.

6. Cualquier parte podrá constituirse en apelación a la resolución de todas las demás partes en la controversia o de cualquiera de ellas.

Artículo 38

1. La recomendación constituirá la *resolucio* definitiva de la controversia entre las partes que la acepten, salvo en lo relativo en que la recomendación no sea *recomendatio ad ejusdem* conforme a lo dispuesto en el artículo 35.

2. El término "recomendación" comprenderá toda decisión que la *interpartes*, *ad hoc* o *tercio* y que haya sido dictada por los conciliadores antes de haber sido aceptada la recomendación.

Artículo 39

1. Cada Parte Constante recomendará como obligatoria toda recomendación entre las partes que la hayan aceptado y, con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del artículo 35, hará cumplir, a instancia de cualquiera de ellas partes, todas las obligaciones que imponga una recomendación como si se tratara de una decisión firme de un tribunal de justicia de esa Parte Constante.

2. La recomendación no será ejecutada ni reconocida a instancia de la parte mencionada en el párrafo 1 del artículo 39 sólo cuando el tribunal de justicia u autoridad competente del país donde se pide su reconocimiento y ejecución estime que:

a) Cualquiera de las partes que ha aceptado la recomendación estaba sujeta a alguna incapacidad legal, en virtud de la ley que le era aplicable, en el momento de la aceptación.

b) En la formulación de la recomendación ha intervenido dolo o coacción;

c) La recomendación es contraria al orden público del país en que se solicita su ejecución.

d) La designación de los conciliadores o el procedimiento de conciliación no se ha ajustado a las disposiciones del presente Código.

3. No deberá ejecutarse ni reconocerse cualquier parte de la recomendación cuando el tribunal de justicia u otra autoridad competente estime que tal parte queda comprendida en cualquiera de los apartados del párrafo 2 del artículo 39 y podrá separarse de las demás partes de la recomendación. Cuando no pueda separarse tal parte, no podrá ejecutarse ni reconocerse la recomendación en su conjunto.

Artículo 40

1. Cuando la recomendación haya sido aceptada por todas las partes, la recomendación y los motivos de la misma podrán publicarse con el consentimiento de todas las partes.

2. Cuando la recomendación haya sido rechazada por una o varias de las partes, pero haya sido aceptada por una o varias de las partes:

a) La parte o las partes que hayan rechazado la recomendación publicarán las razones de su rechazo, dadas de conformidad con el párrafo 3 del artículo 37, y si misma(s) tiempo(s) podrá(n) publicar la recomendación y los motivos de la misma.

b) Toda parte que haya aceptado la recomendación podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma, también podrá publicar las razones del rechazo dadas por cualquier otra parte, a menos que esta otra parte ya haya publicado su rechazo y las razones en que se basa, de conformidad con el apartado a del párrafo 2 del artículo 40.

3. Cuando la recomendación no haya sido aceptada por ninguna de las partes, cada parte podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma, así como su propio rechazo y las razones en que se basa.

Artículo 41

1. Los documentos y declaraciones que contengan información sobre los hechos y que hayan sido proporcionados por cualquier parte a los conciliadores se harán públicos a

menos que esa parte o la mayoría de los conciliadores acuerden otra cosa.

2. Los documentos y declaraciones de cualquier procedimiento por una parte podrán ser presentados por ella en defensa de su posición en los procedimientos arbitrales sobre la misma controversia y entre las mismas partes.

Artículo 42

Cuando la recomendación no llegue a ser obligatoria para las partes, los opiniones expresadas o los motivos dados por los conciliadores o los convenios o ofertas hechas por las partes para los efectos del procedimiento de conciliación no afectarán a los derechos y las obligaciones que surgen en virtud de la ley cualquiera de las partes.

Artículo 43

1 a) Las costas de los conciliadores y todas las costas de la administración del procedimiento, de conciliación serán sufragadas por igual por las partes en el procedimiento, a menos que éstas convengan otra cosa.

b) Cuando se haya iniciado el procedimiento de conciliación, los conciliadores tendrán derecho a exigir un anticipo o una garantía respecto de las costas mencionadas en el apartado a del párrafo 1 del artículo 43.

2. Cada parte sufragará todas las costas en que incurra en relación con el procedimiento, a menos que las partes convengan otra cosa.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 43, los conciliadores podrán, después de haber decidido por unanimidad que una parte ha presentado una demanda con ánimo de perjudicar o con temeridad, exigir a esa parte la totalidad o una parte de las costas de otras partes en el procedimiento. Esta decisión será firme y obligatoria para todas las partes.

Artículo 44

1. El hecho de que una parte deje de comparecer o de presentar sus alegatos en cualquier fase del procedimiento no se considerará como un reconocimiento de las pretensiones de la otra parte. En este caso, la otra parte podrá pedir a los conciliadores que cierran las actuaciones o que examinen las cuestiones que se les han sometido y formulen una recomendación de conformidad con las disposiciones del presente Código para hacer recomendaciones.

2. Antes de cerrar las actuaciones, los conciliadores comunicarán a la parte que no comparezca o no presente sus alegatos un plazo implementado para hacerlo, que no excederá de 10 días, a menos que tengan motivos para creer que la referida parte no tiene la intención de comparecer o de presentar sus alegatos.

3. La inasistencia de las partes señaladas en el presente Código o Ríndas por los conciliadores, en particular de las partes relativas a la presentación de escritos o de información, se considerará incomparecencia en las actuaciones.

4. Cuando se hayan otorgado las actuaciones por no haber comparecido una de las partes o por no haber presentado sus alegatos, los conciliadores extenderán un informe en el que harán constar la incomparecencia o no presentación de alegatos de una parte.

Artículo 43

1. Los conciliadores seguirán los procedimientos establecidos en el presente Código.

2. Las reglas de procedimiento que figuran en el anexo de la presente Convención se considerarán como Reglamento modelo para orientación de los conciliadores. Los conciliadores podrán, de común acuerdo, utilizar, completar o modificar las reglas que figuran en el anexo o formular sus propias reglas de procedimiento, siempre que esas reglas complementarias, modificadas u otras no sean incompatibles con las disposiciones del presente Código.

3. Las partes podrán adoptar, de común acuerdo, reglas de procedimiento que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Código, si convienen en que ello ayudará para acelerar las actuaciones de conciliación y reducir su costo.

4. Los conciliadores fundamentarán su recomendación por consenso o, de no ser esto posible, decidirla por mayoría de votos.

5. Las actuaciones del procedimiento de conciliación se curarán y los conciliadores dictarán su recomendación a más tardar seis meses después de la fecha en que se hayan designado los conciliadores, salvo en los casos mencionados en los apartados e, f) y g del párrafo 4 del artículo 23, para los cuales regirán los plazos establecidos en el párrafo 1 del artículo 14 y en el párrafo 4 del artículo 16. El plazo de seis meses podrá ser prorrogado por acuerdo de las partes.

C. - MECANISMO INSTITUCIONAL

Artículo 46

1. Seis meses antes de la entrada en vigor de la presente Convención, el Secretario General de las Naciones Unidas designará, a reserva de la aprobación por la Asamblea General de las Naciones Unidas y habida cuenta de las opiniones expresadas por las Partes Contratantes, a un Registrador, que podrá contar con la asistencia del personal adicional que sea necesario para el desempeño de las funciones que se enumeran en el párrafo 2 del artículo 46. La Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra prestará los servicios administrativos que requieran el Registrador y su personal.

2. El Registrador desempeñará las siguientes funciones, en consulta, cuando proceda, con las Partes Contratantes:

a) Llevar la lista de conciliadores del grupo internacional de conciliadores e informar regularmente a las Partes Contratantes de la composición de la lista.

b) Dar a las partes interesadas que se lo pidan los nombres y las direcciones de los conciliadores.

c) Recibir y guardar copias de las notificaciones de constitución, propuestas, recomendaciones, actuaciones o resoluciones, incluidas las transas en que se funden.

d) Facilitar a las organizaciones de mujeres, profesionales y gobiernos que las soliciten, y a expertos de esas organizaciones, conferencias y gobiernos, copias de las recomendaciones y de las actas de las sesiones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40.

e) Facilitar información de carácter no confidencial sobre los casos de conciliación terminados y sin actuarlos a las partes interesadas, para la preparación de la documentación destinada a la Comisión de Ventidas mencionada en el artículo 52; y

f) Las demás funciones confidenciales al Registrador de conformidad con el apartado e del párrafo 1 del artículo 26 y con los párrafos 2 y 3 del artículo 28.

Capítulo VII

CLAUSULAS FINALES

Artículo 47

APLICACIÓN

1. Cada Parte Contratante adoptará los medios legislativos u otros medios que sean necesarios para aplicar la presente Convención.

2. Cada Parte Contratante comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, quien será el depositario, el texto de los medios legislativos u otros medios que haya adoptado para aplicar la presente Convención.

Artículo 48

FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1. La presente Convención estará abierta a la firma desde el 1 de julio de 1974 hasta el 30 de junio de 1975 inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas, y posteriormente seguirá abierta a la adhesión.

2. Todas las Estados² tienen derecho a adherirse a la presente Convención en la presente Comisión, mediante:

² En su novena sesión plenaria, el 6 de abril de 1974, la Conferencia aprobó el siguiente texto: "Estados, entendido por el Tercer Comité Plenario".

³ De conformidad con sus términos, la presente Convención estará abierta a la participación de todos los Estados, y el

a) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, urgencia de ratificación, aceptación o aprobación, o

b) Firma, sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento al efecto en poder del depositario.

Artículo 49

ENTRADA EN VIGOR

1. La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo total sea por lo menos el 25 por 100 del tonelaje mundial, hayan firmado a ser Partes Contratantes en ella conforme al artículo 48. A los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el *Lloyd's Register of Shipping - Statistical Tables 1977*, volumen 2, "World Fleet - Analysis by Principal Types", en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga pesada) y los buques portacontenedores (completamente cubiertos), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidenses y canadienses de los Grandes Lagos³.

2. Respecto de cada Estado que con posterioridad la ratifique, acepte o apruebe o se adhiera a ella, la presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

3. Todo Estado que firme a ser Parte Contratante en la presente Convención después de la entrada en vigor de esta convención será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

a) Parte en la presente Convención en su forma enmendada, y

b) Parte en la Convención en su forma original con respecto a toda Parte en la presente Convención que no esté obligada por la enmienda.

Secretaría General de las Naciones Unidas actuó como depositario. La Convención entró en vigor el 25 de octubre de 1977. Después de sus funciones de depositario de esta Convención y de otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria con un carácter similar a todos los Estados, según lo previsto de la Asamblea General de las Naciones Unidas al aplicar tal artículo y siempre que ello sea apropiado, recibirá la opinión de la Asamblea General antes de recibir una firma o instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

³ Los requisitos son idénticos a los que se establecen en el párrafo 1 del artículo 49. Igual en la segunda parte, supra.

Artículo 50

DENUNCIA

1. La presente Convención podrá ser denunciada por cualquier Parte Contratante en cualquier momento después de que hayan transcurrido dos años desde la fecha en que la Convención haya entrado en vigor.

2. La denuncia se notificará por escrito al depositario y surtirá efecto un año después de la fecha de recepción del instrumento de denuncia por el depositario, o al expirar cualquier plazo más largo que se especifique en ese instrumento.

Artículo 51

ENMIENDAS

1. Toda Parte Contratante podrá proponer una o varias enmiendas a la presente Convención, comunicándolas al depositario. El depositario transmitirá tales enmiendas a las Partes Contratantes, para su aceptación, y a los Estados que tengan derecho a firmar a ser Partes Contratantes en la presente Convención pero que no lo han, para su información.

2. Se considerará que se ha aceptado cada enmienda propuesta y transmitida conforme al párrafo 1 del artículo 51 si ninguna Parte Contratante comunica al depositario alguna objeción a tal enmienda dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de su transmisión por el depositario. Si alguna Parte Contratante comunica una objeción a la enmienda propuesta, ésta no se considerará aceptada y no entrará en vigor.

3. Si no se ha comunicado ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes seis meses después de la fecha en que hay a expirado el plazo de 12 meses mencionado en el párrafo 2 del artículo 51.

Artículo 52

CONFERENCIA DE REVISIÓN

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

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

3. Anteriormente se convocará ulteriores conferencias de revisión cada cinco años, o en cualquier momento después de la primera Conferencia de Revisión, a petición de una tercera parte de las Partes Contratantes en la

presente Convención, a menos que en la primera Conferencia de Revisión se decida otra cosa.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 52, si la presente Convención no ha entrado en vigor cinco años después de la fecha en que se haya adoptado el Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Secretario General de las Naciones Unidas, con sujeción a la aprobación de la Asamblea General, convocará, a petición de una tercera parte de los Estados que tengan derecho a ser Partes Contratantes en la presente Convención, una Conferencia de Revisión a fin de estudiar las disposiciones de la Convención y sus anexos y examinar y adoptar las enmiendas pertinentes.

Artículo 53

FUNCIONES DEL DEPOSITARIO

1. El depositario notificará a los Estados que hayan firmado la presente Convención o se hayan adherido a ella:

a) Las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones conforme al artículo 48;

b) La fecha de entrada en vigor de la presente Convención conforme al artículo 49;

c) Las demandas de la presente Convención conforme al artículo 50;

d) Las reservas a la presente Convención y el retiro de reservas;

e) El texto de los medios legislativos u otros medios que haya tomado cada Parte Contratante para aplicar la presente Convención conforme al artículo 47;

f) Las enmiendas que se propongan y los objeciones a éstas conforme al artículo 51; y

g) La entrada en vigor de las enmiendas conforme al párrafo 3 del artículo 51.

2. El depositario tendrá además los medios que sean necesarios en virtud del artículo 52.

Artículo 54

TEXTOS AUTÉNTICOS - DEPÓSITO

El original de la presente Convención, cuyos textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN FE DE LO CUAL, los infrascriptos, debidamente autorizados al efecto por sus gobiernos respectivos, han firmado la presente Convención en las fechas que figuran al lado de sus firmas.

ANEXO DE LA CONVENCIÓN

Reglamento modelo para la constitución transnacional obligatoria.

Regla 1

1. La parte que desea iniciar un procedimiento de constitución conforme al Código designa por escrito a una persona que podrá:

en efecto, acompañada de la demanda, y actuar según el Reglamento.

2. La demanda:

a) Se notifica al demandado y devuélvase copia de cada uno de los partes en la constitución;

b) Se notifica una exposición resumida de los hechos, los puntos objeto de controversia y la propuesta del demandante para resolver la controversia;

c) Se especifica si se desea una vista oral y, caso de ser así, se indican los motivos y documentos esenciales de las partes que apoyen sus pretensiones, incluidos posibles puntos a favor del demandado;

d) Se notifica los documentos en que se basa la demanda y las acciones y peticiones que hayan sido hechas por las partes que el demandado considere inadecuadas en el momento de presentar la demanda;

e) Se notifica el número de contestaciones requeridas, cualquier propuesta para la designación de los conciliadores o el nombre del conciliador designado por el demandante de conformidad con el párrafo 7 del artículo 22;

f) Se notifica las propuestas que permitan favorecer el arreglo del conflicto.

3. La demanda será recibida y será firmada por la parte demandante.

Regla 2

1. Si el demandado decide contestar a la demanda, hará llegar la contestación a la otra parte dentro de los 20 días siguientes a la fecha en que haya recibido la demanda y deberá copia de la contestación al Reglamentado.

2. En la contestación:

a) Se notifica una exposición resumida de los hechos que el demandado alega y los alegatos formulados en la demanda, en posible propuesta para resolver la controversia y el nombre que pide el demandado con fines de conciliación;

b) Se especifica si se desea una vista oral y, caso de ser así, se indican los motivos y documentos esenciales de las partes que apoyen sus pretensiones, incluidos posibles puntos a favor del demandado;

c) Se notifica los documentos en que se basa la contestación y las acciones y peticiones que hayan sido hechas por las partes que el demandado considere inadecuadas en el momento de contestar la contestación;

d) Se notifica el número de contestaciones requeridas, cualquier propuesta para la designación de los conciliadores o el nombre del conciliador designado por el demandado de conformidad con el párrafo 7 del artículo 22; y

e) Se notifica las propuestas que permitan favorecer el arreglo del conflicto.

3. La contestación será recibida y será firmada por la parte demandada.

Regla 3

1. La persona u otra parte autorizada que desee participar en el procedimiento de constitución en virtud del artículo 24 designa una persona por escrito a tal efecto a las partes en la constitución y envía copia al Reglamentado.

2. Si se desea participar de conformidad con el párrafo 6 del artículo 24, en la primera se exponen los motivos que quiere presentar en el procedimiento y se indican los infrascriptos según en los apartados a), b) y d) del párrafo 2 de la regla 1.

3. Si se desea participar de conformidad con el párrafo 6 del artículo 24, en la petición se exponen los motivos para desear

participar en el procedimiento y se admitirá con tal de las partes comparecer a cualquiera.

4. Toda alegación a una pretensión de las partes podrá ser objeto de procedimiento oral cuando por las partes alegadas, con arreglo a la otra parte, dentro de los diez días siguientes a la comparecencia de la primera.

5. En caso de que se acumulen dos o más procedimientos, las pretensiones planteadas de participación en el procedimiento que haya algunas partes serán contestadas a todas las partes intervinientes, cualquiera que sea el orden en que se plantearon o en participación de contestación con el primero iniciado.

Regla 4

Por acuerdo entre las partes o por consentimiento y a instancia de cualquiera de ellas, los conciliadores, después de dar a las partes la oportunidad de ser oídas, podrán celebrar la conciliación o suspenderla de la totalidad o de cualquiera de las demandas que haya pendientes entre las mismas partes.

Regla 5

1. Cualquiera de las partes podrá nombrar a un conciliador cuando existiere más de una demanda, o cuando alguna de las partes sea independiente.

2. La conciliación acordada de la conciliación deberá hacerse con anterioridad a la fecha en que se dicte la sentencia y antes de que los conciliadores hayan dictado su recomendación. La conciliación será extensiva inmediatamente y devuelta por acuerdo de voto de los conciliadores en primera instancia, como cuestión previa, en los procedimientos para los que se haya designado más de un conciliador. En cualquier otro caso.

3. El conciliador que haya fallecido o renunciado, quedará inhabilitado o haya sido removido para sustituirlo en su lugar.

4. Las actuaciones interrumpidas por uno de sus asuntos constituirán o se podrán desde entonces suspenderse, a menos que las partes acordadas o los conciliadores estimen que se prosiga a una sentencia o que se quiera o se quiera cualquier otro tratamiento oral.

Regla 6

Los conciliadores serán jueces de su propia jurisdicción y/o competentes conforme a la disposición del Código.

Regla 7

1. Los conciliadores recibidos y examinados todos los documentos escritos, declaraciones, declaraciones juradas, publicaciones o cualquiera otra prueba, incluso testimonios orales, que pueda presentarse cualquiera de las partes o que pueda presentarse en nombre de cualquiera de ellas, y las recomendaciones importantes que a su juicio emitan.

2. El Coda parte podrá presentar a los conciliadores toda la documentación que considere pertinente, y en el momento de presentarla otorgará copia certificada a todas las demás partes en el procedimiento, a las cuales habrá de darse una oportunidad razonable de comparecer a la documentación presentada.

3. Los conciliadores serán los únicos jueces de la pertinencia y valor de las pruebas que les hayan presentado las partes.

4. Los conciliadores podrán pedir a las partes que presenten las pruebas testimoniales que estimen necesarias para conocer de la controversia y resolverla, pero si se presentan con pruebas testimoniales deberá darse a las otras partes en el procedimiento una oportunidad razonable de formular objeciones sobre ellas.

Regla 8

1. Siempre que en el Código o en el proceso reglamentario se establezca un plazo para la realización de cualquier acto, no se contará la fecha en que comparecer a tener el plazo para el último día de dicho, a menos que este último día sea un sábado, un domingo o un día festivo oficial en el lugar en que se celebre la conciliación, en cuyo caso el último día del plazo será el siguiente día hábil.

2. Cuando el plazo establecido no expirare a más días, se entenderá del término los sábados, domingos y días festivos oficiales que haya en el plazo.

Regla 9

Los plazos de las disposiciones del Código relativas a los plazos procesales, los expedientes judiciales, a excepción de uno de los plazos o de varios respecto entre ellos, permanecerán vigentes en los plazos que haya fijado.

Regla 10

1. Los conciliadores determinarán el orden de las actuaciones y, a menos que se acuerde entre ellas, fijarán la fecha y la hora de cada reunión.

2. A menos que las partes acuerden entre ellas, los conciliadores celebrarán y presiarán el proceso.

3. Antes de dictar cualquier resolución, los conciliadores preguntarán expresamente a todas las partes si tienen alguna otra prueba que presentar, y se tomará nota de ella.

Regla 11

La recomendación de los conciliadores se hará por escrito o verbalmente.

a) El nombre y dirección exactos de cada parte.

b) Una descripción del estado de cumplimiento de las conciliaciones, con referencia de sus nombres.

c) Las fechas y el lugar de las reuniones de conciliación.

d) Un resumen de las actuaciones que los conciliadores estimen oportuno.

e) Una descripción sucinta de los hechos acontecidos por los conciliadores.

f) Un resumen de las actitudes de las partes.

g) Recomendaciones concisas sobre los cuestiones objeto de controversia.

h) La firma de los conciliadores y la fecha de cada firma, y

i) Una descripción de la vez en que se celebraron el procedimiento o el estado de la conciliación.

Regla 12

La recomendación oral, en la medida en que sea posible, se presentará antes de las partes de conformidad con las disposiciones del Código. Si la recomendación es escrita se presentará completa sobre las partes, los conciliadores harán por escrito, lo más pronto después de dictar la recomendación, y en todo caso en un plazo máximo de 60 días después de dictada ésta, un procedimiento sobre las partes, con arreglo a lo dispuesto en el Código.

Regla 13

Para un procedimiento, los conciliadores tendrán en cuenta también los actos anteriores y similares, siempre que ello facilite la aplicación más adecuada del Código y la observancia de los procedimientos de los conciliadores.

RESOLUCIONES APROBADAS POR LA CONFERENCIA

1. Conclusión de los trabajos de la Conferencia

La Conferencia de Plenoencuentros de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Habiendo reunido de conformidad con la resolución 2035 (XXVII) de la Asamblea General de 19 de diciembre de 1972, para examinar y adoptar una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas.

Atendiendo después a un acuerdo unánime respecto de gran número de párrafos del proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas, anexo a los informes de los tres Comités Principales de la Conferencia de Plenoencuentros.

Habiendo tomado nota de que los principios relativos a la redacción de algunas cuestiones fundamentales examinadas por la Conferencia de Plenoencuentros de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, presentados por el Presidente de la Conferencia y anexo a la presente resolución, han sido aceptados, entre los Estados participantes en la Conferencia, por todos los países en desarrollo, por todos los países industrializados de Europa oriental y por algunos países desarrollados de economía de mercado, y habiendo tomado nota asimismo de que otros países desarrollados de economía de mercado no han aceptado los citados principios o han reservado su posición sobre la materia.

Teniendo nota de que todos los países que han aceptado los principios mencionados en el párrafo anterior han acordado en que esos principios constituirán la base de la labor ulterior sobre las secciones pertinentes del proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas.

Teniendo nota asimismo de los puntos de vista expresados por los países que no han aceptado los principios arriba mencionados y del deseo de esos países de que se tomen en cuenta sus puntos de vista en la labor futura.

1. *Toma nota de los progresos considerables que se han logrado durante la primera parte de la Conferencia.*

2. *Toma nota asimismo del informe de la Conferencia sobre sus deliberaciones en sesión plenas y de los informes de sus tres Comités Principales.*

3. *Confirma que la mejor manera de servir los intereses de todos los países consiste en que la Conferencia de Plenoencuentros de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas reanude sus*

deliberaciones en Ginebra, el 11 de marzo de 1976, por un período de tres sesiones, a fin de poder ultimar sus trabajos.

4. *Pide al Secretario General de las Naciones Unidas y al Secretario General de la UNCTAD que tomen en consecuencia las disposiciones oportunas para la reanudación de la Conferencia de Plenoencuentros.*

5. *Declara que el gran número de párrafos convenidos por unanimidad y contenidos en el proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas, anexo a los informes de los tres Comités Principales de la Conferencia de Plenoencuentros, no podrán ser objeto de nuevas debates ni de introducción de modificaciones en los textos de esos párrafos, salvo los cambios de estilo o de redacción jurídica que se consideren necesarios.*

6. *Toma nota de que todos los países que han aceptado los principios, presentados por el Presidente de la Conferencia y anexo a la presente resolución, para la redacción de algunas cuestiones fundamentales examinadas por la Conferencia de Plenoencuentros de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, continúan en seguir considerando esos principios como la base de la labor que se realizará en la reanudación de la Conferencia de Plenoencuentros - en no reabrir el debate sobre esos principios, y también en no volver a debatir ni modificar los párrafos pertinentes del proyecto de código convenidos por todos esos países - basados en los referidos principios, salvo los cambios de estilo o de redacción jurídica que se consideren necesarios o correspondan otros cambios de redacción que se juzgan indispensables para obtener una mayor conformidad de los textos de esos párrafos con los principios convenidos.*

7. *Confirma que todos los países en la presente resolución están dispuestos a proseguir las negociaciones cuando se reanude la Conferencia de Plenoencuentros, partiendo de la base a que se llegó cuando fue suspendida, con objeto de examinar y adoptar en la reanudación de la misma una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas.*

8. *Pide a la secretaría de la UNCTAD que redacte en términos jurídicos los textos anexo a los informes de los Comités Principales de la Conferencia y los distribuya a los gobiernos de todos los Estados miembros a fin de que puedan examinarlos con suficiente antelación a la reanudación de la Conferencia de Plenoencuentros.*

*Sesenta y quinta sesión
15 de diciembre de 1974*

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN I

Principios relativos a la actividad de algunas empresas financieras establecidas en virtud de la Conferencia de Pleno de los Países Unidos sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas convocadas por el Presidente de la Conferencia.

A. - Partes de los gobiernos

1. A petición de los gobiernos, las conferencias han de facilitar la información necesaria.

2. Las representaciones gubernamentales han de tener derecho a estar presentes en las sesiones, a participar plenamente en las deliberaciones, a hacer sugerencias y a proponer el acuerdo entre las partes, pero no despojado siempre de la soberanía de éstas.

3. Las partes han de tener un derecho efectivo de participación en los procedimientos de consultación.

B. - Participación en el tráfico

1. Igualdad de derechos de las compañías navegantes en ambos extremos de la ruta.

2. Cuando existan compañías navegantes con privilegios de un tercer país, los de las compañías nacionales no tienen más de 20 por 100.

3. Si las compañías nacionales no tienen o no pueden recibir el porcentaje del tráfico que les ha sido asignado—y ellas mismas han de tener la decisión al respecto—el porcentaje del tráfico que las compañías y que no tienen prioridad a la explotación se divide por partes iguales.

4. Las compañías nacionales de una región situada en un extremo de la ruta han de gozar de prioridad para obtener el tráfico que ellas se lo soliciten a sus parientes.

C. - Ejecución

1. Las partes han de hacer todo lo posible para llegar a un acuerdo en las sesiones.

2. Cuando un acuerdo no se respalda por ambas partes y surge un impasse, éste ha de someterse a una comisión internacional independiente, entre otras cosas figurando los miembros relativos a flotas, mercancías, facturas de carga por condiciones de tipo de tráfico de las mercancías, etc.

3. Las representantes de las conferencias, o los expertos las partes, serán elegidos.

4. Si se requieren las recomendaciones de las conferencias, las partes de los países han de cooperar debidamente por escrito y públicamente.

5. Al caso de estar libre de los de reunir una Conferencia de Revisión para considerar la aplicación de la convención, representación en la materia a sus disposiciones de ejecución. Esta Conferencia de Revisión se celebrará en la reunión más próxima.

D. - Opciones para la determinación de los flotas

1. Entre ciertos límites en los que figura en la propuesta presentada por las partes consultadas de Europa central para el párrafo 14 del Código.¹

¹ Para el texto de esta propuesta, que observando las preferencias formuladas por el Grupo de los 77 y por Francia, véase el

2. El tiempo transcurrido entre la fecha de entrada en vigor de un acuerdo general de los flotas y la fecha de la conclusión del siguiente acuerdo general de los flotas no deberá ser inferior a 12 años.

Nota.— Se han referencias a los términos contenidos en diversos grupos respecto de la actividad de la navegación exterior, pero se expresará la esperanza de que este problema se resuelva satisfactoriamente en las deliberaciones sucesivas en la Conferencia o el grupo de subcomités correspondientes.

2. Compañías navegantes no miembros de una conferencia

La Conferencia de Pleno de los Países Unidos sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Habiendo preparado la Conferencia sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas con vistas a mejorar el sistema de estas conferencias.

Teniendo presente que la Conferencia es aplicable a las conferencias marítimas y a sus relaciones externas.

Resolución que

1. Nada de lo dispuesto en la Convención se interpretará en el sentido de que niega a las naciones la posibilidad de aceptar otras compañías navegantes miembros de conferencias y compañías no miembros, sin perjuicio de lo que estipulan las actas de la sesión, cuando aplican.

2. Las compañías navegantes no miembros de una conferencia que aceptan con fecha deben respetar el porcentaje de la participación local sobre un base comercial.

3. En interés del desarrollo adecuado del tráfico de transporte marítimo en zonas regulares, no debe imponerse que las compañías navegantes no miembros de una conferencia que aceptan respetar el porcentaje establecido en el párrafo 2.

Novena sesión plenaria
6 de abril de 1976

3. Consultas locales

La Conferencia de Pleno de los Países Unidos sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Teniendo presente la importancia de las disposiciones sobre consultas y de los procedimientos para la solución de controversias establecidas en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Teniendo nota de que se han formulado propuestas en el sentido de que se disponga en el Código que se sometan a consultación local algunas controversias.

véase el párrafo 14 del Código, en Conferencia de Pleno de los Países Unidos sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, vol. I, párrafo 1 y otros documentos (publicados por las Naciones Unidas, No. de venta E.75.XD.11) como parte, etc. 1.

1. *Pide a la primera Conferencia de Revisión que se asegure de conformidad con el artículo 52 de la Convención que de prioridad al examen del tema de la armonización local teniendo en cuenta los puntos de vista que expresen las Partes Contratantes en la Convención acerca de si la falta de armonización local ha obstaculizado la solución efectiva de controversias y, caso de ser así, que indique qué acciones habría que tomar para mejorar la armonización local y qué procedimientos deberían aplicarse para seleccionar tales instrumentos.*

2. *Acuerda que, para preparar la Conferencia de Revisión el depositario recabará los puntos de vista de todos los Estados que tengan derecho a asistir a ella. Los puntos de vista deberían tener en cuenta los puntos de vista expresados por las autoridades competentes, los procedimientos nacionales y las organizaciones de comercio.*

*Hecho en Ginebra
el 6 de abril de 1974*

Segunda parte

REQUISITOS EN CUANTO A TONELAJE*

Requisitos en cuanto a tonelaje, a los efectos del párrafo 1 del artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas

Buques de carga general (incluidos los buques de cargaportos) y buques portacontenedores (completamente cefalares), excluido la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidenses y canadienses de los Grandes Lagos

(Toneladas de registro bruto)

(Se incluyen los buques de vapor y motonaves de 100 toneladas brutas o más)

	Buques de carga general (incluidos los buques de cargaportos)	Buques portacontenedores (completamente cefalares)	Total
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	5 231 668	1 364 805	6 596 473
Australia	232 672	83 123	315 795
Bahamas	56 125	-	56 125
Barbados	34 288	-	34 288
Bermudas	626	-	626
Bélgica	629	-	629
Bremania	52 085	-	52 085
Canadá*	134 646	-	134 646
Chile	2 137 943	-	2 137 943
Islas Caimán	43 567	-	43 567
Islas Gilbert y Ellice	1 333	-	1 333
Islas Maldivas	76 963	-	76 963
Islas Malvinas (Falkland Islands)	2 180	-	2 180
Islas Salomón	629	-	629
Islas Terceras	1 323	-	1 323
Islas Vírgenes	578	-	578
Fiji	3 954	-	3 954
Gambia	641	-	641
Ghana	119 132	-	119 132
Gibraltar	1 589	-	1 589
Guayana	226	-	226
Guayana Francesa	6 336	-	6 336
Hong Kong	139 845	-	139 845
India	1 314 740	-	1 314 740
Jamaica	12 237	-	12 237
Kenia	18 533	-	18 533
Malasia	119 672	-	119 672
Malta	5 688	-	5 688
Mauricio	13 779	-	13 779
Moctavia	711	-	711
Nauru	26 948	-	26 948
Nueva Guinea	23 074	-	23 074
Nuevas Hébridas	4 289	-	4 289
Nuevas Zelandia	187 333	-	187 333
Nipona	99 638	-	99 638
San Cristóbal-Nieves	396	-	396
San Lúcar	809	-	809
San Vicente	2 247	-	2 247
Sri Lanka	192	-	192
Stato Libre	1 035	-	1 035
Supapur	1 029 662	88 000	1 025 343
Taiwán (China)	32 774	-	32 774
Tanzania	23 593	-	23 593
Togo	1 638	-	1 638

* Distribuido originalmente con la signatura TD/CODIR/28 (vol. II), anexo I.

	<i>Requis de longo prazo prestados (de acordo de empréstimo)</i>	<i>Requis partocionários (compradores estranhos)</i>	<i>Total</i>
Tchecos y Tchequ	5 533	--	5 533
Uganda	5 510	--	5 510
Zambia	5 513	--	5 513
Total de la C. A. neorevolución Boliviana	11 161 060	1 483 609	12 644 669
Albania	57 068	--	57 068
Albania, República Federal de	2 977 640	613 808	3 591 448
Azores	36 992	--	36 992
Argelia	51 227	--	51 227
Argentina	667 832	--	667 832
Austria	67 125	5 932	73 057
Bahamas	1 666	--	1 666
Bahrein	316 454	31 036	347 490
Banarás	45 449	--	45 449
Barril	1 005 151	--	1 005 151
Bulgaria	280 198	--	280 198
Cameroon	--	--	--
Camboya	280 252	--	280 252
Congo	9 266	--	9 266
Costa del Norte	388 074	3 451	391 525
Costa del Sur	82 266	--	82 266
Costa de Marfil	7 091	--	7 091
Cuba	281 549	--	281 549
Chad	25 186	--	25 186
Chile	213 072	--	213 072
China (Taiwan)	691 117	--	691 117
Dominica	--	--	--
Dominico	1 222 596	140 325	1 362 921
Ecuador	49 838	--	49 838
Egipto	162 191	--	162 191
El Salvador	--	--	--
Estados Azores Unidos	6 876	--	6 876
España	1 025 496	20 800	1 046 296
Estados Unidos de América	2 188 907	1 723 735	3 912 642
Etiopía	22 932	--	22 932
Filipinas	646 829	--	646 829
Finlandia	557 310	2 885	560 195
Francia	1 419 765	135 521	1 555 286
Gambia	--	--	--
Gambia	6 136 866	3 906	6 140 772
Guatemala	7 972	--	7 972
Guyana	4 132	--	4 132
Honduras	62 548	--	62 548
Hongría	52 779	--	52 779
India	58 061	--	58 061
Indonesia	523 011	--	523 011
Irak	47 743	--	47 743
Irán	111 436	--	111 436
Irlanda	34 695	6 280	40 975
Italia	6 067	--	6 067
Jamaica	249 942	77 879	327 821
Japón	1 278 986	69 161	1 348 147
Jordania	5 730 942	950 683	6 681 625
Kazajistán	5 987	--	5 987
Kenya	214 675	--	214 675
Líbano	118 908	--	118 908
Lituania	3 523 182	146 940	3 670 122
Líbano	5 962	--	5 962
Madagascar	29 139	--	29 139
Malasia	43 303	--	43 303
Maldivas	--	--	--
México	100 011	--	100 011
Mónaco	770	--	770
Morocco	17 819	--	17 819
Noruega	2 215 246	135 154	2 350 400
Oceania	1 023	--	1 023
Países Bajos	1 968 375	153 165	2 121 540
Pakistán	453 061	--	453 061

	<i>Boques de carga general (distintos los boques de asignación)</i>	<i>Boques pertenecientes a administraciones colaboras</i>	<i>Total</i>
Países	3 183 121	961	3 183 086
Paraguay	15 566	-	15 566
Perú	213 080	-	213 080
Polonia	1 058 771	-	1 058 771
Portugal	481 637	5 695	487 332
Qatar	-	-	-
República Árabe del Yemen	3 844	-	3 844
República Democrática Alemana	620 937	-	620 937
República Democrática Popular del Yemen	-	-	-
Yemen	713	-	713
Re.ública de Somalia	1 100 815	-	1 100 815
República Democrática	8 430	-	8 430
República Khmer	1 800	-	1 800
República Popular de China	1 137 797	-	1 137 797
Rumania	129 583	-	129 583
Rusia (URSS)	6 462 806	35 200	6 497 706
Senegal	6 045	-	6 045
Sera	1 071	-	1 071
Sudáfrica	200 342	-	200 342
Suecia	37 130	-	37 130
Suecia	1 000 283	151 727	1 341 880
Suecia	845 732	-	845 732
Tailandia	65 300	-	65 300
Tailandia	14 763	-	14 763
Tailandia	369 488	-	369 488
Uruguay	42 477	-	42 477
Venezuela	119 980	-	119 980
Viet-Nam del Norte	3 981	-	3 981
Viet-Nam del Sur	30 980	-	30 980
Yugoslavia	982 639	-	982 639
Zaire	34 646	-	34 646
Total mundial	66 795 438	5 898 763	72 694 191

Primer Los datos han sido tomados del *Lloyd's Register of Shipping - Statistical Tables 1972, revisado*, "World Fleets - Analysis by Principal Types" y se refieren a la situación el 1 de julio de 1972.

NOTAS - El tonelaje de los buques de carga general y de los buques pertenecientes de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidenses y canadienses de las Grandes Lajas que son el cuadro original, pero quedan excluidos del presente cuadro al párrafo 1 del artículo 49 de la Convención, sobre la base de la información facilitada a la Secretaría de la UNCTAD por el *Lloyd's Register of Shipping*, en carta del 3 de abril de 1974, en la que se declara que no existe tonelaje de buques pertenecientes en las categorías señaladas.

La nomenclatura y la numeración de países y territorios son las que figuran en la fuente original.

Los referencias a China han de interpretarse habida cuenta de la resolución 3796 (XVI) de la Asamblea General, de fecha 15 de octubre de 1971. En virtud de esa resolución, la Asamblea General, como otros comités, decidió:

... restituir a la República Popular de China todos sus derechos y reconocer a los representantes de su Gobierno como únicos representantes legítimos de China en las Naciones Unidas, así como aceptar inmediatamente a los representantes de Chung Kuochang del pueblo que ocupan dignamente en las Naciones Unidas y en todos los organismos con ellas relacionados.

^a Tonelaje total de los buques de carga general	235 072
Menos: Tonelaje de los buques de carga general de las Grandes Lajas	150 437
	136 646

^b Tonelaje total de los buques de carga general	4 960 985
Menos: Tonelaje de los buques de carga general de las Grandes Lajas	12 640

Tonelaje de los buques de carga general de la flota de reserva (nomenclatura véase Anexo, pág. 3)	4 680 907
	3 880 000
	3 100 907