

29
11



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**LOS CONSEJOS DE USUARIOS DEL TRANSPORTE
MARITIMO: ORGANISMOS NECESARIOS EN EL
COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES**

TESIS PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

EDUARDO CHAVEZ GUTIERREZ

MEXICO. D. F.

1983



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.

I N D I C E

| | Página |
|---|--------|
| INTRODUCCION | i |
| CAPITULO I ANTECEDENTES HISTORICOS | 1 |
| CAPITULO II LOS CONSEJOS DE USUARIOS: SU PAPEL EN EL COMERCIO EXTERIOR | 31 |
| 1) DEFINICION DEL CONCEPTO Y CARACTERISTICAS NECESARIAS PARA SU EFECTIVIDAD | 31 |
| 2) SU NECESIDAD Y EFICACIA | 43 |
| A) Relaciones con las Conferencias Marítimas | 49 |
| B) Cooperación con las autoridades Portuarias | 71 |
| C) En la balanza de pagos | 79 |
| 3) PAISES CON CONSEJOS DE USUARIOS | 104 |
| 4) CONSEJOS DE USUARIOS A NIVEL REGIONAL Y SUBREGIONAL | 132 |
| A) Asia Sudoriental | 134 |
| B) Europa Occidental | 135 |
| C) América Latina | 140 |
| D) Subregiones de América Latina | 142 |
| 5) OTROS SISTEMAS DE DEFENSA DEL USUARIO | 145 |
| A) Organizaciones comerciales | 146 |
| B) Organismos gubernamentales | 148 |
| C) Otros | 160 |
| CONCLUSIONES | 163 |
| CAPITULO III SISTEMAS DE CONSULTA Y NEGOCIACION | 170 |
| 1) EFICACIA DEL MECANISMO | 171 |
| A) Organismos de Investigación sobre transporte marítimo | 175 |

| | PAGINA |
|--|--------|
| B) Las compañías nacionales de transporte - marítimo | 181 |
| C) Consultas en el caso del transporte mul- timodal | 184 |
| 2) CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS | 187 |
| A) Antecedentes de la Convención | 193 |
| B) Texto de la Convención | 200 |
| C) Situación actual | 211 |
| CONCLUSIONES | 222 |
| CAPITULO IV EL CASO DE MEXICO | 226 |
| 1) PROBLEMÁTICA DEL USUARIO | 228 |
| A) Problemas derivados de las prácticas del - armador | 229 |
| B) Problemas derivados de las actividades del usuario | 242 |
| C) Problemas imputables a las autoridades | 250 |
| D) Problemas derivados de la situación inter- nacional | 254 |
| E) Los recargos | 257 |
| F) Fletes promocionales | 269 |
| 2) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARÍTIMOS | 278 |
| 3) CONUTRACE | 286 |
| 4) AMUTMAC | 290 |
| CONCLUSIONES | 318 |
| CONCLUSIONES GENERALES | 321 |
| INDICE DE CUADROS | 328 |
| INDICE DE ANEXOS | 331 |
| BIBLIOGRAFIA | 344 |

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

Desde su creación, en el año 1875, las Conferencias Marítimas se convirtieron en asociaciones no siempre benéficas para los usuarios de sus servicios y para el comercio exterior de los países en desarrollo. En efecto, el sistema de Conferencias establece un monopolio de servicios en las rutas que manejan, ignorando deliberadamente a los usuarios y a las autoridades de aquellos países que resultan afectados con la fijación unilateral de tarifas, recargos y condiciones de servicios, entre otros.

Sin embargo, las Conferencias Marítimas vinieron a introducir un elemento de orden en los servicios de transporte marítimo, aportando incluso algunas ventajas que le han valido el reconocimiento de constituir un mal necesario, como lo ha expresado la misma Organización de Naciones Unidas.

También ha existido desde hace muchos años más que las Conferencias Marítimas el sistema de fletamento de buques, pero éste no representa problemática para el usuario, ya que está regulado por la ley de la oferta y la demanda. Es por ello que durante el presente trabajo, sólo se menciona el fletamento de una manera superficial.

Podemos apuntar que a pesar de las actividades de las Conferencias, los usuarios no tomaron medidas efectivas contra el sistema hasta cincuenta y cuatro años después de constituida la primera de ellas; así, en 1929 los usuarios -- australianos decidieron formar un consejo de usuarios como medio de defensa -- contra el desequilibrio de fuerzas entre los armadores y los usuarios, toda vez que la parte fuerte, o sea las Conferencias, no debilitará su posición ni reforzará la de éstos en la estrecha relación del sistema de consultas.

Cabe señalar que aun cuando en la actualidad el término "usuario" engloba a aquellos que utilizan el transporte aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, el

(11...)

presente estudio se refiere principalmente a quienes se sirven del transporte marítimo para el traslado de mercancías.

Posteriormente, a partir de 1955, se institucionalizaron consejos nacionales de usuarios en varios países europeos y en otros países, generalmente desarrollados, del resto del mundo.

El hecho de que los capitales de las Conferencias procediesen de países eminentemente desarrollados y que los primeros usuarios en organizarse fueran también de estos países, frecuentemente con el apoyo de las mismas Conferencias, vino a agudizar el desequilibrio económico que afecta a los países en vías de desarrollo, los cuales en su mayoría han carecido de capacidad para organizar y concientizar a sus respectivos usuarios en lo relativo al transporte marítimo.

En este orden de ideas, podemos decir que al modificar sus tarifas de fletes y condiciones de servicios de una forma unilateral y arbitraria, las Conferencias han propiciado la imposibilidad de planear el comercio exterior en los países en desarrollo, ya que están incapacitados para prever los incrementos en los costos del transporte, los cuales repercuten en el precio final de las mercancías.

Con base en lo anterior, podemos afirmar que si consideramos que la carga es un elemento esencial en el transporte, aceptaremos que tiene todo el derecho de participar en lo que le afecta y que ante la impotencia de los usuarios aislados frente a las Conferencias, cuyos intereses incluso actualmente son protegidos por las prácticas legales en materia de transporte marítimo, se debe buscar la integración de un frente común de usuarios que represente sus intereses y facilite el mecanismo para la solución de los problemas inherentes a las prestaciones de servicios; ese mecanismo no es otra cosa que el --

(III...)

diálogo como medio de comunicación y consulta entre usuarios y armadores. Además, se incluirá en las consultas, cuando se haga necesario, a los demás pilares básicos del transporte, que son el gobierno y los servicios de la carga.

El diálogo será fructífero cuando ambos conozcan, aún cuando sea de manera muy general, la problemática de la contraparte, y si consideramos que existe una coincidencia de intereses por desarrollar el transporte marítimo, veremos la utilidad de unir esfuerzos y cooperar de manera continua.

Además, los consejos de usuarios tienen cierta responsabilidad ante la economía de los países a los que pertenecen, por lo que también deben cooperar estrechamente con las autoridades en lo que respecta a la planificación del transporte, ya que se encuentra en juego no sólo la subsistencia de cada usuario, sino del comercio exterior del país de que se trate. Además, debemos considerar que el crecimiento de los países en desarrollo depende en gran parte de que aumenten sus ingresos de monedas extranjeras, y ese aumento puede facilitarse si se diversifican las exportaciones.

Debemos considerar también que los importadores y exportadores, aún a pesar de que por causa de las modalidades de compraventa internacionales no aparecen como dueños de la carga en el tránsito de la misma, siguen teniendo interés en la calidad y costos del transporte. Lo anterior se explica si recordamos que toda alza en el flete de un producto determinado, aún cuando éste sea adquirido en términos CIF, repercutirá en el precio final del mismo.

Frecuentemente, en los países en vías de desarrollo, los fletes marítimos se convierten en un poderoso freno para la expansión del comercio exterior, debido a la presión de constantes incrementos en las tarifas de fletes y a la falta de organismos de investigación sobre transporte marítimo, cuya principal

(iv...)

función sería analizar los niveles de fletes y las corrientes de carga, para adecuarlos a las necesidades del tráfico que se haga necesario.

Una de las soluciones al problema que presentan las Conferencias Marítimas, - las cuales ya sobrepasan el número de 380 en el mundo, es el contar con una marina mercante nacional, que se convierta en competencia para las líneas -- extranjeras y en un medio regular de transporte para los usuarios nacionales. Sin embargo, esta opción es poco probable en los países no desarrollados, - debido a las limitaciones económicas de los mismos y a lo oneroso de una - inversión de este grado.

Si se carece de este elemento, se hace necesario contratar los servicios de líneas extranjeras, y si los niveles de fletes que éstas aplican son excesivos, obviamente la fuga de divisas que afecta a la balanza de pagos de ese país es considerable.

Es por ello que la más viable de las soluciones para estos países son los consejos nacionales y regionales de usuarios, los cuales se han expandido constantemente en los últimos quince años, gracias a las recomendaciones de los foros y organismos internacionales, principalmente la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (CONUCOD) desde 1964, la que posteriormente incluso logró la aprobación de la Convención sobre un Código de -- Conducta de las Conferencias Marítimas, el cual no ha entrado en vigor por - la falta de ratificación o adhesión por parte de los países desarrollados. Este documento, amén de contemplar incluso la formación de consejos nacionales de usuarios o entidades semejantes, establecerá un mecanismo de consulta y negociación con aceptación universal.

Por otra parte, de perfeccionarse ese sistema de consulta, se eliminarán las desventajas que actualmente presentan las Conferencias en la mayoría de --

(v...)

los países en que funcionan, y quedarían, sin embargo, los beneficios de su funcionamiento, los cuales se analizarán en el capítulo II del trabajo.

Asimismo, consideramos como una solución viable, el establecimiento de los consejos de usuarios al observar que las Conferencias han demostrado que no ponen remedio automáticamente a sus errores, y que para eliminar los problemas relativos a la coincidencia de salidas, el exceso de tonelaje y otras prácticas que elevan los costos o reducen la calidad de los servicios, la iniciativa tiene que provenir de los usuarios, quienes están interesados en que sus mercaderías sean transportadas desde el punto de origen hasta el de destino con toda seguridad, rapidez y economía posibles, así como en contar con los servicios para ese fin con la frecuencia necesaria.

Los problemas a que se entrentan los países no desarrollados para la creación de sus consejos de usuarios son innumerables; por ejemplo podemos señalar que la misma diversificación del grupo de los usuarios hace difícil el establecimiento de estas organizaciones en algunos países. También actúan como obstáculos el hecho de que los usuarios en pequeña escala temen ver superditados sus intereses ante las grandes empresas que integran el consejo, y viceversa cuando existe una mayoría de pequeños usuarios.

Asimismo, los usuarios que ya han logrado relaciones especiales con las compañías navieras temerán perderlas al pasar a formar parte de un consejo de usuarios. También podemos apuntar que la creación de una Secretaría eficiente para el organismo puede suscitar dificultades en muchos países en que escasea el personal capacitado en la materia.

(vi...)

Por lo regular, en virtud de lo que significa para el Interés nacional y por ser los más capacitados en virtud de la información de que disponen, son los gobiernos quienes toman la iniciativa de organizar a los usuarios, ya que -- para formar un consejo de este tipo se deben identificar previamente las principales corrientes de carga del país y recopilar información general sobre - grupos similares en otros países, y posteriormente reunir a las principales asociaciones comerciales y usuarios más representativos del comercio exterior, ya que si se actúa a la ligera la respuesta será un consejo de usuarios que - solo exista en el papel, como ha ocurrido en muchos países de América Latina.

Ahora bien, en los casos en que son los propios usuarios quienes toman la - iniciativa, generalmente el gobierno toma parte activa o proporciona su total apoyo. El grado de intervención del gobierno depende de varios factores, - como la estructura económica de los tráficos de exportación y la filosofía - económica del país, entre otros.

Sin embargo, no basta la organización de los usuarios para garantizar su fuer- za en las negociaciones. Por ejemplo, la negativa a aceptar un incremento - puede llegar a evitarlo, pero puede ser a costa de perder posteriormente el - servicio por incosteabilidad para el armador. Así, máxime si se carece de - otras alternativas de servicios, los consejos de usuarios deben saber cuándo negarse a una petición de las Conferencias, cuándo ceder y cuándo negociar - con las mismas. Una peculiaridad que deben tener estas asociaciones es el - carácter eminentemente técnico, exentos de otro tipo de intereses.

Todo lo anterior será expuesto detalladamente en el desarrollo de este tra- bajo, y al final presentamos el caso particular de México, donde se estudia- rá la problemática actual, la legislación nacional y la Asociación Mexicana

(vii...)

de Usuarios de Transporte Marítimo, A. C., analizando sus antecedentes, funcionamiento y perspectivas.

Para terminar esta investigación, que puede considerarse parcialmente como una práctica de campo, se enlistan las conclusiones generales.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

A fines del Siglo XVIII y en el transcurso del siglo pasado se presentó, como consecuencia de la Revolución Industrial, un gran aumento en la de manda de transporte por vía marítima, mismo que se había realizado tradicionalmente por medio de la navegación a vela, razón por la cual la regularidad de sus escalas dependía de manera primordial de las condicio nes atmosféricas, con las desventajas consecuentes.

Las exigencias de la misma Revolución Industrial, entre otras la neces dad de distribuir el mayor número posible de productos de consumo que se estaban produciendo a consecuencia del fenómeno, propiciaron el uso de la propulsión mecánica en la navegación, pues aún cuando ya en 1540 el español Blasco de Garay había presentado al emperador Carlos V una máquina de vapor aplicable a la navegación, y otros inventores introdujeron ciertas modalidades y mejoras a dicha máquina, no fue sino hasta James Watt (1736-1819) que se perfeccionó al grado tal que puede atribu irsele el mérito de su invención¹. Valléndose de las descripciones de Watt y basado en sus propios ensayos, Roberto Fulton construyó el primer buque de vapor en 1807².

¹ García-Pelayo y Gross, Ramón. Pequeño Larousse Ilustrado. 1976. México; pp. 1050 y 1650.

² Quintero I., Germán A. El Transporte Marítimo en el Comercio Internacional. Tesis UNAM, FCPS. 1976. México; p.2.

(2...)

El buque de vapor irrumpió en el comercio internacional, sustituyendo paulatina pero definitivamente al barco de vela. Gracias a ello los armadores ya podían ofrecer a los usuarios la certidumbre del arribo a puerto con cierta regularidad, lo que significaba la posibilidad de enviar oportunamente los productos a los mercados extranjeros, o bien asegurar a los fabricantes un flujo regular de las materias primas necesarias para su producción y, posteriormente, para enviar sus manufacturas de exportación a los consumidores de otros países.

Aun cuando en sus inicios los buques a vapor no superaban en rapidez a sus competidores de vela, muy pronto vencieron este obstáculo, con la ventaja de que al reducirse el tiempo de travesía, gran parte de los espacios dedicados a almacenar vituallas y combustible en los buques de vela cedieron su lugar en el nuevo sistema a otros cargamentos que redituaban por su transporte al armador.

Por otra parte, la evolución de ciertos medios de comunicación, como por ejemplo el telégrafo, contribuyeron a incrementar el uso y la rotación de los buques al posibilitar a los usuarios y a los armadores para pactar transacciones comerciales en lugares distantes a su sede.

Después del establecimiento de la primera línea naviera en 1840, la "Cunard Line", cuyos servicios operaban entre Inglaterra y los Estados Unidos³, estas empresas proliferaron notablemente por los grandes benefi-

³Salgado Salgado, José. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales. Tesis UNAM, FCPS. 1967. México; p. 360.

(3...)

cios que proporcionaban, lo que originó una excesiva oferta de servicios y la consecuente competencia entre ellas, que llevó a la quiebra a un sinnúmero de compañías navieras.

Inicialmente, esa "guerra de fletes"⁴ (1870-1880) redundó en beneficio de los usuarios, a quienes el abatimiento de los niveles de fletes permitía elevadas ganancias o bien la posibilidad de ofrecer sus productos a bajos precios. Sin embargo, como mencionábamos anteriormente, al cabo de algunos años muchas líneas se vieron precisadas a suspender sus servicios y nuevamente los usuarios se encontraron sin medios de transporte suficientes para enviar o recibir sus mercancías.

Ante esta problemática, los navieros consideraron que la solución lógica y más conveniente era la de asociarse en Conferencias Marítimas y fijar fletes uniformes para sus líneas miembros⁵, además de que sería un medio eficaz para eliminar a los competidores no participantes de su asociación. Desde este momento observamos en dichas organizaciones una tendencia monopolista que afectaría no sólo a sus competidores, sino también a los usuarios de sus servicios, a pesar de que se supone un gran beneficio el contar con tarifas de fletes uniformes y estables, así como regularidad en los servicios.

Ahora bien, en virtud de que durante todo el presente trabajo hablaremos constantemente de las Conferencias Marítimas, sería pertinente exponer su defini-

⁴La competencia se agudizó principalmente en los servicios al Lejano Oriente, entre Inglaterra y la India, con motivo de la apertura del Canal de Suez - (1869), toda vez que esta vía redujo de manera considerable el tiempo de travesía y, consecuentemente, aumentó el número de viajes y la oferta de bodega.

⁵Las compañías pertenecientes a una Conferencia están obligadas por el "Acuerdo de Conferencia", que es el documento que define las relaciones contractuales de los miembros.

(4...)

ción. Así, podemos decir que es una "asociación de empresarios navieros vinculados por un acuerdo, para cobrar fletes uniformes y que se agrupan para proporcionar un servicio regular, por medio de rutas e itinerarios fijos, a determinadas regiones geográficas"⁶

La anterior definición puede complementarse con aquella que enuncia que es una "asociación de las líneas regulares que operan en determinado tráfico, cuyo acuerdo básico tiene por finalidad la eliminación de la competencia que opera en la ruta en cuanto a niveles de fletes, por medio de tarifas y condiciones uniformes (...) y la racionalización de los tráficos para una participación equitativa de cada uno de sus miembros"⁷.

La primera Conferencia Marítima se constituyó en 1875⁸ bajo el nombre de "United Kingdom-Calcutta Conference", la cual regulaba el tráfico marítimo entre el Reino Unido de la Gran Bretaña y Calcuta, India.

Así respondía el transporte marítimo a las necesidades del momento, ya que "se adecuaba a las crecientes necesidades que se dejaban sentir como consecuencia de la ya mencionada Revolución Industrial, que entraba a la etapa del maquinismo y requería de espacio en los barcos para el transporte de las manufacturas, en un sentido, y de los bienes de consumo en el otro"⁹.

⁶"Las Conferencias Marítimas". Boletín Técnico; CUTMA. Bogotá, Colombia; Agosto-Septiembre, 1975. Núms: 23-24; p. 3.

⁷O E A. Unidades Técnicas para el Registro y Análisis de los Fletes Marítimos. CIES/CECON-TRANS/41. 1976. Washington, D.C.; p. 7.

⁸Actualmente se encuentran en operación más de 380 en el mundo.

⁹"Las Conferencias Marítimas" Op. cit.; p. 4.

(5...)

Las Conferencias argumentaban en su favor que al quedar eliminada en su seno la competencia de fletes, esa competencia sería evidente sólo en el renglón de la prestación de servicios, y que el sistema era necesario para asegurar tarifas estables y servicios regulares. Sin embargo, los usuarios observaron que el carácter monopólico de las Conferencias, basado en la nula competencia interna, o sea entre sus miembros, y la mínima existente del exterior, originaba altos niveles de fletes, los cuales eran establecidos por estas organizaciones de manera arbitraria y unilateral, sin atender a los intereses del usuario o las tendencias del mercado, amén de que basaban su funcionalidad en la explotación de los recursos de los países colonizados, surgiendo -- así el neocolonialismo.

Empero, podemos afirmar que el sistema de Conferencias trajo ciertos beneficios, ya que vino a terminar con una práctica que los navieros realizaban en perjuicio de los exportadores, y que consistía en que al no conseguir suficiente volumen de carga para las bodegas del buque, el armador adquiría mercancías por su cuenta para realizar su venta en otra región, lo cual contribuía a atrasar una recuperación del mercado o a acelerar la caída de los precios de los productos, toda vez que prácticamente se ahorraban los costos -- del transporte.

Inmediatamente después de constituida la primera Conferencia Marítima, encontramos el antecedente más remoto de los consejos de usuarios, aún cuando no con las características y finalidades con que se presentaron posteriormente. Así, tenemos que en 1877 se unieron en Manchester, Inglaterra, los principales importadores de algodón para recurrir al sistema de fletamento de buques

(6...)

para transportar ese producto¹⁰. Después, en 1881, se constituyeron la Asociación India del Té, formada en Londres por importadores ingleses, y la Asociación de Comerciantes del Té, en Calcuta, India¹¹.

Posteriormente, y ya con objetivos idénticos a los que persiguen los consejos de usuarios actuales, en 1929 surge en Australia la primera organización de este tipo, que recibió el nombre de Asociación Australiana para los Transportes de Ultramar (AOTA), misma que será tratada con mayor amplitud en uno de los -- apartados del capítulo siguiente.

A causa del acelerado crecimiento del número de Conferencias y sus prácticas comerciales nocivas, los usuarios decidieron establecer mecanismos de defensa contra el sistema, llegando a la conclusión de que si un usuario aislado es impotente ante la fuerza de los armadores, se hace necesario agruparlos en un -- frente común que represente a los diversos importadores y exportadores que utilizan el transporte acuático.

Como consecuencia de esto, surge en 1955 el "British Shippers' Council", organismo que también se tratará con más detenimiento posteriormente. A la luz de los beneficios que el "British Shippers' Council" estaba obteniendo, en esos -- años se empezaron a constituir organizaciones de esta índole en varios países de Europa Occidental y en otros países, podríamos decir que pocos, del resto del mundo.

¹⁰ Andrade Hurtado, J.A. y Montero Contreras, E.Y. "La Creación de un Consejo de Usuarios a Nivel Regional". Ponencia en la Primera Reunión Nacional de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. 1977. México.

¹¹ Idem.

(7...)

Por lo general, los primeros consejos de usuarios se establecieron en países desarrollados, donde incluso recibían el apoyo de las mismas Conferencias, toda vez que las líneas afiliadas a éstas pertenecían, y en la actualidad así sucede, a usuarios económicamente fuertes¹² de naciones desarrolladas, lo que aunado a la incapacidad organizativa de los importadores y exportadores de los países en vías de desarrollo, vino a agudizar el desequilibrio económico que hasta la fecha afecta a éstos.

Ante la impotencia e indecisión de los usuarios, y debido a las peculiares condiciones de los países en desarrollo, son los gobiernos los más indicados para adoptar inicialmente las medidas necesarias en defensa del comercio exterior de sus países, como de hecho ha sucedido, toda vez que son quienes tienen una mayor apreciación global de la situación, además de la importancia que para el gobierno tienen los costos de transportación, sus efectos en la balanza de pagos y los ahorros de divisas que pueden lograr sus consejos de usuarios.

Serán estos entes representativos de la carga quienes, como tales, se aboquen a canalizar las inquietudes de los usuarios, suministrarles orientación y asesoría y representarles en las consultas y negociaciones con las Conferencias. Igualmente han brindado su apoyo los organismos internacionales, principalmente los regionales, ya que el carácter monopolista de las Conferencias había impedido por todo un siglo la defensa en grupo de la casi totalidad de los usuarios.

¹²Como ejemplo podemos citar a la MITSUI & CO. y al grupo FUJI, de Japón, - que son empresas de gran poderío económico y propietarios de la MITSUI O. S.K. LINES y de la YAMASHITA SHINE HON, respectivamente.

(8...)

Desde 1969, se inició en América Latina la formación de consejos nacionales de usuarios basándose en las recomendaciones de la UNCTAD, OEA y otros organismos similares que han tratado de equilibrar los intereses que participan en el transporte de mercancías por mar.

Toda vez que en el Capítulo II se estudiarán los consejos nacionales de usuarios y el auxilio que han prestado para ello sus respectivos gobiernos, aquí presentaremos las principales recomendaciones emanadas de foros Internacionales para la creación de consejos nacionales de usuarios:

- 1) En 1957, al reunirse en Nápoles, Italia, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) manifestó "la importancia de constituir consejos de usuarios y la necesidad consiguiente de crear un sistema de consulta"¹³, con lo que se constituyó en uno de los primeros promotores a nivel internacional de la creación de estos grupos dentro del transporte marítimo¹⁴.
- 2) En 1962, el Consejo Económico y Social (ECOSOC) apoyó la creación de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), misma que la Asamblea General de las Naciones Unidas institucionalizó, en 1964, como órgano permanente de esa Organización con la Resolución 1955¹⁵.

¹³ Andrade Hurtado J.A., et al. El Registro de Fletes y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo. Su Necesidad. El Caso de México. Tesis UNAM, - FCPS. 1976. México; p. 91.

¹⁴ Cabe señalar que aun cuando en la actualidad el término "usuario" comprende a aquellos que utilizan los transportes aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, el presente estudio se referirá a quienes se sirven de este último para el traslado de sus mercancías.

¹⁵ "Consejos de Usuarios". Revista Carga Internacional; CUTMA. Bogotá, Colombia. Enero-Febrero, 1978. Núm. 1, Vol. 1; p. 7.

(9...)

Al entrar en funciones, la UNCTAD puso de manifiesto la gran desigualdad y arbitrariedad en las relaciones de los armadores y los usuarios, lo que se agudiza cuando éstos actúan de manera independiente, y dispuso la creación de un Grupo de Estudio de Transporte Marítimo. En 1975, este Grupo se transforma en la Comisión de Transporte Marítimo, misma que ha realizado las principales recomendaciones y los esfuerzos más amplios tendentes a crear consejos nacionales de usuarios.

Entre las atribuciones de la Comisión se encuentran las de prestar "especial atención a los aspectos económicos de los transportes marítimos - -- (sic), a las cuestiones de tal transporte que afectan al comercio y a la balanza de pagos de los países en desarrollo y la política y legislación de los gobiernos en materia de transportes marítimos...".

Asimismo, se encargará de "...fomentar la cooperación entre los usuarios y las Conferencias, (para lo cual) deberá crearse un mecanismo de consulta bien organizado con procedimientos adecuados para investigar y remediar reclamaciones mediante la formación de consejos de usuarios (sic) u otros órganos adecuados de carácter nacional y regional"¹⁶.

Así, de esta Conferencia (UNCTAD) y su Comisión de Transporte Marítimo encontramos las recomendaciones siguientes:

I UNCTAD (1964; Ginebra, Suiza).

- Recomendación A.IV.22. Señala que "... con el objeto de que el sistema

(10...)

(de Conferencias) pueda funcionar adecuadamente es necesario que exista una estrecha cooperación entre fletadores y Conferencias"¹⁷

- Resolución 1.(II). Invita a los gobiernos de los países en desarrollo a alentar la creación de consejos de usuarios u organismos equivalentes para formalizar un sistema de consulta, lo que hace necesario que estén integrados por representantes de los organismos comerciales más interesados, además de incluir a los gobiernos u organismos del sector público en los casos en que fueran usuarios regulares o importantes¹⁸.
- En su 25a. Sesión (febrero de 1967), la Comisión de Transporte Marítimo "invita a los gobiernos de los países en desarrollo a que examinen, según proceda, las sugerencias contenidas en (el) informe, con el fin de alentar la creación, a la brevedad posible, de consejos de usuarios u organismos similares equivalentes y de sistemas de consulta, de acuerdo con las necesidades y requisitos especiales de cada uno de los países"¹⁹.

Con la misma finalidad invitaba a los gobiernos con experiencia en la materia a cooperar con los países en desarrollo y ofrecía ayuda y orientación técnica a los organismos y gobiernos interesados.

- Resolución 11.(IV). Tomada en el Cuarto Período de Sesiones de la Comisión de Transporte Marítimo, insistía en el establecimiento de un siste

¹⁷ CUTMA. Segundo Congreso Nacional de Transporte de Carga. Grupo Comisión - Marítima-Portuaria. 1977. Bogotá, Colombia; p. 3.

¹⁸ O N U, UNCTAD. Consultas en Materia de Transporte Marítimo. TD/B/C.4/20/Rev. 1, 1967. Nueva York; p.122.

¹⁹ O N U, UNCTAD. Informe de la Comisión del Transporte Marítimo. Segundo Período de Sesiones. TD/B/C.4/30/Rev. 1. 1967. Ginebra, Suiza; p. 23 del Anexo 1 (Decisiones de la Comisión).

(11...)

ma de consultas²⁰.

- Se aprobaron las bases para un entendimiento en cuestiones relativas a transporte marítimo²¹.

II UNCTAD (1968; Nueva Delhi, India).

- Se formularon, entre otras, varias recomendaciones para la creación de un sistema de consultas en materia de transporte marítimo²², previo establecimiento de órganos registradores de fletes y consejos de usuarios, así como realización de análisis de las transacciones invisibles. Se dijo que "de los sistemas y recomendaciones de los organismos internacionales se concluye que son dos los mecanismos fundamentales para controlar las actividades de las mencionadas Conferencias (Marítimas): los CONSEJOS DE USUARIOS y los ORGANISMOS REGISTRADORES DE FLETES MARITIMOS"²³(*).

III UNCTAD (1972; Santiago de Chile).

- Se aprobaron algunas resoluciones de los principios para regir las relaciones del comercio internacional y políticas comerciales conducentes -

²⁰ O N U, UNCTAD. El Sistema de Conferencias Marítimas. TD/B/C.4/62/Rev.1. 1970. Nueva York; p. 82.

²¹ O E A, Vergnaud Carvajal, Jorge. Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Incidencia Económica del Transporte Marítimo para los Países en Desarrollo. 1977. Guayaquil, Ecuador; p. 46.

²² Arteaga, René. México y la UNCTAD. 1973. México; p. 71.

²³ IMCE. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Publicación Núm. 460. 1976. México; p. 11.

(*) El subrayado es mío.

(12...)

al desarrollo, entre las que se encuentra la participación en el ren---
glón de invisibles o pago de fletes, de los países en desarrollo en sus
balanzas de pagos²⁴

Se recomendó, asimismo, fomentar el establecimiento de organismos de --
usuarios²⁵.

3) También la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), como agencia -
regional de la O N U, ha apoyado a la UNCTAD concediendo gran importancia
al establecimiento de organizaciones de usuarios, principalmente en los -
países no desarrollados, y a los sistemas de consulta marítima, para lo -
cual ha aprobado varias resoluciones como la siguiente:

- Resolución 18-F-(IV). Aprobada por el Comité de Comercio de la CEPAL -
en noviembre de 1964, recomienda a los gobiernos latinoamericanos "adop
tar con urgencia las medidas necesarias para establecer el sistema de
consulta entre fletadores (usuarios) y Conferencias Marítimas (...) y -
establecer a nivel gubernamental un Comité de Fletes Marítimos"²⁶.

4) Desde 1966, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) - -
se abocó en favor de las organizaciones de usuarios. En este sentido en
contramos:

- El Artículo 9 del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC (1966), -

²⁴Arteaga, René. Op. cit. p. 82.

²⁵O E A. Bases Generales para el Funcionamiento y/o Fortalecimiento de las -
Organizaciones de Usuarios del Transporte Internacional en América Latina .
CIES/CECON-TRANS/27, 1975. Washington, D.C.; p.89.

²⁶Zuloaga, José G. Los Transportes Marítimos en la República Dominicana. 1973.
República Dominicana; p. 78.

(13...)

el cual señala que "las partes contratantes propiciarán el establecimiento en sus respectivos países de un sistema de consultas que permita los contactos permanentes entre las Conferencias o similares y los usuarios de los servicios del transporte"²⁷.

- Recomendación de la Séptima Reunión de la Comisión Asesora de Transporte de la ALALC, celebrada en 1972, dirigida al Comité Ejecutivo Permanente para que instara a los gobiernos a propiciar la creación de consejos de usuarios.

5) Dentro de la OEA también ha existido intensa actividad para lograr sistemas de consulta entre los usuarios y las Conferencias, como son:

- Recomendaciones del Grupo Ad Hoc de Transporte Marítimo de la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CECON). Al considerar en su primer y segundo período de sesiones al tema del establecimiento y/o fortalecimiento de los consejos de usuarios en América Latina; el Grupo emitió ciertas recomendaciones para facilitar el desarrollo de estas instituciones²⁸.
- Recomendaciones emanadas de la Primera Reunión del Grupo Ad Hoc de Transporte Marítimo del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) celebrada en 1972.
- Resolución CIES/CECON/17 (IV 73), pronunciada en el mismo sentido de apoyo al establecimiento de consejos de usuarios.

²⁷ O E A. Bases Generales para...; p. 21.

²⁸ Idem.

(14...)

- En agosto de 1974, atendiendo a las recomendaciones del Seminario de -- Cartagena²⁹ y de la CECON, la O E A inició un programa de cooperación -- en la región andina para defender a los gobiernos contra las prácticas de las Conferencias, ya que se había demostrado la necesidad que tenían de asistencia técnica para integrar el mecanismo de consulta.

La UNCTAD resumió muy atinadamente en su documento "Consultas en Materia de -- Transporte Marítimo" las principales razones por las que se considera de vi-- tal importancia la constitución de asociaciones especiales de usuarios, y son:

- A) El número excesivo de problemas domésticos, relacionados con las políti-- cas de los gobiernos, que pesan sobre los directores y el personal ejecu-- tivo de las asociaciones de comerciantes y productores nacionales, han -- evitado que se dedique tiempo suficiente a los problemas inherentes al -- transporte marítimo. Entre esos problemas pueden citarse los de legisla-- ción fiscal, legislación del trabajo, control de precios y otras medidas que entrañan la intervención del gobierno en los negocios privados;
- B) En algunos países existen comités locales de Conferencias Marítimas, lo -- que hace aconsejable constituir consejos de usuarios que coordinen y re-- presenten conjuntamente los intereses de los embarcadores;
- C) Regularmente, en los países existen variadas sociedades de comerciantes y productores, lo que posibilita el establecimiento de un consejo de usua--

²⁹ Este Seminario sobre Transporte Marítimo Andino, realizado en Colombia en -- 1973, fue organizado por el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre Marítimo y Aéreo, y su importancia se deduce del hecho de que entre la asistencia se contó con representantes de los usuarios, armadores, -- autoridades portuarias, agentes aduanales y del Gobierno.

(15...)

rios permanente del que formen parte los representantes de los diversos -- sectores que pretendan continuar dentro del ámbito de un sistema de consulta más eficaz;

- D) La existencia de estas organizaciones de usuarios facilitaría en gran forma los contactos y consultas con sus similares de otros países, estableciendo así las bases para una probable coordinación en el plano regional; y
- E) Una vez formados los consejos nacionales de usuarios, las organizaciones - comerciales gubernamentales pueden ser incluidas en ellos, ya que de otra manera no forman parte de las asociaciones de empresas privadas o de las - organizaciones de comerciantes y productores que se encargan de la defensa de los intereses del embarcador³⁰. Cabe recordar que las Conferencias evitan al máximo entrar en negociaciones directamente con los gobiernos.

El consenso de los países de América Latina acepta como necesario el estableci miento de un organismo con competencia suficiente para realizar las consultas y negociaciones sobre niveles y estructuras de las tarifas, así como de las -- condiciones de servicios de las Conferencias.

Asimismo, están conscientes de la necesidad de los servicios de transporte que éstas proporcionan, y por lo mismo consideran urgente allanar las dificultades para establecer un mecanismo de consultas, aún cuando la historia demuestra -- que toda organización de monopolio o tipo "cártel", como es el caso de las Conferencias Marítimas, es ineficiente por naturaleza para los receptores de sus servicios.

³⁰O N U, UNCTAD. Consultas en Materia de ...; p. 130.

(16...)

Para ilustrar la importancia del comercio internacional transportado por vía marítima, ofrecemos algunas cifras.

CUADRO 1

COMERCIO MUNDIAL:

| AÑO | TONELADAS (millones de) |
|------|-------------------------|
| 1900 | 200. |
| 1950 | 525. |
| 1965 | 1,674. |
| 1977 | 3,475. |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/182.

Como puede observarse en el cuadro 1, en los inicios del presente siglo se llegaron a transportar en el comercio mundial 200 millones de toneladas anuales, que en su gran mayoría fueron transportadas en buque³¹, existiendo en ese entonces una flota mundial de 29 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB), incluyendo los buques de vela y de vapor³².

Ya para 1974 el comercio marítimo internacional ascendió a 3,304 millones de toneladas, ver Cuadros 2 y 3, de las cuales el 56%, o sean aproximadamente 1,900 millones de toneladas, correspondieron al petróleo y sus derivados, y el tonelaje de la flota mundial fue de alrededor de 310.0 millones de TRB³³, ver Cuadro 4. Por lo anterior, podemos deducir que el ritmo de crecimiento de los volúmenes mundiales comercializados ha superado considerablemente al incremento de la flota mundial, pues mientras en setenta y cuatro años los primeros au

³¹ Andrade Hurtado, J.A. et al. El Registro de Fletes...: p. 32.

³² Ibidem; p. 33.

³³ O E A, Vergnaud Carvajal, Jorge. Programa Portuario y de...; pp. 4 y 9 .

(17...)

CUADRO 2

EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL^{a/}, 1965, 1970 y 1975 - 1979

(Mercancía cargadas)

| Carga en buques cisterna | | | Carga seca | | | | Todas las mercancías | |
|--------------------------|------------------------|--|------------------------|--|---|--|------------------------|--|
| | | | Total | | Principales mercancías transportadas a granel ^{b/} | | | |
| Año | Millones de toneladas. | Porcentaje de aumento o disminución en relación con el año anterior. | Millones de toneladas. | Porcentaje de aumento o disminución en relación con el año anterior. | Millones de toneladas. | Porcentaje de aumento o disminución en relación con el año anterior. | Millones de toneladas. | Porcentaje de aumento o disminución en relación con el año anterior. |
| 1965 | 862 | 9 | 812 | 13 | 327 | 6 | 1 674 | 11 |
| 1970 | 1 440 | 13 | 1 165 | 13 | 488 | 16 | 2 605 | 13 |
| 1975 | 1 644 | -10 | 1 428 | -3 | 635 | -5 | 3 072 | -4 |
| 1976 | 1 843 | 12 | 1 523 | 6,7 | 646 | 2 | 3 366 | 9,6 |
| 1977 | 1 891 | 2,6 | 1 577 | 3,5 | 645 | -0,2 | 3 468 | 3 |
| 1978 | 1 850 | -2,2 | 1 620 | 2,7 | 667 | 3,4 | 3 470 | 0,1 |
| 1979 | 1 924 | 4 | 1 684 | 6 | - c/ | - c/ | 3 608 | 5 |

a/ Incluidas las cargas internacionales embarcadas y desembarcadas en los puertos de los Grandes Lagos y San Lorenzo, a excepción de las principales mercancías a granel. Se incluyen las importaciones de petróleo efectuadas por las Antillas Neerlandesas y Trinidad y Tobago para refinación y reexportación.

b/ Datos sobre mineral de hierro, cereales, carbón bauxita y alúmina y fosfatos.

c/ No se señalaron los datos en la fuente.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

CUADRO 3

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL, 1965, 1970, 1976, 1977 y 1978^a, POR TIPOS DE CARGA Y PARTICIPACION DE LOS GRUPOS DE PAISES (En millones de toneladas y porcentajes del total mundial)

| Grupo de paises | Año | Mercancías cargadas | | | | Mercancías descargadas | | | |
|--|------|---------------------|------------------------|------------|----------------------|------------------------|------------------------|------------|----------------------|
| | | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías |
| (En millones de toneladas) | | | | | | | | | |
| Total mundial | 1965 | 622 | 240 | 812 | 1 674 | 622 | 222 | 832 | 1 676 |
| | 1970 | 1 110 | 330 | 1 165 | 2 605 | 1 101 | 302 | 1 127 | 2 530 |
| | 1976 | 1 555 | 289 | 1 522 | 3 366 | 1 522 | 312 | 1 518 | 3 352 |
| | 1977 | 1 599 | 293 | 1 576 | 3 468 | 1 585 | 321 | 1 536 | 3 442 |
| | 1978 | 1 850 | | 1 620 | 3 470 | 1 831 | | 1 609 | 3 440 |
| (Porcentaje de cada categoría de mercancías en el total) | | | | | | | | | |
| Total mundial | 1965 | 37,2 | 14,3 | 48,5 | 100,0 | 37,1 | 13,2 | 49,7 | 100,0 |
| | 1970 | 42,6 | 12,7 | 44,7 | 100,0 | 43,5 | 11,9 | 44,6 | 100,0 |
| | 1976 | 46,2 | 8,6 | 45,2 | 100,0 | 45,4 | 9,3 | 45,3 | 100,0 |
| | 1977 | 46,1 | 8,5 | 45,4 | 100,0 | 46,1 | 9,3 | 44,6 | 100,0 |
| | 1978 | | 53,3 | 46,7 | 100,0 | | 53,2 | 46,8 | 100,0 |
| (Porcentaje del comercio por grupos de paises) | | | | | | | | | |
| Países desarrollados de economía de mercado. | 1965 | 0,1 | 23,3 | 55,9 | 31,3 | 78,9 | 79,0 | 76,5 | 78,1 |
| | 1970 | 2,0 | 27,1 | 60,0 | 31,1 | 80,4 | 79,6 | 79,5 | 79,9 |
| | 1976 | 5,4 | 29,8 | 62,3 | 33,2 | 80,4 | 78,5 | 73,6 | 77,2 |
| | 1977 | 5,3 | 30,2 | 62,5 | 33,4 | 80,7 | 79,1 | 71,7 | 76,5 |
| Países socialistas de Europa oriental y de Asia | 1965 | 4,6 | 8,9 | 8,2 | 6,9 | 0,4 | 1,0 | 5,9 | 3,1 |
| | 1970 | 3,4 | 8,0 | 8,1 | 6,1 | 1,7 | 1,1 | 5,8 | 3,5 |
| | 1976 | 4,5 | 13,8 | 7,5 | 6,7 | 2,8 | 2,6 | 8,4 | 5,3 |
| | 1977 | 5,0 | 16,5 | 7,4 | 7,1 | 3,1 | 2,5 | 8,1 | 5,3 |

CUADRO 3 (continuación)

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL, 1965, 1970, 1976, 1977 y 1978^a, POR TIPOS DE
CARGA Y PARTICIPACION DE LOS GRUPOS DE PAISES
(En millones de toneladas y porcentajes del total mundial)

(19...)

| Grupo de países | Año | Mercancías cargadas | | | | Mercancías descargadas | | | | |
|-----------------------|------|---------------------|------------------------------|---------------|-------------------------|------------------------|------------------------------|---------------|-------------------------|--|
| | | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías | |
| De los cuales: | | | | | | | | | | |
| En Europa oriental | 1965 | 4,6 | 8,9 | 6,8 | 6,3 | 0,4 | 0,9 | 4,2 | 2,4 | |
| | 1970 | 3,4 | 8,0 | 6,9 | 5,6 | 1,2 | 1,0 | 3,7 | 2,3 | |
| | 1976 | 3,7 | 13,2 | 6,5 | 5,7 | 1,9 | 1,5 | 4,5 | 3,0 | |
| | 1977 | 4,1 | 16,0 | 6,4 | 6,2 | 2,3 | 1,4 | 4,2 | 3,0 | |
| En Asia | 1965 | - | - | 1,4 | 0,6 | - | 0,1 | 1,7 | 0,7 | |
| | 1970 | - | - | 1,2 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 2,1 | 1,2 | |
| | 1976 | 0,8 | 0,6 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,1 | 3,9 | 2,3 | |
| | 1977 | 0,9 | 0,5 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 1,1 | 3,9 | 2,2 | |
| Países en desarrollo | 1965 | 95,3 | 67,8 | 35,9 | 61,8 | 20,7 | 20,0 | 17,6 | 18,8 | |
| | 1970 | 94,5 | 64,7 | 31,9 | 62,8 | 17,9 | 17,8 | 15,1 | 16,7 | |
| | 1976 | 90,0 | 56,4 | 30,2 | 60,1 | 16,8 | 18,9 | 18,0 | 17,5 | |
| | 1977 | 89,6 | 53,3 | 30,1 | 59,5 | 16,2 | 18,5 | 20,2 | 18,2 | |
| De los cuales: | | | | | | | | | | |
| En África | 1965 | 16,0 | 1,7 | 10,6 | 11,1 | 2,5 | 5,1 | 4,1 | 3,6 | |
| | 1970 | 25,4 | 2,4 | 9,1 | 15,2 | 1,7 | 4,1 | 3,6 | 2,9 | |
| | 1976 | 16,4 | 3,9 | 6,1 | 10,7 | 1,0 | 3,4 | 4,2 | 2,7 | |
| | 1977 | 16,6 | 3,8 | 6,1 | 10,8 | 1,0 | 3,6 | 4,5 | 2,8 | |
| En América | 1965 | 20,9 | 42,8 | 15,4 | 21,0 | 12,7 | 6,0 | 4,3 | 7,5 | |
| | 1970 | 12,2 | 36,2 | 13,8 | 16,0 | 10,5 | 5,1 | 4,4 | 7,2 | |
| | 1976 | 6,0 | 29,2 | 13,3 | 11,3 | 9,9 | 6,6 | 4,4 | 7,1 | |
| | 1977 | 6,0 | 26,2 | 13,2 | 10,9 | 9,0 | 5,8 | 5,1 | 7,0 | |

CUADRO 3 (continuación)

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL, 1965, 1970, 1976, 1977 y 1978^a, POR TIPOS DE CARGA Y PARTICIPACION DE LOS GRUPOS DE PAISES
(En millones de toneladas y porcentajes del total mundial)

| Grupos de países | Año | Mercancías cargadas | | | | Mercancías descargadas | | | |
|------------------|------|---------------------|------------------------|------------|----------------------|------------------------|------------------------|------------|----------------------|
| | | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías | Petróleo crudo | Productos del petróleo | Carga seca | Todas las mercancías |
| En Asia | 1965 | 58,4 | 23,3 | 9,2 | 29,4 | 5,5 | 8,5 | 9,0 | 7,5 |
| | 1970 | 56,9 | 27,0 | 8,2 | 31,3 | 5,5 | 7,9 | 6,7 | 6,4 |
| | 1976 | 67,6 | 23,0 | 10,2 | 37,8 | 5,8 | 8,1 | 9,1 | 7,5 |
| | 1977 | 67,0 | 23,0 | 10,2 | 37,5 | 6,2 | 8,3 | 10,3 | 8,2 |
| En Europa | 1965 | .. | - | - | .. | - | 0,1 | .. | .. |
| | 1970 | .. | - | - | .. | - | 0,1 | 0,1 | .. |
| | 1976 | .. | - | - | .. | - | 0,1 | 0,1 | .. |
| | 1977 | .. | - | - | .. | - | 0,1 | 0,1 | .. |
| En Oceanía | 1965 | - | - | 0,7 | 0,3 | - | 0,4 | 0,2 | 0,1 |
| | 1970 | - | 0,1 | 0,8 | 0,4 | .. | 0,5 | 0,3 | 0,2 |
| | 1976 | - | 0,2 | 0,6 | 0,3 | .. | 0,7 | 0,2 | 0,2 |
| | 1977 | - | 0,2 | 0,6 | 0,3 | .. | 0,7 | 0,2 | 0,2 |

^a Estimaciones preliminares efectuadas a partir de datos que se publicarán en el Monthly Bulletin of Statistics de las Naciones Unidas.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(21...)

CUADRO 4

TONELAJE DE LA FLOTA MUNDIAL:

| AÑO | T.R.B.* (millones de) |
|------|-----------------------|
| 1900 | 29.0 |
| 1950 | 84.6 |
| 1965 | 160.4 |
| 1970 | 227.5 |
| 1971 | 247.2 |
| 1972 | 268.3 |
| 1973 | 289.9 |
| 1974 | 311.3 |
| 1975 | 342.1 |
| 1976 | 372.0 |
| 1977 | 393.7 |
| 1978 | 400.7 |
| 1979 | 413.0 |
| 1980 | 419.9 |

* Tonelada de Registro Bruto (arqueo total) es el volumen del buque desde el plan hasta la cubierta alta y todos los espacios cerrados sobre esta cubierta; no incluye los tanques de lastre. Es, pues, la capacidad de carga del buque.

FUENTE: Lloyd's Register of Shipping 1977 y cifras de UNCTAD, documento - - TD/B.C.4/182.

mentaron en más de dieciséis veces su volumen, ésta lo hizo en menos de doce veces³⁴.

En los mismos Cuadros también podemos percatarnos que en un lapso menor a los diez años (1965-1974) se produjo un incremento del 100% en el tonelaje total de mercancías movilizadas por vía acuática en el mundo, lo que indica la necesidad de otorgarle especial interés a los factores inherentes a la movili-

³⁴

La flota mercante mundial se desarrolla en forma lenta y acorde a los aumentos de precio de combustible, del acero, a las fluctuaciones de moneda y otros. Esto siempre repercutirá en un incremento de los fletes, cuya proporción siempre corresponde a los aumentos de costos operativos.

(22...)

zación de las mercancías. En lo que respecta al transporte por vía marítima, podemos señalar que para 1975 ya se transportaba por este medio el 90% del comercio internacional global³⁵.

En lo que se refiere a América Latina podemos asegurar que el 96% del comercio intrazonal se maneja por la vía acuática, y México en particular, en 1976, utilizó este medio para transportar 22.25 millones de toneladas de carga, o sea el 67.2% de sus volúmenes de exportación e importación³⁶, y en 1980 por sus puertos pasaron más de 66 millones de toneladas en movimiento de altura³⁷. Ver Cuadros 5, 6, 7 y 8.

³⁵ Sepúlveda Whittle, Tomás. "Los Consejos de Usuarios". Ponencia en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, como asesoría y asistencia técnica - prestada por la OEA en 1975.

³⁶ IEPES, Instituto de Estudios Políticos Económicos y Sociales. Datos expuestos en la "Reunión Nacional sobre Comercio Exterior". Realizada en Sonora. 1976. México; p. 4.

³⁷ Información proporcionada por el Depto. de Estadística de la Dirección General de Operación Portuaria, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, S.C.T.

(23...)

CUADRO 5
MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL
(MILES DE TONELADAS)

| OPERACION | 1970 | 1971 | 1973 | 1975 | 1977 | 1979 | 1980 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Total de carga manejada | 32 772 | 35 748 | 45 943 | 65 671 | 62 160 | 96 087 | 124 576 |
| - en embarcaciones nacionales | 21 614 | 23 589 | 18 957 | 30 971 | 30 747 | 40 618 | 33 529 |
| - en embarcaciones extranjeras | 11 158 | 12 159 | 26 986 | 34 700 | 31 413 | 55 469 | 91 046 |
| <u>Movimiento de altura</u> | 13 787 | 14 743 | 20 786 | 24 259 | 27 535 | 50 712 | 66 056 |
| - en embarcaciones nacionales | 2 705 | 2 688 | 2 102 | 2 327 | 3 894 | 3 323 | 2 558 |
| - en embarcaciones extranjeras | 11 082 | 12 055 | 18 684 | 21 932 | 23 641 | 47 389 | 63 498 |
| <u>Movimiento de cabotaje</u> | 18 985 | 21 005 | 25 157 | 41 412 | 34 625 | 45 374 | 58 520 |
| - en embarcaciones nacionales | 18 909 | 20 901 | 16 855 | 28 644 | 26 853 | 37 295 | 30 972 |
| - en embarcaciones extranjeras | 76 | 104 | 8 302 | 12 768 | 7 772 | 8 079 | 27 548 |

FUENTE: Depto. de Estadística, Dirección General de Operación Portuaria.
Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, S.C.T.

(24...)

CUADRO 6
 MOVIMIENTO DE CARGAS DE ALTURA Y CABOTAJE POR PUERTOS MEXICANOS,
 1980.
 (TONELADAS)

| PUERTOS DEL GOLFO | A L T U R A | | | C A B O T A J E | | | T O T A L ALTURA Y CABOTAJE |
|---------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|
| | IMPORTACION | EXPORTACION | SUMA | ENTRADA | SALIDA | SUMA | |
| Tampico, Tam. | 2 033 092 | 1 729 235 | 3 762 327 | 6 191 822 | 2 686 279 | 8 878 101 | 12 640 426 |
| Tuxpan, Ver. | 550 178 | 63 369 | 613 547 | 5 970 937 | 623 355 | 6 594 292 | 7 207 839 |
| Veracruz, Ver. | 3 412 834 | 368 720 | 3 781 554 | 3 010 273 | 39 848 | 3 050 121 | 6 831 675 |
| Coatzacoalcos, Ver. | 1 134 556 | 1 261 743 | 2 396 299 | 600 816 | 78 947 | 679 763 | 3 076 062 |
| Pajaritos, Ver. | 1 313 432 | 41 222 989 | 42 536 421 | 374 709 | 12 116 806 | 12 491 515 | 55 027 936 |
| Minatitlán, Ver. | 14 508 | 35 965 | 50 473 | 89 688 | 1 013 105 | 1 102 793 | 1 153 266 |
| Nanchital, Ver. | 76 295 | - - | 76 295 | 6 963 | 6 238 | 13 201 | 89 496 |
| Frontera, Tab. | - - | - - | - - | 1 304 | 1 621 | 2 925 | 2 925 |
| Villahermosa, Tab. | - - | - - | - - | 509 | 625 | 1 134 | 1 134 |
| Cd. Del Carmen, Camp. | - - | - - | - - | 74 377 | 961 | 75 338 | 75 338 |
| Campeche, Camp. | 926 | - - | 926 | 1 017 584 | - - | 1 017 584 | 1 018 510 |
| Progreso, Yuc. | 387 950 | 12 518 | 400 468 | 5 752 | - - | 5 752 | 406 220 |
| Cozumel, Q.R. | 1 510 | - - | 1 510 | 66 844 | 1 246 | 68 090 | 69 600 |
| Pto. Morelos, Q.R. | 5 384 | 43 | 5 427 | 5 326 | 43 986 | 49 312 | 54 739 |
| Isla Mujeres, Q.R. | 1 583 | 447 | 2 030 | - - | - - | - - | 2 030 |
| SUMAS PUERTOS DEL GOLFO. | 8 932 248 | 44 695 029 | 53 627 277 | 17 416 904 | 16 613 017 | 34 029 921 | 87 657 198 |

CUADRO 6 (continuación)

MOVIMIENTO DE CARGAS DE ALTURA Y CABOTAJE POR PUERTOS MEXICANOS,
1980.
(TONELADAS)

(25...)

| PUERTOS DEL PACIFICO | A L T U R A | | | C A B O T A J E | | | T O T A L ALTURA Y CABOTAJE |
|------------------------|-------------|-------------|------------|-----------------|------------|------------|--------------------------------|
| | IMPORTACION | EXPORTACION | SUMA | ENTRADA | SALIDA | SUMA | |
| Rosarito, B.C.N. | 24 323 | - - | 24 323 | 1 665 799 | - - | 1 665 799 | 1 690 122 |
| Ensenada, B.C.N. | 45 009 | 57 028 | 102 037 | 818 258 | 13 970 | 832 228 | 934 265 |
| Isla de Cedros, B.C.N. | 367 | 5 601 295 | 5 601 662 | 5 574 043 | 112 129 | 5 686 172 | 11 287 034 |
| Sta. Rosalía, B.C.S. | - - | - - | - - | 101 018 | 32 203 | 133 221 | 133 221 |
| San Marcos, B.C.S | 130 | 1 357 154 | 1 357 284 | - - | - - | - - | 1 357 284 |
| San Carlos, B.C.S. | 15 020 | 23 394 | 38 414 | 20 722 | 102 485 | 123 207 | 161 621 |
| La Paz, B.C.S. | - - | 2 623 | 2 623 | 697 159 | 214 737 | 911 896 | 914 519 |
| Cabo San Lucas, B.C.S | - - | - - | - - | 40 444 | 32 300 | 72 744 | 72 744 |
| Guaymas, Son. | 1 365 663 | 399 820 | 1 765 483 | 3 052 124 | 184 827 | 3 236 951 | 5 002 434 |
| Topolobampo, Sin. | - - | - - | - - | 92 510 | 168 632 | 261 142 | 261 142 |
| Mazatlán, Sin. | 852 015 | 123 991 | 976 006 | 1 725 617 | 184 385 | 1 910 002 | 2 886 008 |
| Puerto Vallarta, Jal. | 838 | - - | 838 | 31 433 | 40 387 | 71 820 | 72 658 |
| Manzanillo, Col. | 1 240 070 | 109 677 | 1 349 755 | 1 418 762 | 512 980 | 1 931 742 | 3 281 497 |
| Lázaro Cárdenas, Mich. | 784 840 | 127 765 | 912 605 | 139 545 | 31 937 | 171 482 | 1 084 087 |
| Acapulco, Gro. | 131 455 | 20 404 | 151 859 | 436 419 | - - | 436 419 | 588 270 |
| Salina Cruz, Oax. | 127 660 | 18 054 | 145 714 | 74 332 | 6 970 755 | 7 045 087 | 7 190 801 |
| Pto. Madero, Chis. | - - | - - | - - | - - | - - | 35 | 35 |
| SUMA PTOS. PACIF. | 4 587 398 | 7 841 205 | 12 428 603 | 15 888 105 | 8 601 727 | 24 489 912 | 36 918 515 |
| TOTAL PACIF. Y GOLFO | 13 519 646 | 52 536 234 | 66 055 080 | 33 305 009 | 25 214 744 | 58 519 833 | 124 575 713 |

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. S.C.T.

(26...)

CUADRO 7
PRODUCTOS SIGNIFICANTES DE IMPORTACION EN PUERTOS NACIONALES
1980

| PRODUCTOS | TONELADAS | PORCENTAJE |
|--------------------------|------------|------------|
| TOTAL : | 13 519 719 | 100.00 |
| Maíz | 3 478 411 | 25.73 |
| Roca Fosfórica | 1 049 045 | 7.76 |
| Sorgo | 1 009 581 | 7.47 |
| Carbón Mineral | 649 053 | 4.80 |
| Petróleo y Derivados | 547 126 | 4.05 |
| Azúcar | 515 273 | 3.81 |
| Soya | 504 041 | 3.73 |
| Trigo | 479 735 | 3.55 |
| Sosa | 278 607 | 2.06 |
| Tubería de Acero | 277 508 | 2.03 |
| Cemento | 272 403 | 2.02 |
| Lámina de Acero | 263 794 | 1.95 |
| Maquinaria y Refacciones | 223 799 | 1.66 |
| Productos Químicos | 188 396 | 1.39 |
| Barita | 169 976 | 1.26 |
| Acero | 163 510 | 1.21 |
| Material de Construcción | 151 617 | 1.12 |
| Contenedores | 148 640 | 1.10 |
| Mineral de Hierro | 146 574 | 1.08 |
| Fertilizantes | 143 741 | 1.06 |
| Papel | 141 764 | 1.05 |
| Agrícolas Transformados | 139 436 | 1.03 |
| Fosfato de Amonio | 139 233 | 1.03 |
| Urea | 109 968 | 0.81 |
| Cloruro de Potasio | 108 642 | 0.80 |
| Barras de Acero | 97 860 | 0.72 |
| Manganeso | 97 824 | 0.72 |
| Ilmenita | 96 921 | 0.72 |
| Leche en Polvo | 96 602 | 0.71 |
| Acido Sulfurico | 87 623 | 0.65 |
| Sulfato de Amonio | 83 700 | 0.62 |
| Varilla | 76 509 | 0.57 |
| Productos Industriales | 73 315 | 0.54 |
| Semilla de Girasol | 70 108 | 0.52 |
| Rieles | 66 644 | 0.49 |
| Alúmina | 66 182 | 0.49 |
| Concentrado de Plomo | 60 705 | 0.45 |
| Arroz | 53 914 | 0.40 |

PASA A LA SIGUIENTE HOJA: . . .

(27...)

CUADRO 7 (Continuación)
PRODUCTOS SIGNIFICANTES DE IMPORTACION EN PUERTOS NACIONALES
1980

| PRODUCTOS | TONELADAS | PORCENTAJE |
|---------------------|-----------|------------|
| Acido Fosfórico | 52 606 | 0.39 |
| Agrícolas | 49 593 | 0.37 |
| Bauxita | 42 696 | 0.32 |
| Productos de Animal | 34 319 | 0.25 |
| Varios | 1 012 725 | 7.49 |

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. S.C.T.

(28...)

CUADRO 8
PRODUCTOS SIGNIFICANTES DE EXPORTACION EN PUERTOS NACIONALES
1980

| PRODUCTOS | TONELADAS | PORCENTAJE |
|-----------------------------|------------|------------|
| TOTAL: | 52 536 234 | 100.00 |
| Petróleo y Derivados | 41 625 736 | 79.23 |
| Sal | 5 601 295 | 10.66 |
| Sulfato de Calcio | 1 615 540 | 3.08 |
| Azufre Líquido | 992 498 | 1.89 |
| Mieles Incristalizables | 355 845 | 0.68 |
| Concentrado de Cobre | 280 045 | 0.53 |
| Fluorita | 187 507 | 0.36 |
| Azufre Granel | 161 929 | 0.30 |
| Sulfato de Sodio | 157 084 | 0.30 |
| Cemento | 154 768 | 0.29 |
| Algodón | 141 369 | 0.27 |
| Concentrado de Cinc | 124 169 | 0.24 |
| Manganeso | 111 228 | 0.21 |
| Acido Fosfórico | 93 712 | 0.18 |
| Espatofluor | 80 183 | 0.15 |
| Fino de Coque | 78 654 | 0.15 |
| Garbanzo | 77 943 | 0.15 |
| Plomo | 66 856 | 0.13 |
| Contenedores | 62 688 | 0.12 |
| Acido y Dimetil Tereftalato | 34 533 | 0.07 |

(29...)

CUADRO 8 (Continuación)
PRODUCTOS SIGNIFICANTES DE EXPORTACION EN PUERTOS NACIONALES
1980

| PRODUCTOS | TONELADAS | PORCENTAJE |
|----------------------|-----------|------------|
| Ferromanganeso | 31 046 | 0.06 |
| Arrabio | 24 231 | 0.05 |
| Alquitrán de Hulla | 21 599 | 0.04 |
| Semilla de Trigo | 17 342 | 0.03 |
| Minerales | 17 036 | 0.03 |
| Agrícolas | 16 018 | 0.03 |
| Ajonjolí | 14 815 | 0.03 |
| Fluoruro de Aluminio | 14 702 | 0.03 |
| Productos Químicos | 14 649 | 0.03 |
| Oxido de Manganeso | 12 990 | 0.02 |
| Varios | 260 958 | 0.50 |

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. S.C.T.

CAPITULO III

LOS CONSEJOS DE USUARIOS: SU PAPEL EN EL COMERCIO EXTERIOR.

El principal interés de los usuarios del transporte es conseguir que sus mercancías sean trasladadas hasta el punto de destino con la mayor seguridad, economía y rapidez posibles, para lo cual debe contar con los elementos necesarios, tales como servicios adecuados y fletes razonables, entre otros.

En la medida que los usuarios, ya sea individualmente o por medio de un consejo que los represente, logren satisfacer esos requisitos, se verá también beneficiado el comercio exterior del país al que pertenecen, toda vez que al obtener servicios e itinerarios de buques acordes a las corrientes de tráfico, es posible una adecuación que permitirá aprovechar al máximo los espacios de bodega, tanto de los barcos como de los puertos de la ruta y equipos de éstos.

Asimismo, podemos argumentar que al obtener bajos niveles en las tarifas de fletes, y en vista de que en los países en desarrollo generalmente éstos son pagados a líneas extranjeras, ya que carecen de una marina mercante propia, los consejos de usuarios ayudan a evitar grandes fugas de divisas, además de que favorecen la capacidad de competencia de los productos de estos países en el mercado internacional.

Con esta finalidad, el Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones (CIPE), de la OEA, ha indicado su apoyo total al empeño de establecer consejos de usuarios como medio de promover el comercio exterior en América, o bien como uno de los medios más eficaces para llegar a una mayor comprensión y acuerdo entre los

(31...)

embarcadores y las empresas que proveen de servicios al transporte marítimo³⁸.

Si tomamos en cuenta que "el transporte marítimo es un mecanismo o instrumento indispensable para el logro de los progresos nacionales de desarrollo del comercio exterior, y que, por tanto, sus prácticas deben estar acordes con el interés nacional"³⁹, podemos afirmar que los consejos nacionales de usuarios existen para luchar por los intereses de sus asociados y, al mismo tiempo, por los intereses del país, ya que "los fletes marítimos, tanto por su nivel como por las políticas mismas de los navieros, es un costo que no solamente afecta al comercio exterior del mismo, sino que tiene sus repercusiones en las posibilidades de comercialización externa de los países en desarrollo, en el precio de las materias primas o los productos terminados de importación y, por consiguiente, en el nivel del costo de la vida"⁴⁰.

1. DEFINICION DEL CONCEPTO Y CARACTERISTICAS NECESARIAS PARA SU EFECTIVIDAD.

Considerando que las condiciones sociales, económicas y políticas varían considerablemente de un país a otro, la UNCTAD se ha abstenido, muy atinadamente, de ofrecer una definición y elaborar un modelo con carácter de universales de los consejos de usuarios, pero sí ha definido el concepto de una manera general.

En el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, dicho organismo considera a los consejos de usuarios como una "asociación u organización -

³⁸ O E A. VII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. IV Conferencia Portuaria Interamericana. CIES/PUERTOS/55. 1976. Washington, D.C.; p. 15.

³⁹ O E A. Vergnaud Carvajal, J. Programa Portuario y de ...; p. 26

⁴⁰ Ibidem; p. 14.

(32...)

equivalente que fomenta, representa y protege los intereses de los usuarios y que ha sido reconocida como tal por las autoridades competentes del país cuyos usuarios representa, si así lo desean dichas autoridades"⁴¹.

Asimismo, la UNCTAD ha apuntado que, a su juicio, "the prime purpose of a - shippers' council is to unite shippers and to give them the necessary bargaining strength to obtain adequate and efficient services at the minimum cost whether in the liner or in the non-liner sectors of shipping"⁴².

Por su parte, al referirse a este tipo de organizaciones, la OEA dice que - "se trata de asociaciones de importadores y exportadores, ya sean públicos o privados, como personas jurídicas y/o naturales que normalmente utilizan los distintos medios de transporte para el movimiento de las importaciones y exportaciones de un país"⁴³.

Una definición más amplia es la expuesta en la "Carta a los Usuarios del -- Transporte Internacional", que considera a un consejo de usuarios como "una asociación de importadores y exportadores que se unen para hacer frente común a los problemas del transporte internacional de mercancías, buscar solu

⁴¹ O N U, UNCTAD. Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias. TD/CODE/11/Rev. 1. 1974. Ginebra; Cap. I (Definiciones).

⁴² O N U, UNCTAD. "Protection of Shipper Interests". TD/B/C.4/176. 1978. Nueva York; p. 15.

El texto podemos traducirlo al español como:

"el propósito principal de un consejo de usuarios es unificar a éstos y proporcionarles la fuerza de negociación necesaria para obtener servicios adecuados y eficientes a un costo mínimo, ya sea en el sistema de líneas regulares conferenciadas o fuera de conferencia".

⁴³ O E A. Bases Generales....; p. 1.

(33...)

ciones a los mismos, tomar medidas necesarias para mejorar los sistemas de transporte, recibir asesoría para el desarrollo de sus importaciones y exportaciones y promover una infraestructura física del transporte que repercuta en beneficio nacional e individual"⁴⁴.

Existen una serie de características o factores que contribuyen, en mayor o menor medida, a que un consejo de usuarios funcione efectivamente, entre ellos los principales son:

A) Representatividad auténtica de los interesados.

Es una condición básica para que un núcleo asociativo sea técnicamente -- considerado como un consejo de usuarios, toda vez que éstos nacen de la -- asociación de la carga, que es una característica fundamental, indepen-- dientemente de su organización.

La representación, además de auténtica, debe serlo de un porcentaje mayoritario de los volúmenes de carga del comercio exterior del país de que -- se trate.

Sin embargo, "pueden darse organizaciones de usuarios del transporte constituidas por representación indirecta a través de otras asociaciones privadas, que en un momento dado pueden ser representativas de los usuarios directos, si están agrupados los sectores primordiales de la importación y la exportación y sus estatutos, a su vez, dan margen para hacer efectiva esa representación"45.

⁴⁴ IMCE, CONAFLEMAR. "El Consejo de Usuarios". Carta a los Usuarios del Transporte Internacional. Núm. 10, Vol. I. 1974. México; p. 2.

⁴⁵ O E A. Bases Generales para ...; p. 5.

(34...)

Empero, lo anterior no se contrapone a la posibilidad de fortalecer el consejo de usuarios mediante la afiliación individual de los diferentes miembros de esas asociaciones privadas, lo que proporcionaría a éstos una participación directa.

La necesidad de que estas organizaciones se constituyan con verdaderos usuarios, vendedores o compradores, lo justifica la siguiente afirmación - expuesta por la ONU y la CEPAL: "en algunos países, el interés nacional queda supeditado al de embarcadores intermediarios, que no sufren personalmente el impacto de los fletes y que pueden absorber los mayores costos de transporte pagando precios rebajados a los productores locales"⁴⁶, o aumentando los precios de los productos destinados al consumo doméstico, en el caso de las importaciones.

Además, existen "categorías de personas, instituciones y empresas comerciales, a las que no se puede atribuir interés de usuario y que, por lo tanto, no se les debe permitir ingresar a los consejos de usuarios que estamos recomendando"⁴⁷.

B) Reconocimiento gubernamental.

Es muy importante que los poderes públicos reconozcan al consejo de usuarios como una entidad legal que coincide con el interés nacional, toda vez que de ello dependerá el apoyo que los usuarios reciban de las autoridades; dicho apoyo podría ser, por ejemplo, mediante el respaldo de alguna oficina de investigación de transporte marítimo, la cual proporcionaría -

⁴⁶ Boletín O N U-CEPAL. "Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina". Núm. 10. 1977. Santiago de Chile; p. 3.

⁴⁷ Zuloaga, José G. Los Transportes Marítimos ...; pp. 79-80.

(35...)

al consejo análisis y estudios técnicos que permitieran conocer en qué medida los fletes que paga el usuario son adecuados a los servicios que recibe. .

Sin embargo, los consejos de usuarios deberán evitar al máximo la intervención en su seno del gobierno como autoridad, ya que ello debilitaría el espíritu de libre empresa de dichas instituciones e impediría que se desarrollaran de manera natural y de acuerdo a sus posibilidades, además de que las Conferencias Marítimas generalmente se abstienen de negociar con organismos en que exista injerencia gubernamental.

Un consejo de usuarios debe, pues, mantener su autonomía política por encima de otros intereses. Pero esto no impide que las empresas del sector público que utilizan el transporte marítimo, para sus exportaciones o importaciones, pasen a formar parte del consejo de usuarios⁴⁸ con carácter de asociados.

El reconocimiento puede ser "por medio de disposiciones legislativas o administrativas del gobierno, y varía según el ordenamiento o los requisitos jurídicos para este tipo de entidades existentes en cada país"⁴⁹; las repercusiones de ese reconocimiento como entidad jurídicamente establecida,

⁴⁸ Tal es el caso de México, donde el Gobierno Federal decidió apoyar a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., al disponer que las Secretarías y Departamentos de Estado, así como los organismos descentralizados y empresas de participación estatal que sean usuarios del transporte marítimo deberán asociarse a dicha organización. Ver Anexo I.

⁴⁹ O E A. Bases Generales para ...; p. 6.

(36...)

pueden llegar hasta la relación que debe tener con los navieros⁵⁰ nacionales o extranjeros, autoridades portuarias y agentes aduanales, entre otros.

Los gobiernos deben, pues, "proteger los intereses de los usuarios y fomentar su actividad institucional en la misma forma como protegen los intereses de las líneas navieras nacionales"⁵¹, ya que "el éxito de las negociaciones (de los consejos de usuarios) con las Conferencias, depende en gran medida del respaldo que los gobiernos estén dispuestos a dar mediante la promulgación de leyes o a través de medidas de orden administrativo"⁵².

C) Reconocimiento por parte de las Conferencias Marítimas.

Esta es una condición elemental para lograr el entendimiento, que es la base del sistema de consultas.

Generalmente, las Conferencias no han vacilado en otorgar su reconocimiento a los consejos de usuarios de los países desarrollados⁵³, no así a los de países en vías de desarrollo, donde se han mostrado renuentes a estable

⁵⁰ En este punto debemos recordar que el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas supone, como elemento necesario en el sistema de consultas, la existencia de consejos nacionales de usuarios legalmente constituidos, por lo que los gobiernos deben ofrecer en breve su reconocimiento a ese tipo de organizaciones.

⁵¹ Armada del Ecuador. Bases para la Estructuración y Funcionamiento de la División de Fletes. 1977. Guayaquil, Ecuador; p. 21.

⁵² O N U, UNCTAD. Oficina Central de Reserva de Espacio de Carga de Sri Lanka. TD/B/C.4/108. 1973. Ginebra; p. 8.

⁵³ Debemos recordar que en estos países los navieros son, también, los usuarios de los servicios del transporte marítimo. Vid Supra, Cap. I, p. 7.

(37...)

cer sistemas oficiales de consulta con los grupos de usuarios, pues las Conferencias "todavía no tienen un concepto global de la problemática del área que regulan, sino que consideran su labor cumplida al mantener sistemas de consulta con organizaciones de Europa, Estados Unidos y Asia, por ejemplo"⁵⁴.

Así pues, debemos reconocer que este factor es un "elemento indispensable para el logro de objetivos de la organización, pues si no existe interlocutor en el marco de las consultas y negociaciones, no podrán lograrse efectos favorables en las gestiones de usuarios"⁵⁵.

Ambas partes deberán cooperar para establecer medios de conciliación y arbitraje para aquellos casos en que no se llegue a algún acuerdo en la solución de sus problemas.

La confianza y comprensión entre usuarios y navieros, y obviamente los gobiernos, son ingredientes esenciales, y la renuencia de uno de ellos dificultará el entendimiento.

D) Contar con métodos alternativos de embarque.

Por muy unidos que se encuentren los usuarios y por mucha información de que dispongan, su fuerza en las negociaciones depende en gran parte de las opciones de servicios que se les ofrezcan.

O sea que la flexibilidad de las Conferencias en las negociaciones depende de la variedad de alternativas que tengan los usuarios, toda vez que -

⁵⁴

O E A. Bases Generales para ...; pp. 7-8.

⁵⁵

ibidem; p. 8. El subrayado es mío.

(38...)

si existe un gran número de competidores, prevalecerá hasta cierto punto - la ley de la oferta y la demanda, ya que habrá forma de presionar a un armador con las condiciones ofrecidas por sus similares.

Por otra parte, cabe la posibilidad de ofrecer por parte del consejo de usuarios un acuerdo de servicio exclusivo a una Conferencia, lo que puede llamar la atención de los armadores.

E) Autonomía financiera.

La autonomía financiera es otra de las características necesarias para el buen funcionamiento de un consejo de usuarios. Este aspecto es fundamental para no limitar o condicionar la actividad política de la organización, la cual debe funcionar sin presiones que vicien sus objetivos.

Por esta razón, "los consejos de usuarios deben buscar su propia vida económica, tratando de que las cuotas periódicas sean apenas una proporción - del ingreso, ya que si (sólo) se espera la colaboración de los miembros para el crecimiento del consejo, su desarrollo será muy lento"⁵⁶

Para lograr esta condición, y toda vez que un consejo de usuarios es un organismo sin afán lucrativo, existen varias fuentes probables:

- a) Cuotas por inscripción y periódicas;
- b) Por servicios técnicos o estudios especializados que se le soliciten; y
- c) Aportes de asociaciones industriales y comerciales que hayan sido beneficiadas con los servicios del consejo.

⁵⁶ O E A. Bases Generales para ...; p. 53.

(39...)

El criterio de la OEA respecto a las fuentes de financiación de un consejo de usuarios y su dinámica, puede verse en el Cuadro 9.

F) Organización adecuada y Secretaría competente.

Las mismas funciones y objetivos del consejo hacen necesaria una organización permanente y funcional, ya que de ésta dependerá en gran manera la ejecución de las políticas y decisiones que saquen adelante a los grupos de usuarios.

Pero además de una organización adecuada, en el consejo de usuarios hace falta personal capacitado, ya que la carencia de éste ha sido una de las principales causas por las que han fracasado estas entidades en el mundo entero, y muy especialmente en América Latina⁵⁷.

Para lo relativo a la organización, el Cuadro 10 ofrece un organigrama que puede resultar apropiado para un consejo de usuarios.

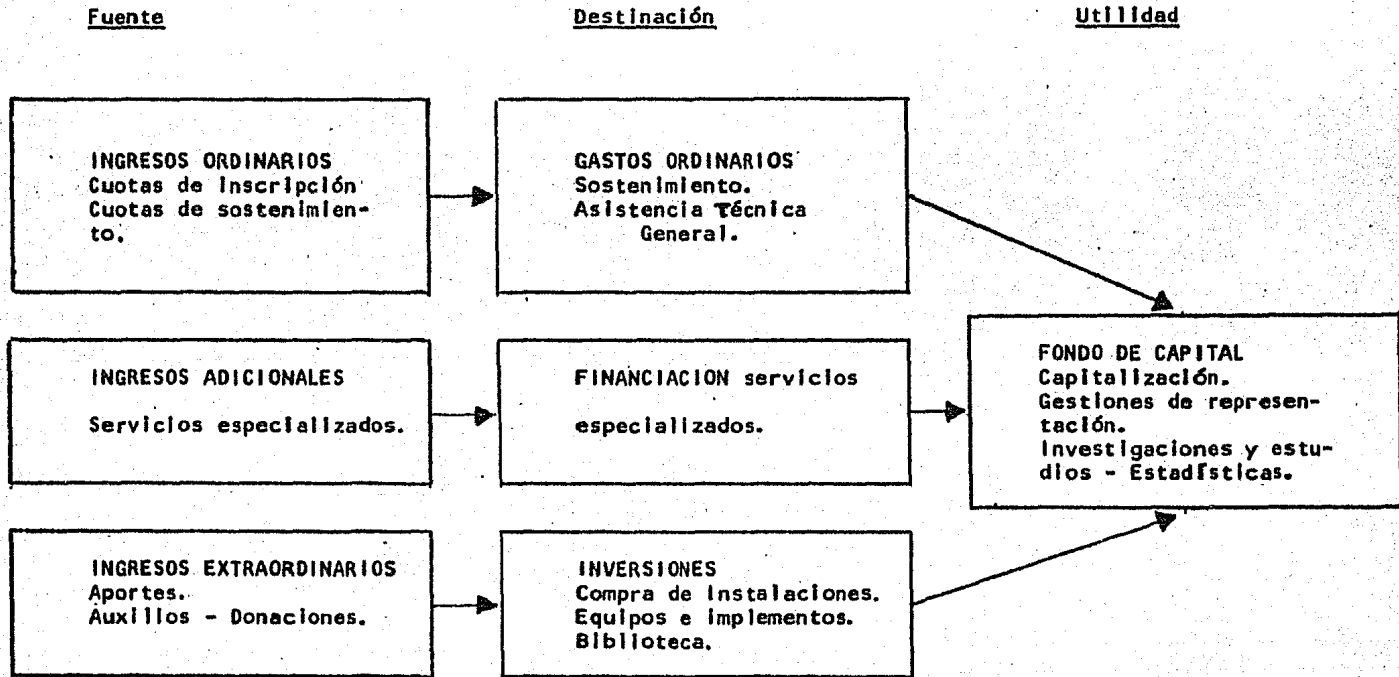
En lo que respecta a la Secretaría Ejecutiva, deberá ser una persona sumamente enterada de la problemática marítima y con iniciativa suficiente para establecer relaciones institucionales con otras partes interesadas en el transporte por agua, así como para lograr la cooperación de otros consejos nacionales y regionales de usuarios, a fin de consolidar intereses comunes.

⁵⁷ En muchas ocasiones el fracaso de los consejos de usuarios obedece a que fueron establecidos sin una base técnica.

CUADRO 9

FUENTES DE FINANCIACION DE LOS CONSEJOS DE USUARIOS Y SU DINAMICA.

(...07)

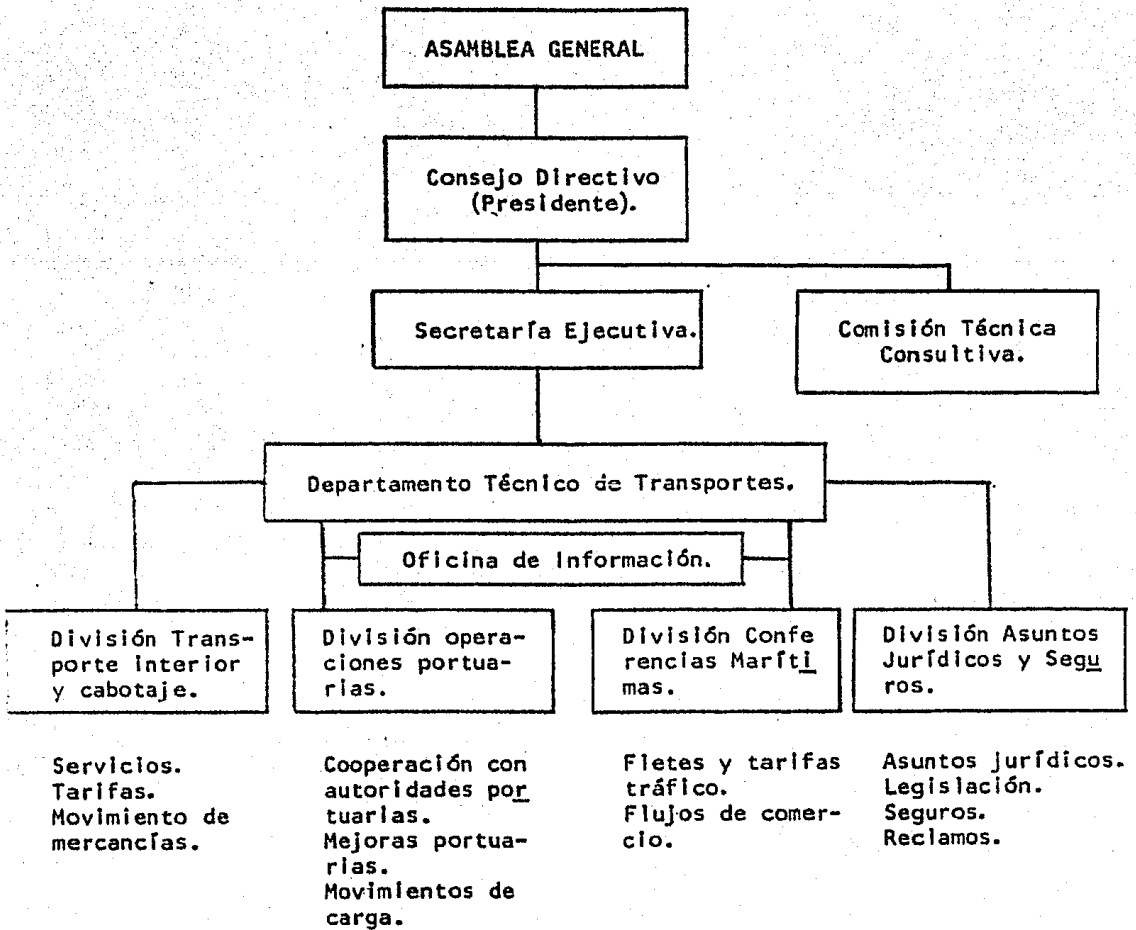


FUENTE: O E A. Documento CIES/CECON-TRANS/27.

(41...)

CUADRO 10

ORGANIGRAMA MODELO PARA UN
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS



NOTA: Este organigrama se elaboró en base a una elección de los órganos que han obtenido mejor resultado en diversos consejos de usuarios.

(42...)

Una vez establecido y en funciones, el consejo de usuarios debe fijarse claramente los objetivos que tratará de lograr con sus actividades. Entre los principales, podemos señalar:

- i) Buscar la designación, permanente o periódica, de representantes efectivos de las Conferencias en los principales puertos del país, ya que muy probablemente las deficiencias en los servicios obedezcan a que los centros de actividades de los armadores se encuentran en el extranjero, por lo que ignoran completamente el tipo de servicios que los usuarios necesitan;
- ii) Estudiar y buscar la racionalización de los servicios de transporte marítimo, de acuerdo a las necesidades del tráfico y las distintas actividades comerciales;
- iii) Que se establezcan niveles de fletes razonables, que permitan "la normal comercialización de los productos, incentivar las exportaciones y asegurar la rentabilidad de los navieros"⁵⁸;
- iv) Estudiar y sugerir medidas que redunden en el fomento de las exportaciones;
- v) Publicación por parte de las Conferencias de sus tarifas de fletes y reglamentos que se aplican en sus embarques;
- vi) Lograr que las modificaciones en los fletes, recargos y otros, sean notificados a los usuarios con anticipación suficiente para que éstos lleven a cabo las consultas y negociaciones que procedan; y
- vii) Concientizar y orientar a sus miembros para que, cuando sea posible, efec-

⁵⁸ O. E. A. Bases para la Estructuración ...; p. 21.

(43...)

túen las compraventas internacionales en términos que les permita elegir la línea transportista. Esto es, que los importadores realicen sus compras en términos FOB y los exportadores sus ventas en condiciones CIF⁵⁹.

Los consejos de usuarios deben enfocar sus actividades en tres direcciones distintas: los transportistas, los usuarios y el sector público. Esto puede observarse en el Cuadro 11, así como los métodos de trabajo que deben mantenerse con cada sector, de acuerdo a la opinión de la O E A.

2. SU NECESIDAD Y EFICACIA.

El transporte marítimo se divide en dos grandes sistemas o tipos de servicios: el sistema de líneas regulares y el de fletamentos.

Tomando en cuenta que en este último rige la ley de la oferta y la demanda, - lo cual garantiza la existencia de cierto equilibrio entre las fuerzas de las partes contractuales del transporte marítimo, es el sistema de líneas regulares el que interesa para los fines de este trabajo, toda vez que es ahí donde se pueden captar los problemas que surgen de la disparidad de fuerzas entre - el usuario y el armador.

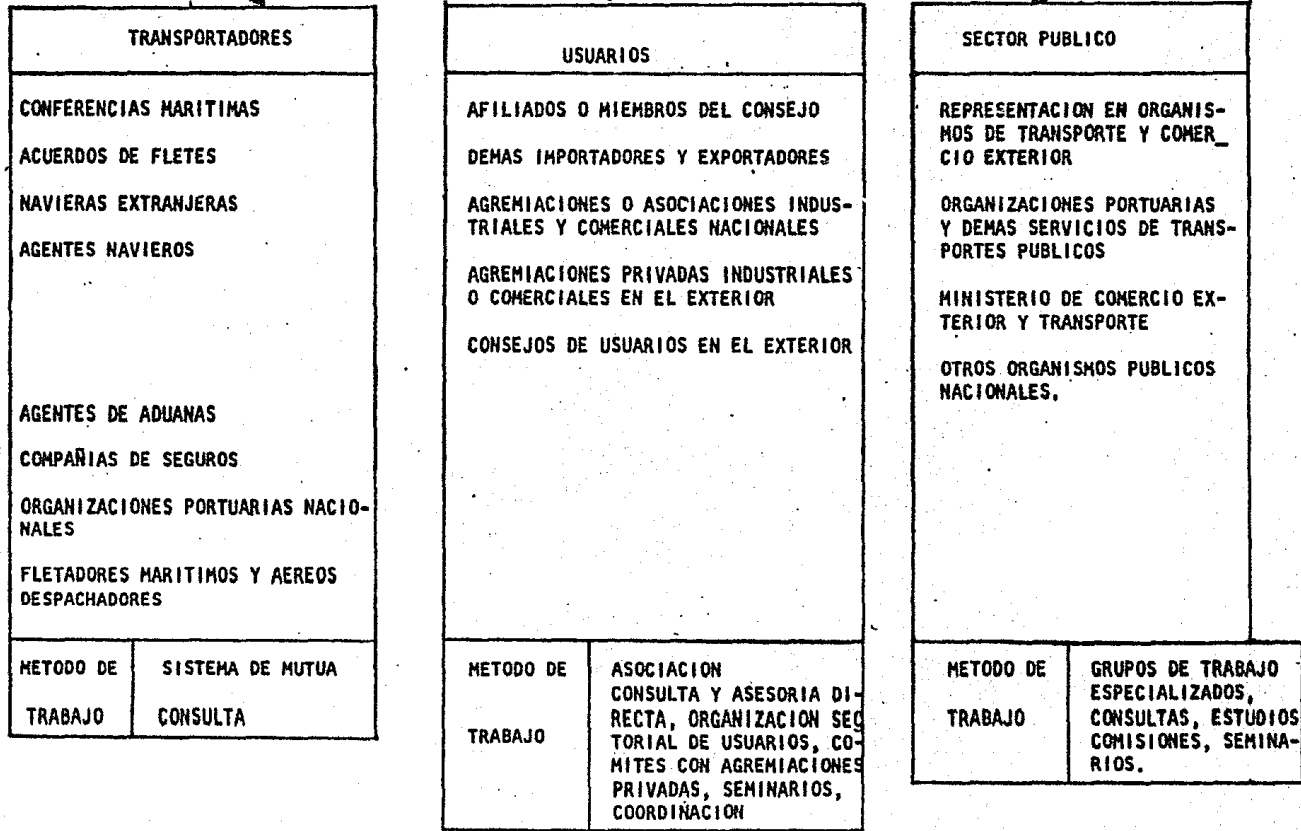
El desequilibrio surge desde el momento en que en determinado puerto existe - un gran número de usuarios frente a un reducido número de transportistas, lo que se agrava en extremo al reunirse éstos en Conferencias. Una de las solu

⁵⁹ Estos objetivos fueron obtenidos en entrevistas con los Secretarios Ejecutivos de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., y la Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

CUADRO 11

ORIENTACION DE LAS
ACTIVIDADES DE UN
CONSEJO DE USUARIOS

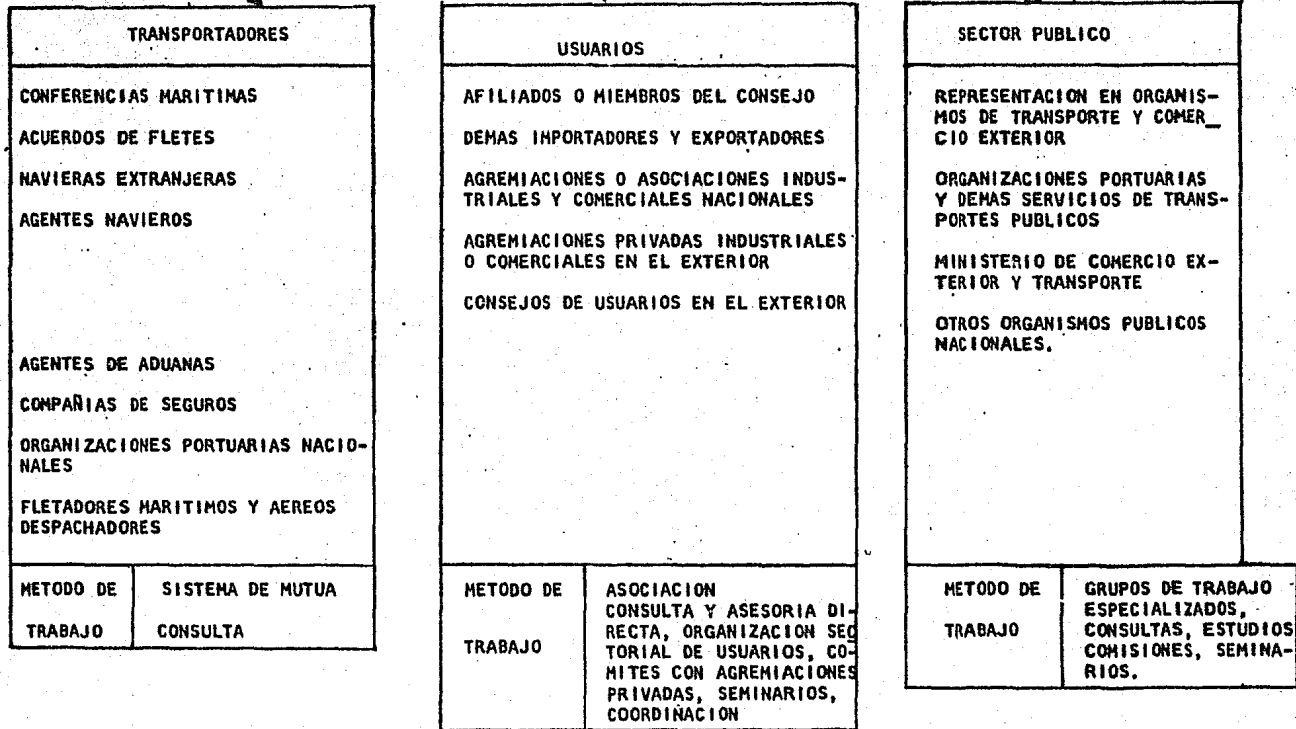
(...fff)



CUADRO 11

ORIENTACION DE LAS
ACTIVIDADES DE UN
CONSEJO DE USUARIOS

(*)



FUENTE: OEA. Documento CIES/CECON-TRANS/27

(45...)

ciones parciales⁶⁰ más viables al problema la presentan, indudablemente, las organizaciones de usuarios que constituyen un frente común negociador; además, debemos considerar que "lo que está en juego es no sólo la subsistencia de cada usuario, sino el comercio exterior del país o de los países de que se trata".⁶¹

Existen ciertas condiciones que son determinantes de la necesidad de crear consejos nacionales de usuarios, capaces de representar y vigilar los intereses del usuario en un plano de mayor igualdad ante las Conferencias Marítimas, las cuales se han caracterizado como verdaderos entes monopolistas; entre esas condiciones podemos señalar las siguientes:

- a) El usuario aislado es, hasta cierto punto, incapaz de influir de manera efectiva ante las Conferencias o las autoridades nacionales. Posiblemente algunos consorcios, o grupos de usuarios, sean de tal importancia que se consideran con posibilidades de obtener mayores ventajas negociando en forma directa con las Conferencias, sin necesidad de ceder la función negociadora a un consejo de usuarios naciente o aún no fortalecido. Pero esto, enfocado del punto de vista del interés nacional, puede debilitar el poder de negociación del país.⁶²

⁶⁰ En la práctica, es improbable a corto y mediano plazo una solución que signifique una completa y auténtica igualdad entre usuarios y armadores en los países en vías de desarrollo.

⁶¹ O N U, UNCTAD. Mecanismo de Consulta. Protección de los Intereses de los Usuarios: ¿Cuáles son los Intereses de los Usuarios?. TD/B/C.4/127/Supp. 1, 1975. Ginebra; p. 5.

⁶² A este obstáculo puede darse la solución que atinadamente sugiere la UNCTAD en su documento "Mecanismo de Consulta. Protección de los Intereses de los Usuarios", TD/B/C.4/127/Supp. 2, y que consiste en introducir en los Estatutos del consejo una cláusula que estipule la reserva del derecho de los consorcios, o grupos de usuarios, a negociar con los armadores en forma directa y a nombre propio, siempre y cuando lo notifiquen previamente al consejo.

(46...)

Es lógico que las Conferencias cedan con mayor facilidad a las exigencias - de un organismo que está respaldado por la carga de todo el comercio exterior de un país; no así cuando se trata de un usuario aislado, por muy importante que éste sea;

b) Para el buen funcionamiento de un mecanismo de consulta oficial, se supone la existencia de un ente representativo de los usuarios, que contará con poder negociador suficiente para equilibrar la fuerza conferenciada y para presionar a los navieros, a fin de lograr avisos anticipados de las variaciones en los fletes⁶³ y del establecimiento de recargos, así como la eliminación de fletes no especificados (N.O.S.) para productos que no resistan un alto costo por su transporte y, en general, que se tomen en cuenta los intereses del usuario en las políticas que le atañen; además, el consejo de usuarios servirá a sus asociados como organismo asesor en lo relativo al transporte acuático;

c) Además de representar a los usuarios frente a las Conferencias, es necesario que el organismo establezca los canales de comunicación pertinentes con las autoridades del país, con quienes colaborará en los programas de fomento al comercio exterior, y con otros consejos de usuarios, con los cuales buscará la integración regional o subregional para, así, aumentar la capacidad de negociación en la zona que se encuentren ubicados⁶⁴;

d) De entrar internacionalmente en vigor el Código de Conducta para las Confe-

⁶³ Debemos considerar que la defensa de los niveles de fletes, además de evitar en gran parte la fuga de divisas, ya que, por ejemplo, de los fletes que México paga anualmente, aproximadamente el 88% son para líneas extranjeras, también significa la defensa del productor nacional, que es quien a largo plazo resulta más perjudicado con las elevadas tarifas de transporte.

⁶⁴ Vid Supra. Cuadro 11; p. 44.

(47...)

rencias Marítimas, lo cual se espera a corto plazo, y de ello se habla de manera más amplia en un capítulo posterior de este trabajo, se hace necesario establecer consejos de usuarios en cada país, ya que se ocuparán de representar a los exportadores e importadores para los efectos que el mismo Código señala; y

- e) Son innumerables los obstáculos a que se enfrentan los países en desarrollo en materia de transporte marítimo, especialmente los de América Latina, donde las condiciones y costos del transporte sólo han beneficiado a los transportistas; es aquí donde los consejos de usuarios pueden significar una de las soluciones que ayudarán a salir del subdesarrollo al disminuir la dependencia en este aspecto⁶⁵.

Una vez establecidos, y en condiciones óptimas de funcionamiento, los consejos de usuarios ofrecen al país un sinnúmero de beneficios que "están directamente relacionados con el grado de desarrollo o la dinámica con que resuelvan los problemas de interés nacional"⁶⁶.

En base a las diversas experiencias analizadas en la investigación, podemos señalar que entre los beneficios que reporta la eficacia de las organizaciones de usuarios destacan las siguientes:

- i) Los exportadores e importadores cuentan con un organismo que los representa como bloque y defiende sus intereses. Así, la existencia de estos grupos implica cierto equilibrio en las relaciones entre los transportistas y los u-

⁶⁵ La información sobre este tema fue proporcionada por el personal técnico de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, de la S.C.T.

⁶⁶ O E A. Bases Generales para ...; p. 10.

(48...)

suarios, que son las partes esenciales del sistema de consulta.

Además, de funcionar óptimamente dicho sistema, el consejo contará con avisos anticipados de incrementos generales y parciales, de establecimiento de recargos y otros, lo que le permitirá consultar y negociar el concepto con antelación suficiente para lograr mayores beneficios;

ii) Al evitar que existan elevados niveles de fletes, se obtienen grandes economías en el pago de éstos, lo cual beneficia al usuario y al país, toda vez que al resultar económico el transporte de las mercancías se estimularán, -- obviamente, las exportaciones, en especial de los productos no tradicionales, lo que favorecerá la diversificación y ampliación de los mercados internacionales;

iii) Además, al contar con bajos niveles de fletes, la balanza de pagos nacional se beneficiará en gran forma al disminuir la fuga de divisas por concepto de pago de fletes;

iv) Con el consejo de usuarios, el país dispone de un organismo especializado en transporte que canaliza y evalúa los problemas de la carga y puede, en un momento dado, conocer las necesidades reales de transporte de los importadores y exportadores y proponer eficientes sistemas portuarios;

v) Los usuarios disponen de un apoyo técnico y un órgano de asesoría y consulta que puede presionar en representación de sus intereses, para lograr una adecuación de las prácticas y servicios de las Conferencias en beneficio del comercio exterior nacional; y

vi) El consejo de usuarios constituye el instrumento ideal para establecer rela-

(49...)

ciones con organismos similares de otros países, con lo que se favorecerá la posibilidad de Integración regional de los intereses de los usuarios⁶⁷.

A) Relaciones con las Conferencias Marítimas.

Teóricamente, el sistema de Conferencias es ventajoso para el comercio exterior de los países, y no sólo por la uniformidad en los fletes, sino también por su estabilidad y los programas, aunque con limitaciones, que realizan las líneas asociadas para racionalizar sus tráficos.

Y decimos teóricamente porque en la práctica ha sido descuidado su funcionamiento y es usual observar políticas arbitrarias por parte de estas organizaciones en los países en desarrollo, que generalmente son los más afectados.

Por lo regular, las Conferencias hacen caso omiso de los usuarios de los países no desarrollados, lo que se demuestra en el hecho de que las líneas regulares que ofrecen el servicio entre países en vías de desarrollo y desarrollados, se han establecido tomando más en cuenta las necesidades del mercado de éstos que a las de los productores de aquéllos.

Además, "las Conferencias utilizan sus poderes de coordinación para aumentar los fletes, pero raras veces para lograr economías de funcionamiento - que hagan innecesarios los aumentos. De no haber una intervención exterior, es posible que esa situación se perpetúe"⁶⁸.

⁶⁷ Estos puntos son el resultado de un análisis de las diversas entrevistas que se señalan en el desarrollo de este trabajo.

⁶⁸ O N U, UNCTAD. Mecanismo de Consulta. Protección de los Intereses de los Usuarios: un programa de acción. TD/B/C.4/127/Supp. 1. 1975. Ginebra; p. 5.

(50...)

Por ello, se hace necesaria una mayor presión por parte de los consejos de usuarios sobre las Conferencias, a fin de obtener niveles de fletes acordes a las características de las exportaciones de los países no desarrollados, las cuales poseen un bajo o ningún valor agregado, y por ello precisan fletes razonables para llegar con precios competitivos a los mercados extranjeros ⁶⁹.

Por otra parte, las Conferencias "tienen una visión distinta de la forma como pueden actuar los consejos de usuarios de países industrializados y la manera como actuarían los de países en desarrollo. A los primeros los consideran organizaciones técnicas, a los segundos como 'sindicatos' que a toda costa tratan de imponer sus condiciones" ⁷⁰.

Por otra parte, un ejemplo claro de la dominación de los armadores sobre los usuarios en el sistema internacional del transporte, lo encontramos en las Reglas de la Haya ⁷¹, que en una de sus partes exonera a los porteadores de responsabilidad por pérdida de mercancías en tránsito; esto, a pesar de que ya ha transcurrido un siglo de la creación de la primera Conferencia Marítima. Asimismo, observamos que las obligaciones de los cargadores están concretamente definidas por los armadores, mientras que las de éstos son vagas o ambiguas.

⁶⁹ Ver Cuadro 12, donde se observa el porcentaje que el flete significa en el precio de algunos productos básicos de países en desarrollo.

⁷⁰ E. A. Programa Portuario y ...; p. 55.

⁷¹ Serán sustituidas por las Reglas de Hamburgo una vez que éstas entren en vigor.

(51...)

CUADRO 12

RELACION ENTRE LOS FLETES DE LOS BUQUES DE LINEA Y LOS PRECIOS DE DETERMINADOS PRODUCTOS BASICOS, 1970 y 1975 - 1978.

| Producto | Ruta | Flete en porcentaje del precio <u>a/b/</u> | | | | |
|--------------------|--|--|------|------|------|------|
| | | 1970 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
| Caucho | Singapur/Malasia-Europa | 10,5 | 18,5 | 11,9 | 11,9 | 12,1 |
| Estaño | Singapur/Malasia-Europa | 1,2 | 1,6 | 1,4 | 1,0 | 1,0 |
| Yute | Bangladesh-Europa | 12,1 | 19,5 | 19,1 | 15,8 | 11,9 |
| Sisal | Africa oriental-Europa | 19,5 | 12,8 | 17,2 | 15,9 | 17,4 |
| Cacao en grano | Ghana-Europa | 2,4 | 3,4 | 1,7 | 1,0 | 1,7 |
| Aceite de coco | Sri Lanka-Europa | 8,9 | 9,1 | 8,5 | 10,1 | 9,7 |
| Té | Sri Lanka-Europa | 9,5 | 10,4 | 9,6 | 6,0 | 6,4 |
| Café | Brasil-Europa | 5,2 | 9,7 | 4,4 | 3,1 | 5,6 |
| Almendras de palma | Nigeria-Europa | 8,8 | 25,5 | 28,4 | 23,6 | 15,1 |
| Café | Colombia (puertos del Atlántico)-Europa | 4,2 | 5,7 | 3,0 | 1,8 | 2,4 |
| Cacao en grano | Brasil-Europa | 7,4 | 8,2 | 6,4 | 3,2 | 5,0 |
| Café | Colombia (puertos del Pacífico) - Europa | 4,5 | 6,3 | 3,2 | 2,0 | 3,2 |

a/ Precios c.i.f., para el caucho (Londres-CRS), el estaño, el yute (Reino Unido - calidad pwc), el sisal, el cacao en grano (Ghana-Europa) y las almendras de palma. Para el cacao en grano (Brasil-Europa) y el café (Colombia-Europa y Brasil-Europa), se cotizaron valores unitarios de exportación. Los precios de los demás productos se cotizan f.o.b.

b/ Los fletes incluyen los recargos variables por cierre del Canal de Suez cuando son aplicables, los factores de reajuste por precio del combustible y por variaciones de monedas y, respecto del aceite de coco solamente, un "recargo por limpieza de cisternas". Cuando ha sido menester convertir los fletes a otras monedas para 1978, el cálculo se ha basado en las paridades de las monedas indicadas en International Financial Statistics, publicadas por el Fondo Monetario Internacional (octubre de 1979), con validez hasta el final del año 1978. Los fletes anuales se han calculado tomando la media ponderada de los diversos fletes cotizados durante el año, según la duración del período en que estuvieran vigentes.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(52...)

Sin embargo, a mediados del presente siglo se empezó a poner en tela de juicio en varios países esa dominación de los armadores. El epítome de esa evolución lo representan los usuarios de Europa Occidental, donde sin embargo, hasta la fecha, no han logrado la discusión de problemas de fondo, como son el nivel y la estructura de los fletes.

A pesar de ello, el sistema conferenciado continúa como un legado del período histórico en el que los intereses de los armadores se consideraban predominantes sobre los intereses de los usuarios.

Es, pues, en extremo necesario para los consejos de usuarios establecer buenas relaciones con las Conferencias Marítimas, a fin de estudiar conjuntamente los problemas del transporte marítimo para su óptima solución.

Las bondades de un buen sistema de consulta y negociación pueden ilustrarse con el ejemplo de una reducción del 10% en las tarifas de fletes, lograda por los usuarios después de arduas negociaciones y que, mediante el mejoramiento de sistemas, pudiera convertirse en una reducción del 25% o más.

En el mecanismo de consulta y negociación puede existir un convenio verbal, pero éste no ofrece gran seguridad al consejo de usuarios, por lo que es preciso lograr un acuerdo por escrito, que vendría a ser la Nota de Entendimiento, para ofrecer una permanencia al sistema. En este documento se estipulan los temas de consulta y negociación y los procedimientos con que se llevarán a cabo.

Entre los principales puntos susceptibles de negociar entre los consejos de usuarios y las Conferencias podemos señalar:

(53...)

- a) Condiciones de servicio. Toda vez que "los beneficios del monopolio surgen cuando el poder de venta está concentrado de tal modo que puede fijarse la producción en la cantidad que produzca un rendimiento máximo"⁷², el consejo de usuarios deberá buscar que los servicios y las condiciones de su prestación correspondan a sus necesidades.
- b) Asuntos relativos a fletes. Como ejemplos de este sentido podemos señalar las negociaciones sobre incrementos generales, los avisos anticipados de modificaciones y el establecimiento de fletes promocionales, entre otros.

Es tal el poder en monopolio de las Conferencias, que estudios recientes de la O N U han demostrado que de no existir estas organizaciones de líneas navieras, los niveles de fletes serían mucho más bajos⁷³, en razón de la abierta competencia que existiría entre ellas⁷⁴. Ver Cuadro 13.

⁷² Torres Gaytán, Ricardo Teoría del Comercio Internacional. Ed. Siglo XXI. - - 1973. México; p. 33.

⁷³ Un flete se considera elevado si es desproporcionado en relación con el costo FOB o CIF de la mercancía, teniendo en cuenta todos los factores de transporte pertinentes; un flete es anómalo si es elevado en comparación con los que se aplican a mercancías semejantes en estiba, embalaje, valor u otros, en la misma tarifa o en la misma ruta, o bien si es más elevado que aquéllos que se aplican a mercancías iguales o semejantes embarcadas en otros puertos del mismo sector, así como cuando los fletes aplicados a las materias primas son más altos que los aplicados al producto manufacturado. Existirá discriminación cuando sea mayor el flete aplicado a una mercancía procedente de otros países con el mismo destino, siempre que las condiciones sean más o menos las mismas. - Otra discriminación será cuando el flete aplicado a una mercancía transportada al extranjero es más alto que el fijado a mercancías similares procedentes del exterior.

⁷⁴ Para mayor abundamiento en el tema puede consultarse el documento "Los Fletes - Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina". UP/OEA SER.G. 17/2. Programa de Transporte CEPAL/OEA, 1968. Nueva York.

CUADRO 13
INDICES DE FLETES, 1977-1979
(Cifras mensuales o trimestrales)

| | Fletes de los buques de línea a/(1965=100) | | | Fletamentos por tiempo de tramps de carga seca b/(1976=100) | | | Fletamentos por viaje de tramps de carga seca c/ (Julio 1965-Junio 1966=100) | | | Indice de fletes de los buques cisterna ^{c/} | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|------|------|--|------|------|---|------|------|---|------|------|------------------------------|------|------|---------------------------------------|------|------|-----------------------------------|------|------|---------------------------------|------|------|
| | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | Grandes petroleros/super-petroleros | | | Buques medianos para crudos. | | | Buques pequeños p/ crudos y refinados | | | Buques manojables p/no refinados. | | | Buques manojables p/ refinados. | | |
| | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 | 1977 | 1978 | 1979 |
| Enero | 224 | 237 | 247 | | | | 135 | 134 | 144 | 26 | 20 | 31 | 54 | 47 | 97 | 91 | 74 | 185 | 129 | 121 | 278 | 143 | 125 | 304 |
| Febrero | 225 | 241 | 250 | 81 | 87 | 138 | 136 | 133 | 146 | 25 | 21 | 22 | 56 | 43 | 95 | 118 | 80 | 174 | 157 | 110 | 296 | 173 | 123 | 279 |
| Marzo | 226 | 241 | 254 | | | | 133 | 134 | 158 | 29 | 19 | 44 | 53 | 42 | 119 | 86 | 76 | 204 | 125 | 122 | 307 | 140 | 126 | 258 |
| Abril | 229 | 242 | 259 | | | | 132 | 135 | 156 | 24 | 19 | 39 | 50 | 46 | 84 | 81 | 80 | 146 | 110 | 121 | 226 | 125 | 120 | 300 |
| Mayo | 229 | 242 | 265 | 81 | 115 | 194 | 129 | 148 | 168 | 22 | 20 | 38 | 47 | 49 | 101 | 83 | 79 | 181 | 112 | 114 | 249 | 114 | 121 | 275 |
| Junio | 229 | 241 | 269 | | | | 131 | 138 | 178 | 20 | 21 | 44 | 39 | 46 | 127 | 78 | 81 | 243 | 106 | 107 | 326 | 108 | 120 | 351 |
| Julio | 230 | 241 | 274 | | | | 132 | 137 | 196 | 22 | 26 | 71 | 44 | 49 | 150 | 80 | 88 | 233 | 112 | 127 | 329 | 109 | 133 | 363 |
| Agosto | 231 | 241 | 277 | 78 | 112 | 206 | 129 | 139 | 190 | 24 | 31 | 54 | 42 | 65 | 126 | 75 | 104 | 206 | 113 | 148 | 345 | 110 | 172 | 365 |
| Septiembre | 231 | 241 | 278 | | | | 131 | 141 | 201 | 23 | 36 | 55 | 42 | 64 | 122 | 77 | 103 | 236 | 113 | 157 | 366 | 115 | 186 | 373 |
| Octubre | 232 | 242 | 277 | | | | 134 | 142 | 203 | 25 | 45 | 54 | 43 | 92 | 124 | 74 | 136 | 222 | 113 | 149 | 402 | 116 | 205 | 408 |
| Noviembre | 233 | 242 | 278 | 84 | 133 | 237 | 136 | 149 | 206 | 28 | 50 | 54 | 47 | 128 | 135 | 83 | 212 | 265 | 132 | 282 | 431 | 130 | 275 | 398 |
| Diciembre | 233 | 242 | 276 | | | | 134 | 150 | 203 | 30 | 40 | 62 | 55 | 97 | 134 | 95 | 181 | 304 | 136 | 270 | 424 | 149 | 239 | 375 |
| Promedio mensual o trimestral | 229 | 241 | 267 | 81 | 112 | 194 | 133 | 140 | 179 | 25 | 29 | 47 | 47 | 64 | 118 | 85 | 106 | 217 | 122 | 152 | 332 | 128 | 162 | 337 |

NOTA: Los índices de este cuadro han sido redondeados al número entero más próximo.

a/ Índice de los fletes de los buques de línea confeccionado por el Ministerio de Transportes de la República Federal de Alemania. Cifras estimativas mensuales ponderadas de los fletes aplicables a las mercancías cargadas y descargadas, por buques de línea de todos los pabellones, en los puertos del sector Amberes/Hamburgo.

b/ Los índices han sido confeccionados y publicados trimestralmente por el General Council of British Shipping.

c/ Confeccionados y publicados por las Norwegian Shipping News (Oslo). Worldscale = 100, vigente cada año.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(55...)

Citando un informe de la "Economist Intelligence Unit", la O N U señala en uno de sus documentos:

"... El resultado es que detrás de la apariencia de una tarifa fija, el principio que se aplica es el de 'lo que el tráfico pueda soportar'. Es posible que el oportunismo sea la única regla aplicable, y que las tarifas de las Conferencias sean por definición anómalas. Sin embargo, no es sorprendente que en el contexto del sistema de Conferencias se dé lugar a quejas por aplicar las máximas tarifas que el tráfico pueda soportar"⁷⁵.

Debemos recordar que "las tarifas en el transporte marítimo de altura son fijadas en forma monopólica por las Conferencias de Fletes Marítimos, que son organismos que agrupan a las compañías navieras en el mundo para ejercer control sobre los fletes y las cargas marítimas"⁷⁶.

Por esta razón, en las consultas y negociaciones relativas a fletes, el consejo de usuarios debe buscar la asesoría de un organismo de investigación sobre transporte marítimo, a fin de que se realice un estudio a fondo para verificar los costos que apoyan la solicitud del incremento por parte de las Conferencias⁷⁷.

⁷⁵ O N U, UNCTAD. El Transporte Marítimo de Líneas ...; p. 90.

⁷⁶ México, S. C. T. "Técnica y Política Tarifaria". 1970. México; p. 83.

⁷⁷ Los costos o elementos que son considerados para establecer el nivel de los fletes son citados en Andrade Hurtado, J.A., et al.; op. cit., pp. 24 y 25; y son:

1. Naturaleza de la carga
2. Tonelaje a transportar
3. Disponibilidad de la carga
4. Posibilidad de robo
5. Posibilidad de daño
6. Valor de la mercancía
7. Tipo de embalaje
8. Estiba
9. Relación peso-medida (factor de estiba)

(56...)

De existir la simple discusión entre las partes, seguramente la Conferencia solicitará deliberadamente un incremento mayor al necesario para, así, poder conceder a los usuarios cierto porcentaje de "reducción" en el aumento solicitado en un principio.

- c) Racionalización de servicios. Entre los principales puntos susceptibles de negociarse en materia de servicios, podemos mencionar la frecuencia de las escalas y la adecuación de la capacidad de bodega.

Debemos aceptar que la entrada de nuevas líneas independientes en una ruta pueden provocar un exceso de tonelaje o espacio de bodega, lo que obviamente se traduce en una reducción de la capacidad media utilizada de los buques en ese servicio, lo cual por razones de costos es a su vez consecuencia de una alza de los fletes de las Conferencias al disminuir los cargamentos para cada línea; posteriormente ese incremento facilitará un aumento equivalente en los fletes de líneas no conferenciadas, que aún así continua-

-
10. Peso excesivo
 11. Largo excesivo
 12. Competencia de productos provenientes de otras fuentes de abastecimiento.
 13. Cargas por vías alternativas
 14. Competencia de otros transportistas
 15. Costos directos de operación
 16. Distancia entre los puertos
 17. Costos de manipulación de la carga
 18. Uso de chalanés
 19. Necesidad de entregas o servicios especiales
 20. Cargos fijos en determinadas etapas del transporte
 21. Seguros
 22. Instalaciones portuarias
 23. Reglamentaciones portuarias
 24. Cobros y derechos de puertos
 25. Derechos de canales
 26. Localización de los puertos y
 27. Posibilidad de contar con carga de regreso.

(57...)

rán por debajo del nivel de aquéllas.

Sin embargo, ello puede evitarse en gran parte con una racionalización de los servicios, ya que en la mayoría de los casos la ineficiencia de éstos o bedece más a la falta de coordinación entre las líneas de la Conferencia -- que a los deficientes sistemas de explotación.

La racionalización de los servicios se facilita más en las rutas en que operan Conferencias "cerradas" que en aquéllas que tienen servicios de Conferencias "abiertas"; ello en virtud de que la medida comprende la adaptación del espacio de bodega con que se cuenta, al volumen de carga a transportar, lo cual se complica en el momento en que la Conferencia permite pasar a formar parte de ella a otras compañías en cualquier momento.

Sin embargo, este factor no debe ser impedimento para que en cualquier ruta se intente una racionalización de los servicios.

d) Acuerdos de lealtad. En este aspecto se negociará el sistema y el monto de las bonificaciones, así como las formas de perder y recuperar la lealtad.

En sus relaciones con los usuarios, las Conferencias han establecido el sistema de "acuerdos de lealtad", o de fidelidad, que les permite asegurar que aquéllos utilicen de manera exclusiva o preferente sus servicios.

Mediante estos acuerdos, los usuarios se comprometen a utilizar para sus en víos, dentro de la zona en que sirve la Conferencia, exclusivamente buques de líneas afiliadas a ésta⁷⁸; por su parte, los armadores se comprometen a

⁷⁸ Excepto en los casos en que no se cuente con buque conferenciado disponible o con las características requeridas; para estas ocasiones se ha formalizado el documento llamado "waiver", que libera del compromiso al usuario y así pueda u tilizar el primer barco que arribe a puerto y pueda proporcionarle el servicio solicitado.

(58...)

entregar al usuario firmante un reembolso diferido de un porcentaje que alcanza hasta el 10% de los fletes pagados durante un período determinado⁷⁹, - generalmente de seis meses, o bien a aplicarle una tarifa especial a sus productos, que es el sistema de doble tarifa, o bien una rebaja inmediata de -- las tarifas normales⁸⁰.

Sin embargo, tomando en cuenta que esta práctica tiene como finalidad eliminar la competencia externa, efectiva o probable, la Conferencia está en posibilidad de exceptuar de esos "acuerdos" a algunos puertos o productos.

Hasta aquí percibimos una relación comercial simple y lógica del sistema, pero es necesario meditar lo negativo que señala la UNCTAD respecto a la práctica de las rebajas diferidas:

"... La rebaja se calcula sobre un período determinado ('período de transporte'), por lo general de tres a seis meses, pero se paga después de un segundo período ('período de espera'), de igual duración que el período de transporte y consecutivo a él, a condición de que el usuario haya recurrido exclusivamente a los servicios de las líneas de la Conferencia, en el período de transporte y en el de espera".

O sea que se obliga al usuario a continuar la lealtad indefinidamente para poder recuperar las bonificaciones a que tiene derecho, además de que si -- bien el usuario está obligado a utilizar exclusivamente buques conferencia--

⁷⁹El sistema de rebaja diferida tuvo su origen en la ruta Liverpool-Calcuta, donde fue introducido en 1877 por la United Kingdom-Calcuta Conference a ciertos géneros de algodón en piezas.

⁸⁰En los Estados Unidos está prohibida, por considerarla discriminatoria, la aplicación del sistema de rebajas diferidas; y el de doble tarifa sólo se permite si la diferencia entre ambas no es mayor a un 15%. Esto debe ser previamente especificado en la tarifa que la Conferencia está obligada a registrar ante la Federal Maritime Commission.

⁸¹O N U, UNCTAD. El Sistema de Conferencias... ; p. 19.

(59...)

dos, los armadores no se obligan a proporcionar al primero los servicios que requiera en un momento dado.

Las ventajas relevantes de esta alternativa son los fletes sensiblemente más bajos, la obligación del usuario de ser "fiel" sólo durante el período que se especifique en el contrato y la posibilidad de rescindirlo por cualquiera de las partes:

- e) Asuntos portuarios. En lo relativo a negociaciones sobre estos aspectos, el consejo nacional de usuarios deberá contar con el apoyo y la cooperación del gobierno de su país. Además, debido a los costos que implican las deficiencias portuarias, tanto las Conferencias como los consejos de usuarios y los gobiernos están interesados en solucionar los problemas que se presentan en los puertos, y que frecuentemente son causa de los "cuellos de botella".

En efecto, es conveniente para las Conferencias evitar todo conflicto portuario que pueda impedirle la óptima explotación comercial de sus buques, y en caso de presentarse, que sean solucionados a la brevedad posible; también los usuarios buscarán eliminar los problemas portuarios que puedan impedir el libre flujo de sus mercancías y, lo que es más perjudicial a sus intereses, que les ocasionen una elevación considerable en los costos de transporte mediante recargos; finalmente, los gobiernos también estarán en favor de un sistema -- portuario eficiente que facilite el tráfico de los productos que componen su comercio exterior, lo que le posibilitará para programar sus importaciones y exportaciones.

- f) Asuntos generales. Se negociarán las políticas y las prácticas de las partes. De manera principal, el consejo buscará eliminar, o al menos reducir a su mí-

(60...)

nima-expresión, la unilateralidad y arbitrariedad que, salvo en muy contadas excepciones⁸², se presenta de parte de las Conferencias, ver Cuadro 14, lo que se demuestra con la siguiente respuesta de una de ellas al gobierno de un país en vías de desarrollo:

"... Dentro del marco de entendimiento por el que aboga esta Conferencia, hemos celebrado voluntariamente consultas con nuestros - - clientes para explicarles la necesidad de aumentar los fletes, a - pesar de que tales consultas no nos obligan a llegar a un acuerdo - aunque naturalmente nos complacería lograrlo- ni a contestar cualquier pregunta que se nos haga. Las consultas tienen la finalidad de ayudarnos a lograr una comprensión adecuada de la posición de - nuestros clientes antes de que decidamos las medidas que hay que a doptar teniendo en cuenta todos los diversos factores"⁸³.

Las excepciones a que nos referíamos, son Conferencias que han demostrado - disponibilidad favorable a las consultas, como lo ilustra la siguiente declaración:

"... Los armadores pertenecientes a la Conferencia y los usuarios de la región de que se trate... deben examinar el movimiento y la corriente de carga, el servicio de la carga y las intenciones en cuanto a los puertos de carga y descarga, en su caso. Ambas partes podrían llegar a un acuerdo sobre una modalidad de servicio - que atendiera a las necesidades del tráfico, al paso que los navieros podrían sufragar ese servicio y cualesquiera otras necesidades relacionadas con él"⁸⁴.

Las Conferencias actúan como entes privados en el campo internacional, y por lo regular es nula la intervención del gobierno en el establecimiento de las tarifas de fletes desde y hacia su país, ya que son establecidas al libre al-

⁸² En 1971, la UNCTAD envió un cuestionario, a 94 compañías navieras; para el mes - de julio de 1973 sólo habían dado respuesta 37 de ellas, algunas parcialmente, - ver Cuadro 14. Según los estudios de dicho organismo internacional, solamente - cinco Conferencias se han mostrado accesibles en sus relaciones con los usuarios y los gobiernos.

⁸³ O N U, UNCTAD. Eficacia de las Organizaciones de Usuarios. TD/B/C.4/L.124. 1976. Ginebra; p. 12. El subrayado es mío.

⁸⁴ Idem.

(61...)

CUADRO 14

RESPUESTAS DE LAS CIAS. NAVIERAS A LA UNCTAD, POR GRUPOS DE PAISES

(1973)

| | Países desarrollados de economía de mercado | | Países socialistas de Europa Occidental | | Países en desarrollo | | TOTAL | |
|--|--|-----|--|-----|-------------------------|-----|--------|-----|
| | Número | % | Número | % | Número | % | Número | % |
| Número de cias. a las que se ha di- rigido la Secretaría | 66 | 100 | 3 | 100 | 25 | 100 | 94 | 100 |
| Número de respues- tas: | | | | | | | | |
| Completas | 6 | 9 | - | - | 14 | 56 | 20 | 21 |
| Información presen- tada en forma diferente | 2 | 3 | - | - | 3 | 12 | 5 | 5 |
| Información parcial | - | - | - | - | 3 | 12 | 3 | 3 |
| Indices | 9 | 14 | - | - | - | - | 9 | 10 |
| Información en preparación. | 3 | 4 | - | - | 1 | 4 | 4 | 4 |
| No pudieron o no quisieron responder | 27 | 41 | - | - | 1 | 4 | 28 | 30 |
| Sin respuesta | 19 | 29 | 3 | 100 | 3 | 12 | 25 | 27 |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/112.

(62...)

bedrfo de las Conferencias.

Es necesario lograr, o al menos buscar, el consenso de las tres partes principales involucradas en el transporte marítimo: usuarios, autoridades nacionales y armadores. Debe convencerseles que sus funciones e intereses no -- son antagónicos, sino correlativos, y que los diversos aspectos del transporte deben situarse en términos de equilibrio por varias razones; entre otras:

- i) Son interdependientes, ya que cada una de las partes necesita, en determinado momento, de las funciones de las dos restantes;
- ii) Es de interés general el mantener un servicio constante y precios razonables; y
- iii) Para solucionar los problemas portuarios y sus consecuencias, tomando en cuenta que aproximadamente el 60% del flete está integrado por costos en el puerto, es necesaria la cooperación entre las tres partes.⁸⁵

Jorge Vergnaud Carvajal, quien fungió como técnico especialista en transporte marítimo de la O E A, expresó en una conferencia dictada a los importadores y exportadores dominicanos que "para nuestros países latinoamericanos ha sido muy desventajoso el sistema de Conferencias... y que el desarrollo y la diversificación de las exportaciones latinoamericanas se han visto frenadas por el alto nivel de fletes y por la ausencia de una política de fomento en el seno de las Conferencias".⁸⁶

⁸⁵ ibidem; p. 15.

⁸⁶ Conferencia dictada en el Centro Dominicano para Promoción de las Exportaciones (CEDOPEX), el 12 de febrero de 1974.

(63...)

En apoyo a ésto podemos afirmar que cuando los países en desarrollo se encuentran en posibilidades de exportar productos con un alto grado de elaboración, o sea manufacturas o semimanufacturas, las Conferencias procuran obstaculizar las mediante altos fletes, para así impedir la diversificación de exportaciones y, a largo plazo, un mayor grado de desarrollo.

Lo anterior se confirma al observar, como ya lo hicimos antes, que la sede y los principales intereses de las Conferencias más importantes se encuentran en los países altamente industrializados y que "... éstas, (las Conferencias) están diseñadas para favorecer a los fletes de las potencias marítimas y no los de países en vías de desarrollo"⁸⁷.

Para ubicar la importancia del aspecto de los fletes en América Latina, basta señalar que en la mayoría de los países del área más del 95% de su comercio exterior se moviliza por vía marítima. Encabeza la lista Venezuela, con casi el 100%, y el de menor porcentaje es México, con aproximadamente el 62%⁸⁸.

Los países, y los consejos nacionales de usuarios en particular, pueden reconocer a las Conferencias Marítimas como necesarias para el movimiento regular de sus cargas, sin prescindir de las opciones del transporte de buques "char-
ters" o fletados⁸⁹, siempre y cuando exista reciprocidad en la medida, o sea

⁸⁷ Salgado S., José E. Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de México. - Boletín del Centro de Relaciones Internacionales (CRI). Núm. 5; abril de - - 1971. U N A M. México; p. 58.

⁸⁸ O E A. Bases para la Estructuración ...; p. 17.

⁸⁹ No debemos olvidar que una de las principales formas de presionar a las Conferencias, para obtener mayor ventaja de ellas, es el número de alternativas -- con que cuente el usuario, y que podrían ser:
1) Acuerdos de servicios exclusivos con la Conferencia; 2) Utilización de buques de línea regular independientes; 3) Sistema de fletamento; y 4) Dedicación a otros mercados con mayores opciones de servicios.

(64...)

una autoregulación de las Conferencias en atención al interés nacional, convirtiéndose en promotoras del comercio exterior.

En la actualidad, la mejor manera para lograrlo son las legislaciones nacionales, aplicadas sobre las entidades que sí tienen jurisdicción los gobiernos, - por ejemplo los representantes legales de las Conferencias en el país, ya que "... las Conferencias Marítimas se considerarían objeto de la legislación únicamente en el caso de que se tenga legalidad en el ámbito nacional"⁹⁰.

Como toda entidad que funciona con características de monopolio, las Conferencias tienen su fase positiva y su lado negativo. Entre las ventajas del funcionamiento de estas organizaciones podemos señalar:

- i) Se cuenta con fletes uniformes y fijos durante un plazo razonable, regularmente de un año, con lo que se evita una "guerra de fletes" que desembocaría en la quiebra de muchas compañías navieras y, obviamente, en la pérdida de los servicios para el usuario. Además, esos fletes fijos permiten a los comerciantes tener un cierto grado de seguridad en los costos futuros del transporte de sus mercancías;
- ii) Garantiza cierta regularidad en el servicio, lo que posibilita a los usuarios para programar fechas de sus exportaciones o importaciones, según sea el caso;
- iii) Existe la seguridad de que los buques utilizados en el servicio están en buenas condiciones y, hasta cierto punto, son apropiados para las necesi-

⁹⁰ O E A. Programa Portuario y de... ; p. 28.

(65...)

dades del tráfico; ello en virtud de que las Conferencias son sumamente estrictas en sus requisitos para aceptar a una línea como miembro;

- iv) Aunque muy limitada, existe una racionalización en los servicios por parte de la misma Conferencia;
- v) Si bien son "castigados" con recargos, los puertos "difíciles"⁹¹ y con poca carga son escalados con igual periodicidad que aquéllos considerados como "fáciles"⁹², aplicándose en ambos casos fletes similares; y
- vi) La fuerza económica y el interés de las Conferencias en continuar en la ruta le permiten invertir en unidades nuevas para el servicio, o bien tomar en fletamento los buques necesarios para las corrientes de carga en un sentido y otro, o sea exportación e importación⁹³.

Por otra parte, como desventajas del sistema conferenciado, podemos apuntar principalmente:

- i) Su carácter monopolista permite a las Conferencias fijar unilateralmente y de manera arbitraria los niveles de fletes, ya que no considera en su política los intereses de los usuarios, ni la posibilidad de someter sus tarifas a la consideración de los gobiernos respectivos, excepto en con-

⁹¹ Definidos por la "Carta a los Usuarios del Transporte Internacional", Núm 7, - Vol. 1, septiembre de 1974, como "aquellos que por sus características obligan al buque a esperar la luz del día o la alta marea para poder entrar... y además carecen de equipo de manejo de carga adecuado y de organización portuaria eficiente, condiciones que ocasionan que la estada del buque se prolongue demasiado e incrementen los costos totales".

⁹² [dem; como "aquellos cuyas condiciones físicas permiten la entrada y salida de los barcos a cualquier hora, además de que están provistos de equipo para manejar la carga".

⁹³ Estas ventajas son una conclusión de las entrevistas con el Secretario Ejecutivo del consejo de usuarios mexicanos y el Secretario Ejecutivo Adjunto de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

(66...)

tados países, por ejemplo los Estados Unidos y Brasil;

- ii) Cuando las Conferencias son de carácter "cerrado", es difícil para las líneas nacionales de los países en desarrollo lograr la membresía, así se trate de una ruta en que se encuentre su país;
- iii) El hecho de que la competencia entre las líneas de una Conferencia sólo puede darse en lo relativo a servicios, y no en el renglón de tarifas, hace que la eficiencia de las mismas descienda considerablemente⁹⁴;
- iv) Los fletes se establecen tomando en cuenta los costos de la línea menos eficiente, práctica que perjudica sólo a los usuarios.

Es importante la afirmación de la UNCTAD en cuanto a que "si hay una posibilidad real de competencia por parte de las compañías no afiliadas a las Conferencias, las compañías miembros más eficientes pueden obligar a la Conferencia a adoptar fletes inferiores a los que preferirían sus miembros menos eficientes, pero de no haber esa competencia la tendencia normal es elevar los fletes de modo a que cubran los costos del miembro menos eficiente"⁹⁵.

Cuando los fletes son elevados, puede ser a consecuencia de que los armadores están percibiendo altos beneficios, o a la muy inequitativa distribución de los gastos al promediar los costos sobre el viaje global, o -

⁹⁴ También debemos recordar que en algunas Conferencias se firma entre sus líneas afiliadas un "full money pool", en el cual se consigna para cada una de ellas una repartición específica de la carga y de los fletes que ésta origina en la ruta, independientemente de la línea que preste el servicio.

⁹⁵ O N U, UNCTAD, Mecanismo de... : Un Programa de... ; p. 4.

(67...)

bien, de los altos costos de los servicios.

La solución en los dos primeros casos sería fomentar la competencia mediante líneas regulares no conferenciadas, y en el tercero realizar una racionalización de los servicios; y

v) Para fijar los niveles de fletes en una ruta, las Conferencias consideran los costos totales del viaje redondo y lo dividen entre el número de puertos de la ruta.

O sea que algunos tramos de la ruta pueden estar "subvencionando" a otros de mayores costos portuarios, o ciertos productos pueden estar ayudando a cubrir los gastos de transporte de otros que, en realidad, deberían pagar mayores fletes⁹⁶.

Con lo anterior, podemos percatarnos de que no existe motivación para los gobiernos y los usuarios de introducir mejoras portuarias, ya que si un puerto introduce reformas que agilicen los movimientos de la carga y reduzcan la estadía del buque, los beneficios tendrá que compartirlos con los demás puertos de la ruta.

Si consideramos que entre el 60% y el 75% de los gastos de un buque se originan en los costos portuarios y que el grado de mecanización de los puertos influye considerablemente en los gastos operacionales, nos percataremos de la importancia de este renglón.

⁹⁶Estas desventajas son una conclusión de las entrevistas con el Secretario Ejecutivo del consejo de usuarios mexicanos y el Secretario Ejecutivo Adjunto de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

(68...)

Para demostrar cuánto perjudica a los países en desarrollo el hecho de -- que las tarifas se fijen en base a costos del viaje global, podemos ver -- los Cuadros 15 y 16.

Sin embargo, en su relación con las Conferencias y también considerados como -- ventajas, los usuarios pueden beneficiarse con una serie de descuentos; a sa-- ber:

- i) Descuentos por fidelidad o lealtad. Este concepto fue detalladamente ex-- plicado con los principales puntos negociables entre los consejos de -- usuarios y las Conferencias⁹⁷.
- ii) Descuentos por embarques considerables, llamados "special enquiries" o -- "industrial agreements". Para lograr un descuento de este tipo, el usua-- rio debe contar con volúmenes de carga a transportar suficientes para per-- suadir al armador de que aplique un flete menor al que especifica la tari-- fa básica;
- iii) Fletes promocionales. Estos fletes pueden considerarse como descuentos -- del punto de vista que son menores a los específicos de las tarifas norma-- les y "se conceden para promover un producto no tradicional, manufactura-- do o semimanufacturado, básicamente para países en desarrollo y con una -- duración limitada"⁹⁸;
- iv) Descuentos por unificación de cargas. Estos son concedidos por el arma--

⁹⁷ Vid supra; pp. 57-59 de este mismo capítulo.

⁹⁸ Andrade H., J. A., y otros. Op. cit.; p. 31.

CUADRO 15

COSTOS PORTUARIOS TOTALES POR TONELAJA DE LAS OPERACIONES MUELLE A MUELLE EN UN 100%.
1979. (EN DOLARES).

(69...)

| Tipo de operación Desglose de los costos. | Carga fraccionada | | Contenedores de transbordo por rodadura. | | Buques portagabarras. | |
|---|--------------------|-------------------|--|-------------------|-----------------------|--------------------|
| | País en desarrollo | País desarrollado | País en desarrollo | País desarrollado | País en desarrollo | País desarrollado. |
| Costo de la mano de obra y los empleados | 8.40 | 20.53 | 5.34 | 15.32 | 6.49 | 14.73 |
| Costo de los bienes de capital | 10.83 | 10.0 | 8.77 | 8.27 | 13.24 | 12.41 |
| Costo del tiempo de permanencia del buque en muelle | 16.16 | 12.93 | 4.49 | 4.49 | 4.8 | 4.8 |
| Costos portuarios totales por tonelada* | 35.39 | 43.46 | 18.6 | 28.08 | 24.53 | 31.94 |

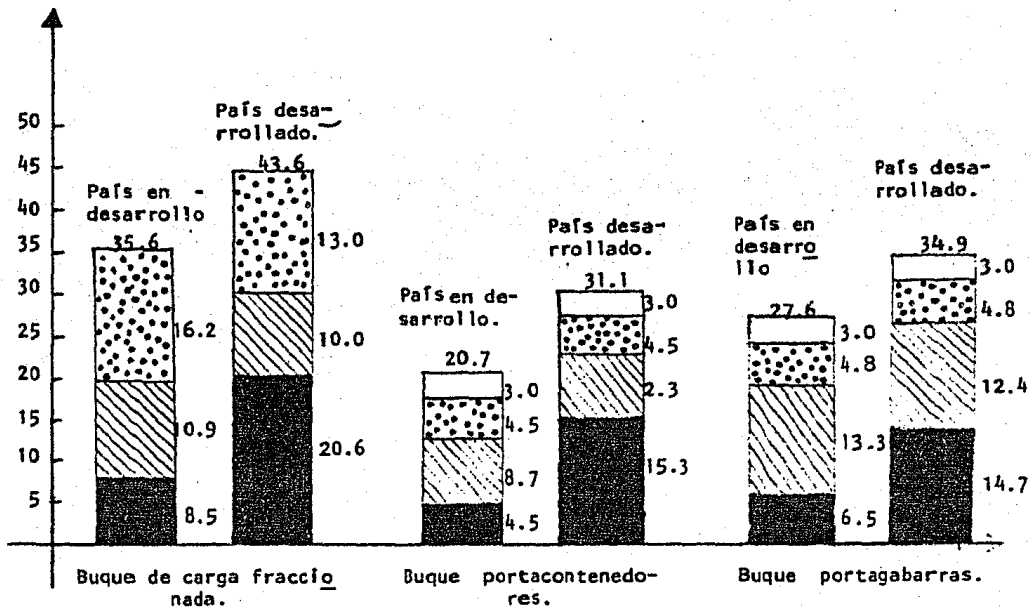
* Sin incluir el tiempo de espera del buque para conseguir puesto de atraque.





FUENTE: UNCTAD. Documento: TD/C/C.4/186/Supp. 2.

(70...)

CUADRO 16

COSTOS PORTUARIOS TOTALES POR TONELADA DE LOS BUQUES DE CARGA FRACCIONADA Y DE CARGA UNITARIZADA. (TODAS LAS UNIDADES TRANSPORTADAS DE MUELLE A MUELLE). 1979.



-  Costo de mano de obra y empleados.
-  Costo de los bienes de capital.
-  Costo de tiempo de permanencia de los buques en el muelle.
-  Costo de tiempo de permanencia de las unidades en el puerto.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/186/ Supp. 2.

(71...)

dor cuando el usuario entrega su producto empacado y embalado de tal forma que facilita su manejo. Un ejemplo clásico puede ser la prepaletización;

v) Descuentos para embarque de donaciones o de organismos internacionales de caridad;

vi) Descuentos para materiales y productos que se utilizarán en ferias o exposiciones; y

vii) Descuentos para efectos diplomáticos⁹⁹.

B) Cooperación con las Autoridades Portuarias.

Considerando que, durante el año, aproximadamente el 60% del tiempo los buques - están en puerto, éste debe ser considerado como uno de los elementos que pueden intervenir en la protección del usuario, ya que un porcentaje considerable de -- los costos del sistema de transporte marítimo tienen su origen en este punto, - ver Cuadro 17, además de que todas las deficiencias portuarias significan "cuellos de botella" para el transporte marítimo.

Frecuentemente la ineficiencia de la operación en los puertos es imputable al usuario mismo, ya que puede, por ejemplo, incurrir en mal uso de las bodegas, o - empacar y embalar incorrectamente sus mercancías, entre otras.

Los consejos de usuarios deberán coordinarse con las autoridades portuarias para

99

Datos obtenidos en entrevistas con técnicos del Instituto Mexicano de Comercio Exterior y de la Comisión Nacional de Fletes Marítimo.

CUADRO 17.

TRAFICO DEL ATLANTICO DE MEXICO (A OCCIDENTE) - CAMBIOS REALES Y PROYECTADOS EN EL COSTO Y CAMBIOS EN EL INGRESO.

(72...)

| Concepto | Cambios reales en el costo. Agosto'79 - Julio'80. Dólares de E.U.por t.n.f.* | Cambios reales en el costo Agosto'80 - Julio'81. Dólares de E.U.por t.n.f. | Cambios proyectados en el costo Agosto'81 - Mayo'82 Dólares de E.U.por t.n.f. | Total real y proyectados Agosto'79 - Marzo'82. Dólares de E.U.por t.n.f. |
|---------------------------------------|--|--|---|--|
| Costos de - Operación. | 4.410 | 5.197 | 4.471 | 14.078 |
| Gastos Grales. | 0.126 | 0.849 | 1.074 | 2.049 |
| Costos de - reemplazo. | 0.491 | 0.517 | 0.157 | 1.165 |
| Cgos.portuarios: | | | | |
| Europa | 0.515 | 0.691 | 0.522 | 1.728 |
| México (atlán- tico). | 0.103 | 0.234 | 0.148 | 0.485 |
| Manejo de carga: | | | | |
| Europa | 1.803 | 1.403 | 1.586 | 4.792 |
| México (atlán- tico) | 0.913 | 2.122 | 2.359 | 5.394 |
| CAMBIOS EN EL COSTO TOTAL: | 8.361 | 11.013 | 10.317 | 29.691 |

*Tonelada neta fletada.

FUENTE: "West India Trans-Atlantic Steam Shipp Conference" (WITASS).

(73...)

buscar que los puertos cuenten con las siguientes condiciones:

- a) Facilidad y amplitud de entrada para los buques, así como suficientes lugares de atraque;
- b) Medios adecuados de carga y descarga¹⁰⁰, toda vez que "la presión de los usuarios a través de sus consejos, preferentemente los existentes en los países altamente desarrollados, frente a las Conferencias de Fletes, obligarán a bajar los fletes en breve tiempo, siempre y cuando los costos de fletamento también disminuyan por la modernización, industrialización y mecanización de las instalaciones portuarias"¹⁰¹.

Además, la rápida manipulación de la carga y bajos costos por este concepto en un puerto, serán una oferta atractiva para los usuarios y los armadores¹⁰²;

- c) Extensiones suficientes en tierra para almacenamiento de cargas de importación y exportación;

¹⁰⁰ El grado de mecanización de un puerto debe ir acorde con sus necesidades reales. Así pues, no debe utilizarse mano de obra en tareas que pueden realizarse con mayor rapidez, economía y seguridad los sistemas mecanizados, ya que si bien la mano de obra ahorra gastos de capital, también llega a ocasionar pagos mayores por la lentitud e inseguridad con que laboran las cuadrillas de trabajadores.

También debe evitarse la mecanización excesiva que ocasiona aumentos en los fletes, incrementos tendentes a cubrir esos gastos de capital que pueden evitarse. Además, con frecuencia las nuevas técnicas que reducen los costos de una parte de la cadena total del transporte o de alguna otra operación, aumentan los costos de otra parte.

¹⁰¹ Salgado S., José. Los Fletes Marítimos... ; p. 56.

¹⁰² para mayor abundamiento sobre este tema, puede consultarse el documento --- TD/B/C.4/109, intitulado Movimiento de Mercancías en los Muelles. Métodos Sistemáticos para mejorar las Operaciones de Manipulación de Carga General, de la O.N.U.

(74...)

d) Comunicaciones terrestres adecuadas con las zonas de producción y consumo, o sea el "hinterland"; y

e) Conservación y mantenimiento de los equipos y bodegas portuarias ¹⁰³.

Para la solución de los problemas particulares del transporte marítimo que afectan tanto al puerto como a los usuarios, los órganos de administración portuaria deberán facilitar la participación del consejo de usuarios en su seno y, por otra parte, éste buscará la participación de las administraciones portuarias en la Comisión Técnica Consultiva de su organización ¹⁰⁴.

De igual manera, ambas partes podrán cooperar para racionalizar los servicios, resolver los problemas que originan los perjudiciales recargos portuarios y facilitarse mutuamente información que prevenga estas anomalías.

Por su parte, "los gobiernos deben velar por la regularización de los costos portuarios nacionales y por que el mejoramiento portuario se refleje en los niveles de tarifas de fletes" ¹⁰⁵, pero "antes de examinar el tipo de medidas que deben adoptar los gobiernos, hace falta primero entender la naturaleza general de los problemas del transporte marítimo y darse cuenta de que son inseparables de los que se plantean en relación con los puertos" ¹⁰⁶.

¹⁰³Salgado S., José E. "Puertos Industriales". Ponencia en la Primera Reunión - sobre Problemas Portuarios y Marítimos del Comercio Exterior, celebrada en Veracruz, Ver., el 4 de abril de 1978.

¹⁰⁴Vid Supra, organigrama en página 41.

¹⁰⁵O E A . Bases para la Estructuración y Funcionamiento de la División... ; - p. 21. Para conocer sobre préstamos concedidos por el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco de Desarrollo del Caribe, para desarrollo de puertos, ver Cuadros 18, 19 y 20.

¹⁰⁶O N U, UNCTAD. Mecanismo de ... un programa... ; p. 8.

(75...)

CUADRO 18

PRESTAMOS Y CREDITOS CONCEDIDOS POR EL BANCO MUNDIAL A PAISES EN DESARROLLO

(Período: 1975-1979, inclusive)

| Año | PAIS (por orden Cronológico) | PRESTAMO P o CREDITO C (Tercera ven- tanilla TV)- | VOLUMEN (en miles de dólares) | COSTO TOTAL DEL PROYECTO (en miles de dólares) | Para* | | | | LUGAR |
|------|------------------------------------|--|-------------------------------------|---|-------|----|----|----|--|
| | | | | | OP | EM | SC | AT | |
| 1975 | - | - | - | - | | | | | |
| 1976 | Honduras | P | 3 000 | 6 700 | X | X | X | | Sdo.puerto de Pto. Cortés y Henecán/Sn.Lorenzo |
| | Nicaragua | P | 5 000 | 27 600 | X | | X | X | Seg.pto.de Corin- to II. |
| | Yemen Democrá- tico | C | 3 200 | 17 600 | | X | | X | Rehab.del pto. de Adén. |
| | Somalia | C | 5 200 | 6 500 | X | | | | Ampl.del pto. de Mogadiscio. |
| | Mauritania | C | 8 000 | 27 600 | X | | X | X | Pto.de Nouadhibou |
| | Egipto | P | 45 000 | 151 000 | X | | X | X | Pto.de Alejandrfa |
| | Ecuador | P | 33 500 | 83 600 | X | X | X | X | Sdo.pto.de - Guayaquil. |
| | | | <u>102 900</u> | | | | | | |
| 1977 | Guatemala | n.d. | 2 300 | 3 000 | X | X | X | | Puertos |
| | Camerún | C | 10 000) | | | | | | |
| | Camerún | P | 15 000) | | | | | | |
| | Indonesia | P | 32 000 | 79 300 | X | X | X | X | Pto.Tanjung Prick |
| | Mauricio | PTV | 3 600 | 7 400 | X | X | X | X | Pto.(suplemento) |
| | Birmania | C | 10 000 | 16 200 | | X | X | X | Sdo. puerto |
| | Honduras | PTV | 5 000) | | | | | | |
| | Honduras | P | 7 000) | 29 900 | X | X | X | X | Pto.Castilla y Sn. Lorenzo |
| | Honduras | C | 5 000) | | | | | | |
| | Rep. de Corea | P | 67 000 | 111 900 | X | X | X | X | Sdo.pto.de Busan |
| | Senegal | PTV | 6 000 | 24 000 | X | | X | X | Pto.de Dakar II |
| | Argelia | P | 80 000 | 352 400 | X | | X | X | Pto.de Jijel |
| | Yemen | C | 6 000 | 27 900 | X | X | X | X | Ptos.de Hodeida y Mocha. |
| | | | <u>248 900</u> | | | | | | |

(75 BIS...)

PRESTAMOS Y CREDITOS CONCEDIDOS POR EL BANCO MUNDIAL.....(CONTINUACION).

(Período: 1975-1979, inclusive)

| AÑO | PAIS (por orden cronológico) | PRESTAMO P o CREDITO C (Tercera ven tanilla TV). | VOLUMEN (en miles de dólares) | COSTO TOTAL DEL PROYECTO (en miles de dólares) | Para# | | | | LUGAR |
|------|------------------------------------|---|-------------------------------------|---|-------|----|----|----|---|
| | | | | | OP | EM | SC | AT | |
| 1978 | Sudán | | 22 000 | 64 000 | X | X | | X | Port Sudan |
| | Chipre | | 8 500 | 29 500 | X | X | | X | Sdos. puertos |
| | Papua Nva. Guinea | | 3 500 | 10 500 | X | | X | X | Sdos. puertos |
| | Haití | | 4 000 | 20 500 | X | | X | | Ptos. (y trans porte). |
| | Malasia | | 13 000 | 26 000 | X | X | X | X | Sdos.ptos. de Sabah |
| | Benín | | 11 000 | 46 100 | X | | | X | Pto. de Cotonou |
| | Somalia | | 5 500 <u>67 500</u> | n. d. | X | | | | Ptos. IV de Mogadiscio. |
| 1979 | Túnez | P | 42 500 | 74 990 | X | X | | X | Ptos. de La Goulette y Sfax Ptos.III. |
| | Uruguay | P | 50 000 <u>92 500</u> | 101 200 | X | X | X | X | Pto. de - Montevideo . |

* OP: Obras públicas (infraestructura de los puertos, malecones, incluido dragado).

EM: Compra de equipo de manipulación.

SC: Servicios consultivos (planes de preinversión).

AT: Asistencia técnica (inclusive capacitación).

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(76...)

CUADRO 19

PRESTAMOS CONCEDIDOS POR EL BANCO ASIATICO DE DESARROLLO A PAISES EN DESARROLLO
(Periodo: 1970 - 1979 (Junio))

| AÑO | PAIS (por orden cronológico) | VOLUMEN DEL PRESTAMO (en miles de dólares) | Para | | LUGAR |
|------|------------------------------------|---|-----------------|--------------|--|
| | | | Infraestructura | Asist. técn. | |
| 1975 | Indonesia | 4 450 | X | X | Puertos de Belawan y Surabaya. Seminario s/plani- ficación y gestión de puertos. |
| | Regional | 50 | | X | |
| | | <hr/> 4 500 | | | |
| 1976 | Pakistán | 48 600 | X | | Port Qasim I y II Desarrollo del puerto de Honisara. Puertos de Songkhla y Phuket |
| | Isla Salomón | 50 | | X | |
| | Tailandia | 50 | | X | |
| | | <hr/> 48 700 | | | |
| 1977 | Birmania | 250 | | X | Estudio s/puertos secundarios. Desarrollo del puerto de Suva. Cuarto puerto. Fase II del puerto de Surabaya. Segunda ampliación del puerto de - Penang. Desarrollo del - puerto de Honiara. Est. s/derechos portuarios y ges- tión contable. |
| | Fiji | 90 | | X | |
| | Indonesia | 17 500 | X | | |
| | Indonesia | 150 | | X | |
| | Malasia | 10 000 | X | | |
| | Isla Salomón | 2 030 | X | | |
| | Isla Salomón | 50 | | X | |
| | | | <hr/> 30 070 | | |
| 1978 | Indonesia | 26 300 | X | | Quinto puerto. Fase II del puerto de Belawan. Sdo. pto. de Inchon Des. de los pto. de Songkhla y Phuket |
| | Indonesia | 150 | | X | |
| | Corea (Repúb. de Tailandia) | 150 1 500 | X | X | |
| | | <hr/> 28 100 | | | |
| 1979 | | 150 | | X | Des. del puerto de Lae. |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(77...)

CUADRO 20

PRESTAMOS CONCEDIDOS POR EL BANCO DE DESARROLLO DEL CARIBE A PAISES EN DESARROLLO.

(Período: 1970 - 1979 (Junio))

| AÑO | PAIS (por orden cronológico) | VOLUMEN DEL PRESTAMO (en miles de dólares) | Para | |
|-----------------------|-----------------------------------|---|-----------------|--------------|
| | | | Infraestructura | Asist. técn. |
| 1970-1979 (Junio). | Belize | 9 873 | X | |
| | Islas Caimán | 3 249 | X | |
| | Dominicana | 5 311 | X | |
| | Santa Lucía | 2 254 | X | |
| | San Cristóbal/Nieves/ Anguilla | 5 634 | X | X |
| | Jamaica | 635 | X | |
| | Montserrat | 228 | X | |
| | TOTAL: | 27 184 | | |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(78...)

En lo que respecta a México, podemos apuntar que "la solución al problema de los puertos nacionales es fundamental para nuestro país, ya que de ello depende en mucho la fácil y económica realización de las operaciones de comercio exterior, que se van a reflejar fuertemente en el comercio exterior del país y, por ende, en la balanza de pagos"¹⁰⁷.

Por ello, durante la visita del Presidente de nuestro país al Japón, en octubre de 1978, se firmaron proyectos económicos para puertos y energéticos por 1,000 millones de dólares¹⁰⁸.

Para percatarnos de la importancia del comercio exterior de nuestro país por vía marítima, citaremos las cifras proporcionadas a la prensa nacional por el Director General de la ANIERM, señor Raymundo Higuera, quien señaló que en 1977 más del 70% de nuestras exportaciones y el 40% de las importaciones se movieron por puertos nacionales¹⁰⁹. Señaló, asimismo, que el costo de movilización de la carga por tonelada en Tampico, Tamps., fue de US \$5.00 y \$6.00 dólares, y en Veracruz, Ver., de US \$12.00 y \$13.00 dólares¹¹⁰.

En estos datos podemos observar cómo los aumentos concedidos a los trabajadores portuarios, como ha ocurrido en Veracruz, provocan mayores costos, y obviamente de los fletes en la ruta donde han tenido lugar.

¹⁰⁷ Salgado y S., José E. Ponencia "Puertos ...".

¹⁰⁸ Salgado y S., José E. Ponencia "El Transporte Marítimo como Factor de Desarrollo Nacional. Hacia una Política Nacional de Transporte Marítimo", expuesta en el Seminario Técnico Académico. México y los Recursos del Mar. Nov. de 1978.

¹⁰⁹ El 89% de nuestra carga de altura se mueve por siete terminales, que en orden de importancia son: Coatzacoalcos, Ver., Tampico, Tamps., Veracruz, Ver., Muro Redondo e Isla de Cedros en B.C.N., Isla San Marcos, B.C.S., Manzanillo, Col., y Guaymas, Son.

¹¹⁰ "Movimiento Portuario"; diario Excelsior. Director General: Regino Díaz R. México, D. F., 28 de agosto de 1978. Núm 22,395. Año LXI. Tomo I; p. 7-A.

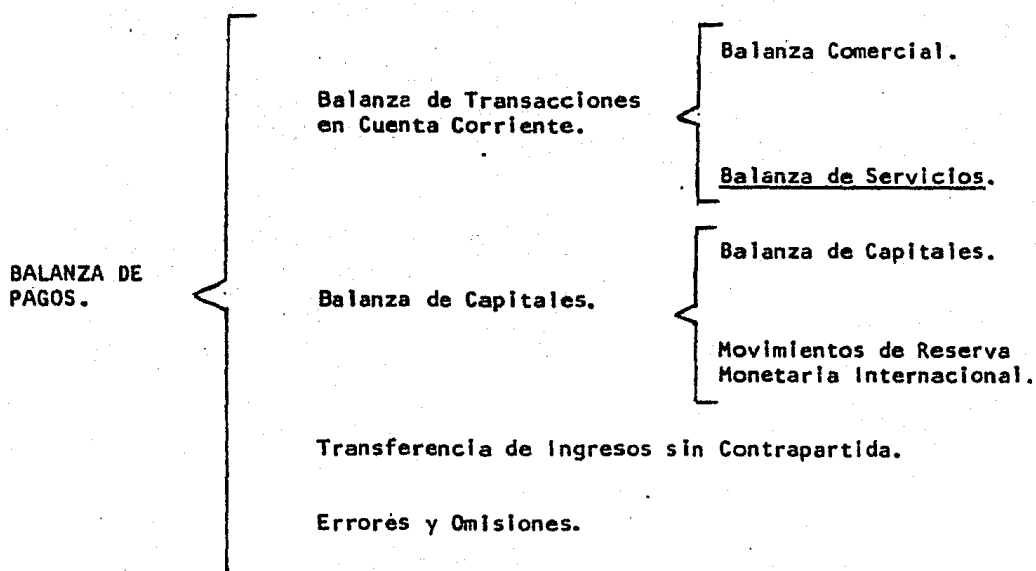
(79...)

C) En la balanza de pagos.

Entre las actividades más importantes que la UNCTAD ha desempeñado desde su -- primera reunión, en diciembre de 1964, se encuentra el estudio del comercio in-- ternacional como factor de desarrollo en los países del Tercer Mundo.

Fue así como se percató de la importancia que tienen los "rubros invisibles" - en las balanzas nacionales de pagos. En virtud del gran porcentaje que los -- fletes marítimos significan en esos rubros, la UNCTAD decidió estudiar de mane-- ra muy especial el transporte por agua y los costos que implica para los paí-- ses en desarrollo. Ver Cuadro 21.

Antes de proseguir, consideramos necesario exponer la estructura de una balan-- za de pagos, a fin de ubicar concretamente el rubro que para los fines de este trabajo interesa, que es la Balanza de Servicios: (Ver Cuadro 26).



ESTIMACION DE LOS COSTOS TOTALES DE LOS FLETES EN EL COMERCIO

MUNDIAL, 1970, 1975, 1977 y 1978.

| Año | Zona | Estim. de los costos totales de los fletes de las importaciones (en millones de dólares de los EE.UU.) | Valor de las importac. (c.i.f.) (En millones de dólares de los EE.UU.) | Costos de los fletes en porcenta je del valor de las importaciones. |
|------|---|--|--|---|
| 1970 | 1. Países industriales | 15 118 | 212 216 | 7,12 |
| | 2. Otros países de Europa | 1 553 | 18 776 | 8,27 |
| | 3. Australia, Nueva Zelandia, Sudáfrica | 860 | 10 162 | 8,46 |
| | 4. Países exportadores de petróleo | 901 | 9 807 | 9,19 |
| | 5. Otros países del hemisferio occ. | 1 613 | 15 400 | 10,47 |
| | 6. Ot. países del Ote Medio | 354 | 4 698 | 7,54 |
| | 7. Ot. países de Asia | 1 660 | 18 587 | 8,93 |
| | 8. Ot. países de Africa | 902 | 6 849 | 13,17 |
| | 9. Total | 22 961 | 296 495 | 7,74 |
| 1975 | 1. Países industriales | 32 868 | 545 939 | 6,02 |
| | 2. Otros países de Europa | 4 404 | 56 070 | 7,85 |
| | 3. Australia, Nueva Zelandia, Sudáfrica | 2 113 | 22 611 | 9,35 |
| | 4. Países exportadores de petróleo | 4 763 | 51 023 | 9,34 |
| | 5. Otros países del hemisferio occ. | 4 692 | 48 674 | 9,64 |
| | 6. Otros países del Ote. Medio | 1 232 | 16 581 | 7,43 |
| | 7. Otros países de Asia | 4 324 | 52 326 | 8,26 |
| | 8. Otros países de Africa | 2 540 | 17 756 | 14,31 |
| | 9. Total | 56 936 | 810 980 | 7,02 |
| 1977 | 1. Países industriales | 39 684 | 719 321 | 5,52 |
| | 2. Otros países de Europa | 5 409 | 66 872 | 8,09 |
| | 3. Australia, Nva. Zelandia, Sudáfrica | 2 037 | 23 296 | 8,74 |
| | 4. Países exportadores de petróleo | 7 361 | 86 427 | 8,52 |
| | 5. Ot. países del hemisf. occ. | 5 249 | 54 820 | 9,57 |
| | 6. Ot. países del Ote. Medio | 1 581 | 19 847 | 7,97 |
| | 7. Ot. países de Asia | 5 290 | 68 192 | 7,76 |
| | 8. Ot. países de Africa | 3 213 | 25 134 | 12,78 |
| | 9. Total | 69 824 | 1 063 909 | 6,56 |
| 1978 | 1. Países industriales | 43 643 | 836 873 | 5,22 |
| | 2. Ot. países de Europa | 5 676 | 71 456 | 7,94 |
| | 3. Australia, Nva. Zelandia, Sudáfrica | 2 291 | 26 990 | 8,49 |
| | 4. Países exportadores de petróleo | 9 137 | 103 343 | 8,84 |
| | 5. Ot. países del hemisf.occ. | 5 645 | 62 859 | 8,98 |
| | 6. Ot. países del Ote. Medio | 1 928 | 24 386 | 7,91 |
| | 7. Ot. países de Asia | 6 704 | 87 313 | 7,68 |
| | 8. Ot. países de Africa | 3 631 | 26 653 | 13,62 |
| | 9. Total | 78 655 | 1 239 873 | 6,34 |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(81...)

Por cada país, la balanza de pagos incluye siempre el activo, que son ingresos provenientes del exterior, y el pasivo, que son los egresos efectuados en el exterior.

Por ser de utilidad para la mayor comprensión de este apartado señalaremos que la Balanza de Transacciones en Cuenta Corriente incluye los diversos rubros que significan las percepciones o pagos correspondientes a la venta o compra de mercancías y servicios¹¹¹.

La Balanza Comercial, o de "visibles", comprende las importaciones y exportaciones de mercancías de un país, eliminando de tal cómputo las mercancías en tránsito y las reexportaciones, que no originan ningún pago¹¹².

Por su parte, la Balanza de Servicios, o de "invisibles", incluye un gran número de rubros, entre los que podemos señalar: el turismo; los transportes, en el cual se inscriben los fletes pagados por los nacionales que utilizaron medios de transporte extranjeros (activo) y los pagados por los extranjeros al emplear servicios de transporte nacionales (pasivo)¹¹³; los seguros; las remesas al país de origen de los trabajadores eventuales que prestan sus servicios en un país diferente, lo que se toma como exportación de servicios; las cuentas -- del gobierno; y otros conceptos¹¹⁴.

¹¹¹ Martínez Laclínche, Roberto. Curso de Teoría Monetaria y del Crédito. UNAM. - México; p. 128.

¹¹² Idem.

¹¹³ En opinión de Ricardo Torres Gaytán, en su obra "teoría del Comercio Internacional", este rubro también comprende los alquileres de barcos, tráfico de pasajeros y derechos de puertos y canales, entre otros.

¹¹⁴ Martínez L., Roberto. Op. cit.; p. 128.

(82...)

Particularizando, diremos que en esta Balanza de Servicios se registra el total de pagos realizados por los residentes de un país a los del extranjero, y los que a su vez de éstos recibieron los nacionales por concepto de prestación de servicios, considerando como nacionales a los individuos desde un punto de vista económico y no jurídico¹¹⁵.

Una vez explicada la balanza nacional de pagos y los diferentes rubros de nuestro interés, volveremos a lo relativo a la influencia de los niveles de fletes de la misma.

Tomando en cuenta la considerable incidencia de los niveles de fletes en la comercialización de los productos y su repercusión en la balanza de pagos, así como los demasiado continuos aumentos de los costos del transporte marítimo¹¹⁶, se determina la necesidad de crear organismos de usuarios¹¹⁷ y conseguirle el respaldo de órganos oficiales de registro y análisis de fletes marítimos.

A nivel nacional, cada gobierno deberá analizar los efectos de los fletes en la balanza de pagos nacional, así como la estructura de los servicios y el nivel de los fletes en el comercio visible de exportación.

De igual forma, "el gobierno debe preocuparse por la situación (de organizar a los usuarios y crear organismos de investigación sobre transporte marítimo), -

¹¹⁵ Torres Gaytán, Ricardo. Op. cit.; p. 209.

¹¹⁶ De acuerdo al documento de O E A intitulado Bases para la Estructuración... ; p. 18, el índice de aumentos de fletes de líneas en 1975 fue del 197%, contra 100% en 1965.

¹¹⁷ En el Octavo Período de Sesiones de la Comisión de Transporte Marítimo de la - UNCTAD, el representante de un país desarrollado expresó que el consejo de usuarios de su país "había ahorrado a los exportadores de su país de 35 a 40 millones de dólares australianos en el ejercicio económico anterior", O N U, - - UNCTAD. Informe de la Comisión del Transporte Marítimo sobre su Octavo Período de Sesiones. TD/B/C.4(VIII)/Misc. 5. 1977. Ginebra; p. 29.

(83...)

ya que cualquier perjuicio que un mecanismo insatisfactorio de transporte - cause a los usuarios, redundará también en detrimento del país, tanto en el nivel de empleo como en la balanza de pagos ¹¹⁸, además de que "...al apoyar al usuario en sus consultas y negociaciones, el gobierno contribuye a reducir el déficit en el renglón de invisibles, evitando la salida de divisas - fuertes, tan necesarias para nuestro desarrollo económico " ¹¹⁹.

De acuerdo con la opinión de la UNCTAD, el transporte marítimo tiene gran - importancia para los países en desarrollo desde tres puntos de vista: prime ro, como sector, o sea en el marco de desarrollo industrial del país; segun do, para servicio de transporte de las importaciones y exportaciones; y - - tercero, como partida de gastos en la balanza de pagos ¹²⁰.

Como reconoce este organismo, " no se discute el hecho de que los pagos por fletes marítimos representan una importante partida deficitaria en la balan za de pagos de los países en desarrollo " ¹²¹.

Así, los países en desarrollo ¹²² soportan el impacto de los altos niveles -

¹¹⁸ O.N.U., UNCTAD. Mecanismo de ... Protección de ... : ¿cuáles son ... p. 9.

¹¹⁹ Salgado S., José E. "La Problemática del Transporte Marítimo y la AMUTMAC ". Ponencia expuesta en la Primera Reunión Nacional de la AMUTMAC, celebrada el 22 y 23 de septiembre de 1977.

¹²⁰ O.N.U., UNCTAD. La Estrategia Internacional del Desarrollo en Acción: función de la UNCTAD. TD/99. 1974. Ginebra; p. 18.

¹²¹ O.N.U., UNCTAD. Op. Cit.; p. 21.

¹²² Cuyas balanzas comerciales con los países desarrollados están en déficit cro nico y permanente, que en los últimos años se ha incrementado de la siguien te manera:

(En miles de millones de dólares)

| | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
|-------------------|-------|-------|-------|------|-------|------|
| Exportaciones | 67.5 | 98.0 | 92.0 | 115 | 135.5 | 151 |
| Importaciones | 75.0 | 121.5 | 130.5 | 140 | 159.0 | 185 |
| Balanza Comercial | - 7.5 | -23.5 | -38.5 | -25 | -23.5 | -34 |

FUENTE: Citado de OCDE por Raúl Olmedo en "Países en Desarrollo frente a - Países Desarrollados"; Diario Excelsior . México, D.F. 14 mayo 1979. Núm. 22,664. Año LXII. Tomo I; p. 7-A.

(84 ...)

de fletes, tanto en sus exportaciones como en sus importaciones. En el caso de las exportaciones, los países ven encarecer sus productos por las elevadas tarifas, con lo que disminuyen considerablemente sus ventas en el exterior; y en las importaciones tienen que pagar más por los mismos productos comprados al exterior¹²³, que, dicho sea de paso, son muchas.

Aquí cabría señalar que los países en vías de desarrollo generan el 61% del comercio mundial manejado por mar, y sin embargo sólo cuentan con el 8% del tonelaje de la flota mundial, ver Cuadro 22, y nos damos cuenta de que no -- existen grandes posibilidades de superar ese porcentaje a corto plazo.

Asimismo, estos países generan el 90% de la carga a granel y el 35% de la - carga seca, contando con sólo el 6% de la flota mundial de tanques y graneleros.¹²⁴

Lo anterior se complementa con la siguiente afirmación:

" La fijación de las tarifas de transporte marítimo internacional por parte de las Conferencias de Fletes, da lugar con suma frecuencia a tratos discriminatorios y niveles arbitrarios de cuotas en detrimento de los países en proceso de desarrollo, cuyas mercancías son de escaso valor, generalmente productos primarios, que no pueden resistir altos fletes, y ante la carencia de barcos suficientes para transportar su propia carga se ven obligados a aceptar esos fletes y condiciones contrarias a sus intereses".¹²⁵

123

Llevado a las últimas consecuencias, podemos decir que los fletes elevados - inciden en el mercado doméstico y en el costo de la vida, ya que al importar se un producto al que deben cargarse los aumentos de los fletes, el vendedor repercutirá esa alza en el consumidor.

124

O.N.U., UNCTAD. "Shipping Participation of the Developing Countries in World Shipping and the Development of Their Merchant Marines", TD/222, 1978. Ginebra; p. 3.

125

México, S.C.T. Técnica y Política ; pp. 83-84.

CUADRO 22

DISTRIBUCION DEL TONELAJE MUNDIAL a/ (TRB y TPM) POR GRUPOS DE PAISES DE MATRICULA, 1965, 1970, 1978 y 1979.

(Cifras de mediados de año)

(85...)

| Pabellones de matrícula por grupos de países | Tonelaje y participaciones (entre paréntesis) | | | | | | | Aumento del tonelaje (TRB) | | |
|--|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|-----------|--------------------------|
| | En TRB (millones) <u>b/</u> | | | | En TPM (mliones) | | | Participación en el aumento (porcentaje) | | Indice 1979 (1965 = 100) |
| | 1965 | 1970 | 1978 | 1979 | 1970 | 1978 | 1979 | 1965-1979 | 1978-1979 | |
| 1. Total mundial | 146,8 (100,0) | 217,9 (100,0) | 400,7 (100,0) | 407,6 (100,0) | 326,1 (100,0) | 662,8 (100,0) | 673,7 (100,0) | 100 | 100 | 278 |
| 2. Países desarrollados de economía de mercado | 102,7 (70,0) | 141,8 (65,1) | 215,3 (53,7) | 212,1 (52,0) | 211,9 (65,0) | 353,6 (53,4) | 348,0 (51,6) | 42,0 | -46,4 | 207 |
| 3. Países de libre matrícula | 22,1 (15,1) | 40,9 (18,8) | 111,0 (27,7) | 114,1 (28,0) | 70,3 (21,6) | 206,8 (31,2) | 212,3 (31,5) | 35,2 | 44,9 | 516 |
| 4. Total de los grupos 2 y 3 | 124,3 (84,7) | 182,0 (83,6) | 326,3 (81,4) | 326,2 (80,0) | 282,2 (86,3) | 560,4 (84,6) | 560,3 (83,1) | 77,1 | -1,5 | 262 |
| 5. Países socialistas de Europa Oriental y de Asia | 10,9 (7,4) | 19,5 (8,9) | 35,5 (8,9) | 38,0 (9,3) | 21,7 (6,6) | 43,0 (6,4) | 46,9 (7,0) | 10,4 | 36,2 | 349 |
| <u>De los cuales:</u> | | | | | | | | | | |
| En Europa Oriental | 10,3 (7,0) | 18,6 (8,5) | 30,1 (7,5) | 31,3 (7,7) | 20,5 (6,2) | 35,1 (5,3) | 36,9 (5,5) | 8,1 | 17,4 | 304 |
| En Asia | 0,6 (0,4) | 0,9 (0,4) | 5,4 (1,4) | 6,7 (1,6) | 1,2 (0,4) | 7,9 (1,2) | 10,0 (1,5) | 2,3 | 18,8 | 1 117 |

DISTRIBUCION DEL TONELAJE MUNDIAL Continuación.

(Cifras de mediados de año)

| Pabellones de matrícula por grupos de países | Tonelaje y participaciones (entre paréntesis) | | | | | | | Aumento del tonelaje (TRB) | | |
|--|---|---------------|---------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|--|-----------|---------------------------|
| | En TRB (millones) ^{b/} | | | | En TPM (millones) | | | Participación en el aumento (porcentaje) | | Índice 1979. (1965 = 100) |
| | 1965 | 1970 | 1978 | 1979 | 1970 | 1978 | 1979 | 1965-1979 | 1978-1979 | |
| 6. Países en desarrollo. | 10,4 (7,0) | 14,5 (6,7) | 37,3 (9,3) | 41,4 (10,2) | 20,5 (6,3) | 56,9 (8,6) | 63,4 (9,4) | 11,9 | 59,4 | 398 |
| <u>De los cuales:</u> | | | | | | | | | | |
| En África | 0,6 | 0,8 | 4,4 | 4,7 | 1,1 | 6,6 | 6,9 | 1,6 | 4,4 | 783 |
| En América | 4,8 | 6,4 | 12,1 | 13,4 | 8,7 | 17,9 | 20,0 | 3,3 | 18,8 | 279 |
| En Asia | 5,0 | 7,3 | 20,6 | 23,1 | 10,7 | 32,2 | 36,2 | 6,9 | 36,2 | 462 |
| En Europa | - | - | 0,1 | 0,1 | - | 0,1 | 0,1 | - | - | - |
| En Oceanía | - | - | 0,1 | 0,1 | - | 0,1 | 0,2 | - | - | - |
| 7. Otros países | 0,7 (0,5) | 1,2 (0,5) | 1,6 (0,4) | 2,0 (0,5) | 1,7 (0,5) | 2,5 (0,4) | 3,1 (0,5) | 0,5 | 5,9 | 286 |

a/ Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas de los Estados Unidos y del Canadá en los Grandes Lagos, que en 1979 ascendían a 1,8, 1,8 y 1,9 millones de TRB respectivamente.

b/ Unidades de 100 o más TRB.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(86 ...)

Resumiendo las consideraciones anteriores, diremos que la balanza de pagos de un país puede verse afectada en forma negativa por los siguientes conceptos:

- a) Fletes pagados por usuarios nacionales a buques de tercera bandera por el transporte de importaciones o exportaciones;
- b) Fletes pagados a buques extranjeros por el transporte de exportaciones - vendidas en términos FOB, o sea libre a bordo puerto nacional, y por las importaciones compradas en términos CIF, costo, seguro y flete;
- c) Fletamentos pagados por el país, o sus armadores, al tomar en arrendamiento buques extranjeros; y
- d) Pagos realizados por los buques nacionales en puertos extranjeros.

Quando se observa una situación grave en el renglón de invisibles de la balanza de pagos, el primer paso es realizar un estudio a través del organismo encargado del registro y análisis de fletes, a fin de detectar el concepto o conceptos que están afectando el equilibrio de la balanza.

Las soluciones se aplicarán de acuerdo a los resultados de ese análisis; así, se defenderán los niveles de fletes de los principales productos de exportación, o bien se solicitará un mayor número de fletes específicos y promocionales; puede también negociarse, en su ocasión, para que los incrementos solicitados por las Conferencias se reduzcan al mínimo y para eliminar los recargos en general; también, y como una solución radical, puede recomendarse incrementar la marina mercante nacional.

Este último punto es de gran importancia, junto con la creación de consejos nacionales de usuarios y organismos de análisis de fletes, como alternativa que permitirá a los países en vías de desarrollo el ahorro y la captación de divi-

(87 ...)

sas , así como fomentar las exportaciones y la diversificación de mercados, ya que "...sólo la navegación marítima en buques propios puede dar a nuestras naciones la independencia para comerciar con el exterior y la posibilidad de robustecer sus balanzas de pagos, tradicionalmente deficitarias, mediante la exportación de servicios y el ahorro de (ingentes) divisas que hoy se pagan a na ves extranjeras" 126 .

Entre los beneficios de contar con una marina mercante nacional, podemos citar:

- i) Permite el ahorro y la captación de divisas;
- ii) Al contar con servicios de barcos nacionales, el usuario puede obtener niveles de fletes que sirvan para fomentar las exportaciones;
- iii) Es un factor primordial para que los países reduzcan en cierta forma la dependencia económica, ya que no estarán sujetos a las decisiones, eventualidades y limitaciones que adopten las flotas extranjeras;
- iv) Permite a los países establecer servicios de acuerdo a las necesidades de su tráfico;
- v) El país se encuentra en posibilidades de participar, por medio de las líneas nacionales, en las Conferencias que prestan servicios en sus puertos;
- vi) Se cuenta con medios para trabajar en la integración económica de la región;
- vii) En épocas de crisis o de conflicto armado entre otros países, se cuenta con medios de transporte propios, con lo cual la economía nacional no se verá perjudicada al imposibilitarse el traslado de sus exportaciones e importaciones;

(88...)

- viii) A petición del gobierno, la marina mercante puede convertirse en órgano asesor y de consulta;
- xi) Propicia el desarrollo de industrias conexas; por ejemplo, la construcción y reparación de buques demanda grandes cantidades de acero;
- x) En cierta medida, la marina mercante nacional sirve para combatir el desempleo al crear y diversificar las fuentes de trabajo; y
- xi) En países como el nuestro, donde la Constitución establece que la tripulación debe estar constituida por nacionales, se logra preparar y calificar personal para manejo de los buques ¹²⁷.

El hecho de que el transporte marítimo puede llegar a adquirir gran importancia para un país podemos ilustrarlo con el ejemplo de Noruega, donde los ingresos que se perciben por concepto de fletes financian su balanza de pagos. En 1974, la marina mercante de este país contaba con 23.5 millones de toneladas, cantidad que equivalía al 9% del tonelaje bruto mundial ¹²⁸.

Sin embargo, los países en desarrollo se enfrentan al grave problema de la falta de financiamiento cuando pretenden comprar buques apropiados a sus necesidades ¹²⁹ y formar su propia marina mercante ¹³⁰.

127

Ventajas obtenidas como conclusión de entrevistas que se sostuvieron con personal técnico de Transportación Marítima Mexicana.

128

Salgado S., José E. "Mil Millones se van al Agua por falta de Barcos". Revista TRANSFORMACION de CANACINTRA. Núm. 122, Vol. XIV, Enero. 1974. México; p. 22.

129

En el Cuadro 23 pueden observarse los precios de la construcción de buques de 1974-1979.

130

También son considerados como flota mercante nacional los buques que tiene un país bajo pabellón de conveniencia y los arrendados.

(89...)

CUADRO 23.

PRECIOS REPRESENTATIVOS EN BUQUES, 1974 - 1979.

(Precios en millones de dólares a finales del año con excepción de los precios de los buques de línea que se expresan en miles de libras esterlinas y se refieren a mediados de año).

| | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Graneleros de 30.000 TPM | 16,5 | 13,5 | 11,0 | 11,0 | 12,0 | 15,5 |
| Buques cisterna cargueros de 30.000 TPM | 20,0 | 10,0 | 15,0 | 15,0 | 16,0 | 23,0 |
| Graneleros de 70.000 TPM | 25,0 | 20,0 | 16,0 | 16,0 | 19,0 | 26,0 |
| Buques cisterna de 87.000 TPM | 28,0 | 22,0 | 16,0 | 16,0 | 20,0 | 30,0 |
| Mineraleros/graneleros/petroleros de 56.000 TPM. | 33,0 | 30,0 | 23,0 | 21,0 | 24,0 | 35,0 |
| Graneleros de 120.000 TPM | 35,0 | 32,0 | 24,0 | 22,0 | 26,0 | 33,0 |
| Buques cisterna de 210.000 TPM | 42,0 | 38,0 | 34,0 | 32,0 | 38,0 | 45,0 |
| Buques cisterna de 400.000 TPM | 65,0 | 62,0 | 56,0 | 45,0 | 54,0 | 60,0 |
| Cargueros de gas natural licuado de 125.000 m ³ | 125,0 | 125,0 | 105,0 | 115,0 | 115,0 | 125,0 |
| Cargueros de gas de petróleo licuado de 75.000 m ³ | 52,0 | 52,0 | 42,0 | 40,0 | 45,0 | 60,0 |
| Buques ro-ro de 5.000 TPM | 14,6 | 16,2 | 10,0 | 10,0 | 12,0 | 14,0 |
| Buques de línea de 11.000 a 13.000 TPM <u>a/</u> | 3 500 | 3 950 | 4 200 | 4 600 | 4 950 | 5 200 |

a/ Los datos se refieren al costo de construcción de un buque hipotético de cubierta de Intemperie abierta/cerrada de 11.000 a 13.000 TPM propulsada por un motor Diesel de 7.000 caballos de vapor que proporciona una velocidad de 15 nudos. Los precios anunciados son pagaderos a la entrega del buque sin descuento alguno.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/198.

(90...)

Por otra parte, al entrar en vigor el Código de Conducta, se precisará que los países cuenten con una marina mercante nacional, ya que, por ejemplo, establece la fórmula 40-40-20¹³¹ para el transporte de las mercancías de cada país, así como la obligación de las Conferencias de la ruta de aceptar en su seno a las líneas nacionales, con la finalidad de disminuir el déficit crónico en las Balanzas de Servicios, originados por los pagos de fletes de transporte marítimo¹³².

En lo que respecta a América Latina, podemos decir que "se observa como un 80% de los fletes marítimos de la América Latina deben ser pagados por los países a compañías extranjeras, lo cual constituye una 'sangría' (sic) para sus balanzas de pagos, en proporción apreciable"¹³³.

En 1965, los egresos por concepto de "invisibles" en América Latina, excluyendo a Cuba, fueron de 2,606.6 millones de dólares, con un déficit de 728.1 millones de dólares¹³⁴, y ya para 1975 esos egresos se elevaron a 5,500 millones de dólares, los cuales representaron un 12% del valor FOB, libre a bordo, de las mercancías¹³⁵.

Probablemente en la actualidad los pagos por concepto de fletes marítimos ya sobrepasan los 6,000 millones de dólares, cuyo 80%, o sea aproximadamente 5,000 millones de dólares, lo captan compañías navieras extranjeras¹³⁶, en virtud de la limitada marina mercante iberoamericana; ver Cuadros 24 y 25.

131 Artículo 2 del Texto de la Convención. Esa fórmula significa que en el tráfico entre dos países, cada uno de ellos tendrá derecho, si sus posibilidades lo permiten, a transportar el 50% del volumen de carga generado por su comercio exterior, y de este porcentaje cada uno de ellos deberá ceder un 10% a flotas de terceras banderas con servicio tradicional en la ruta.

132 En el Cuadro 22 puede consultarse la distribución del tonelaje mundial de las flotas mercantes por grupos de países.

133 O E A. Vergnaud C., Jorge. Programa Portuario de ; p. 21.

134 O N U, ECOSOC. Los Fletes Marítimos en ; p.1.

135 O E A . Evolución del Transporte Marítimo Interamericano. VI. Facilitación del Transporte Marítimo. CIES/CECON-TRNAS/40 add. 6.1976 Washington, D.C.; p.1.

136 O E A, Vergnaud C., Jorge. Op.cit.; p. 14.

(91...)

CUADRO 24

TONELAJE DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1964-1981 (AL 10 DE ENERO DE C/AÑO)

| ARO | % ESTATAL | T. R. B. |
|------|-----------|------------|
| 1964 | 62 | 3,609,532 |
| 1965 | 62 | 3,468,237 |
| 1966 | 62 | 3,484,579 |
| 1967 | 62 | 3,643,636 |
| 1968 | 66 | 3,696,423 |
| 1969 | 59 | 3,958,688 |
| 1970 | 56 | 4,198,031 |
| 1971 | 56 | 4,573,160 |
| 1972 | 55 | 4,833,341 |
| 1973 | 58 | 5,245,328 |
| 1974 | 60 | 5,634,105 |
| 1975 | 61 | 6,301,193 |
| 1976 | 62 | 6,791,460 |
| 1977 | 66 | 7,372,752 |
| 1978 | 66 | 8,182,139 |
| 1979 | 65 | 8,986,961 |
| 1980 | 65 | 9,696,761 |
| 1981 | 66 | 10,536,203 |

FUENTE: Anuarios del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana de 1964 a 1980. Buenos Aires, IEMMI.
Para 1981: Anuario "Latin American Shipping. La Marina Mercante Iberoamericana. IEMMI". 1981. Londres, Seatrade.

(92...)

CUADRO 25

MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA POR ORDEN DE IMPORTANCIA (AL 1o. ENERO DE 1981).

| PAIS | UNIDADES* | TRB | TPH | EDAD PROMEDIO (AÑOS). |
|--------------------|-----------|------------|------------|--------------------------|
| 1 BRASIL | 298 | 4 590 311 | 7 729 527 | 6.7 |
| 2 ARGENTINA | 174 | 1 868 114 | 2 875 441 | 13.5 |
| 3 MEXICO | 71 | 862 524 | 1 264 660 | 9.5 |
| 4 CUBA | 88 | 680 805 | 925 192 | 10.1 |
| 5 PERU | 59 | 621 920 | 997 403 | 13.6 |
| 6 VENEZUELA | 59 | 576 810 | 809 633 | 10.7 |
| 7 CHILE | 46 | 562 793 | 918 423 | 10.6 |
| 8 COLOMBIA | 34 | 263 264 | 339 150 | 12.4 |
| 9 ECUADOR | 34 | 235 970 | 312 422 | 10.4 |
| 10 URUGUAY | 17 | 172 444 | 280 998 | 14.2 |
| 11 REP. DOMINICANA | 9 | 30 775 | 50 043 | 12.9 |
| 12 PARAGUAY | 19 | 24 778 | 26 954 | 17.5 |
| 13 GUATEMALA | 5 | 17 722 | 26 938 | 19.6 |
| 14 BOLIVIA | 2 | 15 129 | 18 934 | 19.9 |
| 15 NICARAGUA | 1 | 9 650 | 13 407 | 7.0 |
| 16 COSTA RICA | 2 | 3 194 | 5 438 | 2.5 |
| TOTALES: | 918 | 10 536 203 | 16 534 563 | 9.6 |

* De más de 1,000 TRB.

FUENTE: Anuario "Latin American Shipping. La Marina Mercante Iberoamericana".
IEMMI. 1981. Londres, Seatrade.

(93...)

Lo anterior significa que "el egreso de divisas de los países de América Latina por pago de fletes marítimos supera lo recibido por la región en concepto de financiamiento externo" ¹³⁷.

En este mismo contexto, y con respecto a nuestro país ¹³⁸, podemos citar que la actitud de México para con las Conferencias "es como la de muchos países, de aceptación incondicional en lo que se refiere a condiciones de transporte y a la fijación de tarifas de fletes... Aceptar esa situación es permitir que un gran número de divisas salgan del país en beneficio de algunos países que ejercen control dentro de las Conferencias" ¹³⁹.

México, al igual que otros países no desarrollados que necesitan de una flota mercante propia suficiente, ha otorgado un sinnúmero de facilidades encaminadas a obtenerla, pero el objetivo se ha visto reducido en virtud de los limitados recursos económicos y el gran poder de las Conferencias que han monopolizado el mercado internacional del transporte por agua.

Entre esas facilidades podemos mencionar:

- La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional. Emitida el 13 de noviembre de 1930, se ha visto beneficiada con recientes mejoras;
- Oficio Circular de la Secretaría de Patrimonio Nacional, que ordena a las dependencias oficiales dar preferencia a los buques nacionales cuando requieran del transporte por agua;
- Decreto Presidencial del 18 de enero de 1963, el cual reduce del 3% al 1% el impuesto a la exportación de la miel cuando se realice en buque mexicano.

¹³⁷ O E A. Bases Generales para el ...; p. 53.

¹³⁸ Cuya situación económica se ve muy comprometida si consideramos que en 1960 el déficit en la Balanza Comercial ascendía a 5,600 millones de pesos, en 1970 a 13,567 millones de pesos, o sea un crecimiento anual de 9.3%, y en 1975 ya era de 46,500 millones de pesos; cifras expuestas en la Primera Reunión Nacional sobre Comercio Exterior, celebrada en 1976 en el Estado de Sonora.

¹³⁹ Gallegos López, Sergio A. Los Fletes Marítimos: Factor de Desarrollo en el Comercio Exterior de México. Tesis UNAH, FCPS. 1972. México; p. 144.

(94...)

CUADRO 26

BALANZA DE PAGOS DE MEXICO (p).

Millones de dólares*

| CONCEPTO | 1981 |
|--|-----------|
| 1. CUENTA CORRIENTE | -11 704.1 |
| A. Ingresos | 30 556.1 |
| 1. Exportación de mercancías | 19 379.0 |
| 2. Servicios por transformación | 982.0 |
| 3. Oro y plata no monetarios | 520.2 |
| 4. Transportes diversos | 497.2 |
| 5. Turismo | 1 759.6 |
| 6. Transacciones fronterizas | 4 709.0 |
| 7. Ingresos provenientes de inversiones | 1 334.9 |
| 8. Otros servicios | 1 013.6 |
| 9. Transferencias | 360.4 |
| B. Egresos | 42 260.2 |
| 1. Importación de mercancías (LAB) | 23 104.4 |
| 2. Fletes y seguros | 1 088.5 |
| 3. Oro no monetario | 109.2 |
| 4. Transportes diversos | 1 292.9 |
| 5. Turismo | 1 546.8 |
| 6. Transacciones fronterizas | 4 615.4 |
| 7. Egresos relacionados con inversiones | 8 936.4 |
| i) Utilidades remitidas por empresas con inversión extranjera directa | 719.5 |
| ii) Intereses sector público | 5 507.3 |
| iii) Otros intereses | 2 709.6 |
| 8. Otros servicios | 1 510.3 |
| 9. Transferencias | 56.3 |

* El decimal de las cifras puede no sumar el total debido al redondeo.

El signo negativo (-) significa egreso de divisas.

(p) Cifras preliminares.

NOTA: Se excluyeron las secciones de Cuenta de Capital, Derechos Especiales de Giro, Errores y Omisiones, así como la variación de la Reserva del Banco de México, S. A., en virtud de no considerarse de interés para los efectos de este trabajo.

FUENTE: Informe anual 1981. Banco de México, S. A. 1982. México.

(95...)

- Decreto del 10. de enero de 1966, otorgando a las manufacturas y semimanufacturas considerables subsidios en fletes de ferrocarriles, si para su exportación utilizan naves nacionales;
- Decreto del 28 de abril de 1966, estableciendo un subsidio del 25% en fletes a las mercancías mexicanas que se embarquen a zonas fronterizas;
- Decreto del 30 de enero de 1967, el cual fija una reducción del 97.7% al impuesto que se venfa aplicando al algodón exportado, si el producto se transporta en barco mexicano; éste ha quedado sin aplicación al constituirse las Conferencias de fletes y Acuerdos de fletes firmados entre líneas japonesas y mexicanas;
- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su Art. 53, Capítulo III, reserva la navegación de cabotaje a las embarcaciones mexicanas;
- Oficio Circular 314-A-28134, del 12 de mayo de 1970, subsidia con un 75% del importe del impuesto sobre portes y pasajes a los usuarios nacionales de barcos del país;
- La autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a las empresas armadoras nacionales para que efectúen una depreciación acelerada de sus activos fijos tangibles;
- Exenciones o disminuciones concedidas por el gobierno a los barcos mexicanos sobre los derechos de puerto, atraque y muellaje¹⁴⁰;
- Subvenciones en los precios de combustible para buques con pabellón del país; y
- Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, del 8 de enero de 1981.

A pesar de los incentivos, nuestra marina mercante no ha alcanzado un alto grado de desarrollo, como podrá observarse en el Cuadro 27, de tal manera que en 1973 la flota nacional representa sólo el 0.13% del tonelaje mundial y en 1979 el 0.17%¹⁴¹.

¹⁴⁰ Salgado S. José E. "Su Bandera es Mexicana pero se llevan el Dinero". Revista Transformación de CANACINTRA. México, octubre de 1973, Núm. 119, - - Vol. XII, pp. 4 a 6.

¹⁴¹ Datos obtenidos del Cuadro 22 de este trabajo.

(96...)

CUADRO 27

TONELAJE DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA DE 1964-1981.

| ARO* | T.R.B.+ | %ESTATAL |
|--------|---------|----------|
| 1964 | 194,721 | 92.2 |
| 1965 | 211,249 | 77.0 |
| 1966 | 249,555 | 81.0 |
| 1967 | 230,409 | 76.0 |
| 1968 | 248,543 | 79.0 |
| 1969 | 282,760 | 83.0 |
| 1970 | 309,441 | 74.0 |
| 1971 | 315,159 | 74.0 |
| 1972 | 356,631 | 66.0 |
| 1973 | 364,301 | 65.0 |
| 1974 | 397,181 | 66.0 |
| 1975 | 471,549 | 69.0 |
| 1976 | 516,907 | 67.0 |
| 1977 | 545,876 | 69.0 |
| 1978 | 616,046 | 76.0 |
| 1979 | 721,128 | 69.2 |
| 1980 | 868,186 | 66.1 |
| 1981** | 862,524 | 79.0 |

* Al 1o. de enero de cada año.

+ Unidades de más de 1,000 toneladas en adelante.

** Datos de la nueva publicación editada por "SEATRADE".

FUENTE: Anuarios del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana 1964 a 1980. Buenos Aires, IEMMI.

(97...)

CUADRO 28

SITUACION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA POR ARMADORES 1981.

| ARMADORES ESTATALES | UNIDADES | T.R.B. | T.P.B. | Edad Promedio (años) |
|--|----------|---------|---------|----------------------|
| PEMEX | 36 | 591,608 | 905,501 | 7.3 |
| Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 9 | 44,443 | 15,492 | 16.2 |
| Naviera Minera del Golfo | 1 | 21,445 | 29,305 | 12.0 |
| Transportadora de Sal | 6 | 24,997 | 38,700 | 14.4 |
| Total: | 52 | 682,493 | 988,998 | 12.5 |

| ARMADORES PRIVADOS | UNIDADES | T.R.B. | T.P.B. | Edad Promedio (años) |
|------------------------------------|----------|---------|---------|----------------------|
| Transportación Marítima Mexicana | 8 | 83,215 | 123,419 | 13.5 |
| Naviera Tolteca | 2 | 71,862 | 108,978 | 15.0 |
| Cementos Anahuac | 1 | 5,309 | 10,552 | 12.0 |
| Transportadora de Cortes | 1 | 3,830 | 4,623 | 36.0 |
| Tecomar | 1 | 2,730 | 4,760 | 2.0 |
| Transportadora Marítima Peninsular | 1 | 2,290 | 4,217 | 25.0 |
| Transportadora Marítima de Yucatán | 1 | 2,293 | 3,934 | 25.0 |
| Cementos de Guadalajara | 2 | 3,825 | 7,000 | 15.0 |
| Naviera ARMAMEX | 1 | 2,427 | 4,849 | 9.0 |
| Navitrans | 1 | 2,250 | 3,330 | 22.0 |
| Total | 19 | 180,031 | 275,662 | 17.5 |

TOTALES: 71 862,524 1.264,660 15.0

FUENTE: Anuario "Latin American Shipping. La Marina Mercante Iberoamericana". 1981. Londres; Seatrade.

(98...)

CUADRO 29

BUQUES EN CONSTRUCCION O CONTRATADOS POR MEXICO AL 1/1/81.

| ARMADOR | NUMERO | T.R.B. | ASTILLERO. |
|------------------|--------|------------|--------------|
| PEMEX | 2 | 23,000 c/u | AESA |
| SC y T | 1 | 12,000 | DE MERWEDE |
| ARMAMEX | 2 | 3,000 c/u | KALMAR VARV |
| ARMAMEX | 1 | 3,000 | VAAGEN VERFT |
| CEMENTOS ANAHUAC | 1 | 8,000 | J.J. SIETAS. |

FUENTE: Anuario "Latin American Shipping. La Marina Mercante Iberoamericana" 1981. Londres; Seatrade.

(99...)

CUADRO 30
MOVIMIENTO DEL TRAFICO DE ALTURA POR PUERTOS MEXICANOS.

| AÑO | MILES DE TONELADAS |
|------------|---------------------------|
| 1970 | 13,787 |
| 1971 | 14,743 |
| 1972 | 17,587 |
| 1973 | 20,786 |
| 1974 | 21,015 |
| 1975 | 24,259 |
| 1976 | 22,268 |
| 1977 | 27,535* |
| 1978 | 40,112 |
| 1979 | 50,711 |
| 1980 | 66,000 |

* Otra cifra proporcionada verbalmente por la misma fuente para este año fue de 29,206,524 toneladas.

Nota: Para los volúmenes de importación y exportación y las perspectivas hasta 1990, ver Cuadro 32.

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de -
Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y - -
Marina Mercante. S. C. T.

(100...)

CUADRO 31

NUMERO DE ARRIBOS Y TONELADAS OPERADAS POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTAZA.
1979

| BANDERAS | No. DE ARRIBOS | TONELADAS | % | BANDERAS | No. DE ARRIBOS | TONELADAS | % |
|----------------|-------------------|------------|--------|-------------|-------------------|-----------|------|
| TOTAL: | 3 769 | 50 710 941 | 100.00 | | | | |
| LIBERIANA | 632 | 19 859 567 | 39.16 | MALAYA | 2 | 21 585 | 0.04 |
| GRIEGA | 509 | 8 598 007 | 16.95 | SUDAFRICANA | 13 | 21 264 | 0.04 |
| INGLESA | 386 | 3 859 242 | 7.61 | BULGARA | 3 | 20 905 | 0.04 |
| PANAMEÑA | 499 | 3 480 938 | 6.86 | CUBANA | 14 | 15 799 | 0.03 |
| MEXICANA | 283 | 3 323 448 | 6.55 | TURCA | 1 | 15 050 | 0.03 |
| ESTADOUNIDENSE | 204 | 2 765 260 | 5.45 | ARABE | 1 | 12 509 | 0.02 |
| NORUEGA | 163 | 1 295 948 | 2.56 | RUMANA | 7 | 11 470 | 0.02 |
| SINGAPURENSE | 47 | 1 403 303 | 2.77 | HONDUREÑA | 27 | 9 627 | 0.02 |
| ESPAÑOLA | 48 | 1 254 507 | 2.47 | CANADIENSE | 1 | 6 707 | 0.01 |
| JAPONESA | 169 | 850 431 | 1.58 | BERMUDENSE | 7 | 5 414 | 0.01 |
| COREANA | 19 | 543 816 | 1.07 | KOWEITI | 1 | 4 047 | 0.01 |
| ALEMANA | 132 | 488 061 | 0.96 | ISRAELI | 3 | 2 583 | 0.01 |
| DANESA | 57 | 410 563 | 0.82 | SURINAMERA | 2 | 956 | 0.00 |
| FRANCESA | 23 | 296 286 | 0.58 | DOMINICANA | 1 | 72 | 0.00 |
| ITALIANA | 67 | 249 651 | 0.49 | BELICE | 1 | 19 | 0.00 |
| INDIA | 23 | 248 857 | 0.49 | | | | |
| FINLANDESA | 26 | 226 429 | 0.45 | | | | |
| BRASILEÑA | 47 | 183 985 | 0.36 | | | | |
| HOLANDESA | 65 | 143 087 | 0.28 | | | | |
| YUGOSLAVA | 24 | 125 125 | 0.25 | | | | |
| SOVIETICA | 26 | 107 794 | 0.21 | | | | |
| SUECA | 11 | 90 326 | 0.18 | | | | |
| PERUANA | 19 | 90 284 | 0.18 | | | | |
| CHIPRIOTA | 24 | 74 679 | 0.15 | | | | |
| CHINA | 13 | 74 587 | 0.15 | | | | |
| BELGA | 15 | 69 232 | 0.14 | | | | |
| ARGENTINA | 44 | 61 402 | 0.12 | | | | |
| CHILENA | 34 | 55 832 | 0.11 | | | | |
| POLACA | 10 | 55 401 | 0.11 | | | | |
| MARROQUI | 3 | 49 507 | 0.10 | | | | |
| PORTUGUESA | 1 | 48 891 | 0.10 | | | | |
| ECUATORIANA | 10 | 33 689 | 0.07 | | | | |
| VENEZOLANA | 20 | 31 143 | 0.06 | | | | |
| COLOMBIANA | 13 | 29 490 | 0.06 | | | | |
| SUIZA | 3 | 28 741 | 0.06 | | | | |
| BAHAMERA | 13 | 28 580 | 0.05 | | | | |
| FILIPINA | 3 | 26 845 | 0.05 | | | | |

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante., Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes.

(101...)

CUADRO 32

FLETES MARITIMOS PAGADOS ANUALMENTE POR MEXICO DE 1973-1980,
Y PORCENTAJE DE PARTICIPACION DE LAS LINEAS NACIONALES.

| ANO | FLETES MARITIMOS PAGADOS (En millones de pesos) | PARTICIPACION DE LINEAS NACIONALES |
|------|--|---------------------------------------|
| 1973 | 3,108. | - |
| 1974 | 5,800. | 16% |
| 1975 | 8,350. | 16% |
| 1976 | 13,640.* | 16% |
| 1977 | 16,000. | 14% |
| 1978 | 21,000. | 12% |
| 1979 | 26,800. | 11% |
| 1980 | 34,500 | 10.5% |

* Posterior a la devaluación.

FUENTE: Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(102...)

En los Cuadros 28 y 29 se expone la estructuración de la marina mercante mexicana en 1980 y los buques encargados para construcción en ese año.

Una vez que conocemos las cifras anteriores, creemos necesario citar los volúmenes de importación y exportación que nuestro país se ve precisado a movilizar, para después concluir la posibilidad de participación en el tráfico de su comercio exterior. Además de las cifras expuestas en los Cuadros 5, 6, 7 y 8 del capítulo I de este mismo trabajo, podemos citar el Cuadro 30 con el movimiento del tráfico de altura por puertos mexicanos.

Un punto de gran importancia es el que se refiere a los tonelajes operados por buques de diferentes pabellones en el tráfico de altura de México, y que en 1979 fueron los expuestos en el Cuadro 31.

En un análisis retrospectivo al año de 1973, vemos que en nuestro país se pagaron 3,108 millones de pesos en fletes marítimos¹⁴², cantidad que para 1974 ascendió a 5,800 millones de pesos, de cuya cifra sólo 800 millones quedaron en manos de armadores nacionales¹⁴³. En el año de 1975 los pagos por transporte de productos desde y hacia México fueron de aproximadamente 8,350 millones de pesos¹⁴⁴. Ya para 1979 se pagaron por ese concepto más de 16,000 millones de pesos, percibiendo los armadores mexicanos 2,240 millones, que significaron el 14%¹⁴⁵. Ver Cuadro 32. Solamente en la zona de Coatzacoalcos y Campeche, durante 1979 México pagó por concepto de fletes a barcos de bandera extranjera 2,700 millones de pesos¹⁴⁶.

¹⁴² Santander G., Félix J. Incidencia del Pago de los Fletes Marítimos en la Balanza de Pagos de México y su Importancia en la Economía Nacional. Tesis -- UNAM, FCPS. 1976, México; p. 74.

¹⁴³ Dato proporcionado por el Lic. José E. Salgado y S. en entrevista televisada por el Canal 8 el 20 de julio de 1975.

¹⁴⁴ Andrade H., Julio A., et. al. Op. cit., p. 126.

¹⁴⁵ Salgado S., José E. El Transporte Marítimo como ... Ponencia citada.

¹⁴⁶ "Grave Fuga de divisas por el pago de fletes". Excelsior. Director General Regino Díaz. Enero 14 de 1980. Año LXIII. Tomo I. México; p. 5-A.

(103..)

Además, " si la participación de la flota mexicana continúa en el mismo nivel, se estima que para 1990 la fuga de divisas alcanzará los 79,000 millones de pesos - de los 91,600 millones" ¹⁴⁷ erogados en ese año. O sea que México sólo percibirá aproximadamente un 13.5%.

Aquí nos percatamos del grave problema al que se enfrenta nuestro país, ya que - " los fletes marítimos han tradicionalmente significado para México una erogación, una salida de divisas que ha beneficiado a algunos países de gran desarrollo marítimo" ¹⁴⁸.

En apoyo a nuestra información podemos citar lo expuesto por el Dr. Cervantes - Ahumada ante la prensa nacional, en el sentido de que " México paga al extranjero por concepto de fletes marítimos una cantidad igual al presupuesto nacional " ¹⁴⁹.

Es a la luz de todas las cifras anteriores que se debe discutir el fortalecimiento de la organización de usuarios del transporte marítimo, o sea la AMUTMAC, así como de la oficina de investigación en materia de transporte marítimo, que es la Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

Es indiscutible el hecho de que el transporte marítimo juega un papel fundamental en el comercio exterior de los países, y que su importancia aumenta en la medida en que el país cuente con una marina mercante acorde a sus necesidades, o mayor de ser posible, para evitar grandes erogaciones por concepto de fletes y captar divisas del exterior.

¹⁴⁷ S.C.T. Lineamientos de Políticas y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante. 1979. México; p. 18 .

¹⁴⁸ Gallegos L., Sergio A. Los Fletes Marítimos: . . . Op cit., p. 148.

¹⁴⁹ Tellez Flores, Armando. Erogaciones al Extranjero; Diario El Universal. México, D.F.; 19 de Febrero de 1978. Año LXI. Tomo CCXLVII. Núm. 2243; p. 17.

(104...)

3.- PAISES CON CONSEJOS DE USUARIOS.

Para 1976 existían en el mundo 55 consejos de usuarios u organizaciones similares, de los cuales aproximadamente el 75% pertenecen a países en vías de desarrollo y el resto a países desarrollados de economía de mercado. Sin embargo, solo 43 - se encuentran funcionando ¹⁵⁰ distribuidos en las siguientes regiones:

EUROPA

Austria: "Austrian Shippers' Council"; VIENA.

Bélgica: "Conseil Belge des Chargeurs Maritimes"; BRUSELAS.

Dinamarca: "Danish Shippers' Council"; COPENHAGUE.

España: "Consejos Español de Usuarios del Transporte Marítimo"; BARCELONA.

Finlandia: "Finnish Shippers' Council"; HELSINKI.

Francia: "Conseil des Chargeurs Maritimes Français"; PARIS.

Holanda: "Netherlands Shippers' Council"; LA HAYA.

Inglaterra: "British Shippers' Council"; LONDRES.

Italia: "Italian Shippers' Council"; ROMA.

Noruega: "Norwegian Shippers' Council"; OSLO.

Rep. Fed. de Alemania: "German Shippers' Council"; COLONIA.

Suecia: "Swedish Shippers' Council"; GOTENBURGO.

Suiza: "Swiss British Council"; LAUSANA.¹⁵¹

NORTEAMERICA

Canadá: "Canadian Shippers' Council"; MONTREAL.

México: "Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C."; MEXICO, D.F.

¹⁵⁰ "Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina". Boletín O.N.U.-CEPAL. Núm 10, 1977. Santiago de Chile; p. 3.

¹⁵¹ Además de Grecia e Irlanda funcionan organismos similares cuyos nombres no señala el documento consultado.

(105...)

CENTROAMERICA Y CARIBE

El Salvador: "Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Salvador";
SAN SALVADOR.

Guatemala: "Asociación de Usuarios del Transporte del Istmo Centroamericano";
GUATEMALA.

Jamaica: "Shippers' Council Of Jamaica"; KINGSTON. ¹⁵²

República Dominicana: "Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional";
SANTO DOMINGO .

SUDAMERICA

Argentina: "Consejo Argentino de Usuarios del Transporte Internacional"; BUENOS
AIRES.

Colombia: "Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre, Marítimo y
Aéreo"; BOGOTA.

Ecuador: "Comite Provisorio de Usuarios del Transporte"; GUAYAQUIL.

Perú: "Consejo Peruano de Usuarios del Transporte"; LIMA ¹⁵³ .

AFRICA

Camerún: "Conseil Comerounais des Chargeurs"; DOUALA.

Costa de Marfil: "Office Ivoirien des Chargeurs"; ABIDJAN.

Gabón: "Secretaire General du Conseil Gabonais des Chargeurs". LIBREVILLE.

Ghana: "Shipping Commissions"; ACCRA.

Kenia: "The Kenya Shippers' Council"; NAIROBI.

Senegal: " Conseil Sénégalais des Chargeurs"; DAKAR.

Uganda: "Chief Transport Economist"; KAMPALA ¹⁵⁴ .

ASIA OCCIDENTAL

Israel: "Israel Shippers' Council"; HAIFA.

¹⁵² En esta área funcionan organismos similares en Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Panamá, cuyos nombres no señala el documento consultado.

¹⁵³ En Chile, Uruguay y Venezuela se constituyeron organismos similares, y sus nombres no fueron citados por el documento de consulta.

¹⁵⁴ No existe Consejo de Usuarios, pero sí organismo equivalente.

(106...)

ASIA MERIDIONAL Y SUDORIENTAL

Bangladesh: "Bangladesh Shippers' Council"; DACCA.

Hong Kong: "Hong Kong Shippers' Council"; HONG KONG.

India: "All India Shippers' Council"; NUEVA DELHI.¹⁵⁵

OCEANIA 156

OTROS 157

A continuación se analizarán varios consejos nacionales de usuarios para efectos comparativos de métodos de establecimiento de estos organismos, grado de intervención del gobierno, sistemas de consulta y negociación y estructuración, entre otros.

A) República Federal de Alemania.

El Consejo de Usuarios Alemanes de los Transportes Marítimos fue fundado sobre una base nacional por la Asociación de Cámaras Alemanas de la Industria y el Comercio, la Federación de Industrias Alemanas y la Federación de Exportadores y Mayoristas Alemanes.

Su sistema de consulta opera de la siguiente forma: al presentarse algún problema al usuario o a la asociación comercial, éste (a) lo somete a consideración del Consejo de Usuarios Alemanes, quien se dirige directamente a la compañía naviera alemana miembro de la Conferencia, o bien a la Asociación de Navieros Alemanes o a la Conferencia con la cual se presenta el problema.

La mayoría de los problemas se resuelven a nivel nacional, generalmente con soluciones razonables. Frecuentemente, a nivel regional se coordinan varios -

155 Filipinas, Indonesia, Malasia, Pakistán, República de Corea, Singapur y Tailandia, también tienen organismos similares, pero su nombre no se citó en el documento de consulta.

156 El organismo defensor de los usuarios de Papua, Nueva Guinea, no fue citado en la fuente consultada.

157 Los organismos de Japón, Australia y Nueva Zelandia no fueron citados, por sus nombres en el documento consultado.

(107...)

miembros del Consejo de Usuarios de Europa Occidental, del cual el Consejo alemán es parte, para realizar gestiones simultáneas con una misma Conferencia.

Ninguna institución pública, ni el Gobierno alemán directamente, intervinieron en la creación del organismo germano de usuarios; pero sin embargo, existen negociaciones gubernamentales con las Conferencias por medio de las compañías navieras nacionales que son miembros de éstas, o bien a través de las Asociaciones de Navieros Alemanes.

El sistema de este consejo de usuarios tiene la estructura que se presenta en el organigrama correspondiente del Cuadro 33.

B) Argentina.

En este país hubo necesidad de celebrar, previamente a la formación del consejo de usuarios, varias reuniones entre los representantes de algunos organismos interesados y el asesor regional del Consejo Interamericano de Comercio y Producción. En esas reuniones se acordó que la Sección Argentina de dicho Consejo establecería contacto con sus organismos afiliados del país que estuvieran interesados en el proyecto, y les solicitaría designar representantes con experiencia en los problemas del transporte marítimo, ya que deberían reunirse para estudiar las bases para el establecimiento de un consejo de usuarios argentino.

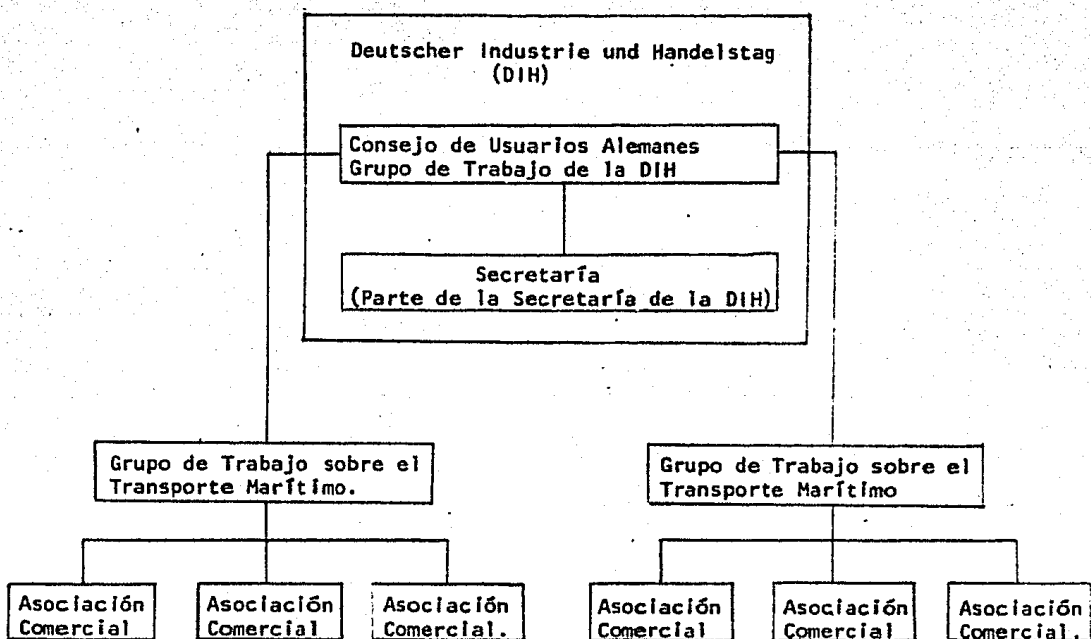
A pesar del interés de los usuarios, la creación del consejo se demoró por los acontecimientos políticos sucedidos en el país antes de 1966.

Sin embargo, en agosto de 1966 se convocó a la reunión definitiva para establecer el Consejo Argentino de Usuarios del Transporte Internacional, con sede en Buenos Aires. En los trabajos tuvieron participación activa los siguientes organismos:

(108...)

CUADRO 33.

ORGANIGRAMA DEL CONSEJO DE USUARIOS ALEMANES DE LOS TRANSPORTES MARITIMOS.



FUENTE: O N U, UNCTAD. Documento TD/B/C.4/20/Rev. 1.

(109...)

-Sección Argentina del Consejo Interamericano de Comercio y Producción;

- Corporación Argentina de Productores de Carne;
- Cámara de Exportadores de la República de Argentina;
- Club de Aseguradores Marítimos
- Compañía SWIFT de la Plata, S.A.;
- Bolsa de Comercio;
- Unión Industrial Argentina;
- Centro de Importadores de Buenos Aires; y
- Centro de Frigoríficos Privados.¹⁵⁸

C) Australia.

Desde 1929 existe en Australia un consejo de usuarios de transporte marítimo ¹⁵⁹, desarrollado en una ruta comercial particular hacia el Reino Unido y el Continente Europeo; y no fue sino hasta fines de los años sesentas cuando se extendió a otras rutas.

Por iniciativa del Primer Ministro Australiano, en 1929 se constituyó la "Australian Overseas Transport Association" (AOTA), o sea la Asociación Australiana para los Transportes de Ultramar, organización en la que estaban representados - los usuarios y los armadores para consultar y negociar sobre los asuntos que - les incumbían.

La AOTA quedó integrada por el Comité de Armadores para los Transportes de - - Ultramar, "Ship Owners' Overseas Transports Committee", y el Comité Federal de Exportadores para los Transportes de Ultramar, "Federal Exporters' Overseas Transports Committee" ¹⁶⁰, como entidades Federales.

¹⁵⁸ O.N.U., UNCTAD . Consultas en Materia...1er Capítulo; p. 124.

¹⁵⁹ Vid Supra, Capítulo I; p.6.

¹⁶⁰ Entre sus miembros comprendió también a los productores del país.

(110...)

Las tarifas de fletes y las condiciones de los contratos eran negociados entre ambos Comités, así como entre los fletadores y armadores interesados, siempre y cuando se refirieran al servicio regular de transporte de Australia hacia Inglaterra y a Europa Continental, ya que la AOTA no se ocupaba del servicio de pasajeros ni de las mercancías transportadas por buques "tramps".

Indudablemente que uno de los factores que contribuyó al éxito de las negociaciones de esta Asociación fue el hecho de que los usuarios estaban representados por agrupaciones y no a título individual, lo que reducía el número de participantes y las discusiones.

Toda vez que Australia exportaba una gran parte de su producción primaria, y a la fecha así ocurre, fue de importancia la participación de los productores en las negociaciones, en virtud de que sus intereses en el comercio exterior son de primer orden.

Posteriormente, Australia optó por dividirse políticamente en Estados Federados, lo que originó que en 1934 los Estatutos de la AOTA fueron modificados y los dos Comités Federales, base del sistema, desaparecieron. De esta manera, los productores y los fletadores de uno de los Estados podía negociar en forma particular con los armadores, pero al no actuar de concierto con sus colegas de otros Estados se encontraban en inferioridad.

Ante esto, y contando con que algunos de los Comités Estatales no funcionaban, en 1957 los usuarios decidieron constituir nuevamente el Comité Federal de Exportadores para los Transportes de Ultramar (FEOTC)¹⁶¹ como parte de la AOTA.

161

Desde su creación, en este Comité predominan los exportadores y productores de artículos de exportación tradicional.

(111...)

Debido a la diversificación de exportaciones con productos no tradicionales que tuvo lugar en el país, en 1965 se creó el Comité Australiano de Embarcadores de Carga General, "Australian General Cargo Shippers Committe", para celebrar consultas con las Conferencias en representación de los embarcadores que utilizaban los servicios de transporte marítimo que operaban en rutas diferentes a la del Reino Unido y Europa Continental ¹⁶².

Aun cuando la AOTA se constituyó en 1929 gracias a una decisión del Orden Público, el Gobierno no tiene una representación oficial dentro de ella y, por lo tanto, no interviene en las consultas; pero a solicitud de las partes proporciona asistencia técnica. Sin embargo, sí cuenta con representación en las Juntas de Comercialización que son parte del FEOTC ¹⁶³.

D) Bélgica.

En este país se forma "de facto" el Consejo Belga de Usuarios, motivo por el cual carece de Estatutos oficiales ¹⁶⁴. Está constituido sobre una base nacional por federaciones industriales y comerciales, lo que no es limitativo para que usuarios independientes lleguen a formar parte del Consejo.

La Federación de Industrias Belgas funge como Secretaria y proporciona el personal necesario para el funcionamiento de la organización. Carece de un presupuesto propio, pero cuenta con la ventaja de mantener estrechos vínculos con otros consejos de usuarios.

Las funciones del Consejo Belga se simplifican y facilitan al existir algunas oficinas de las Conferencias con sede en el país, o bien Secretarías de algunas

162

O.N.U., UNCTAD. Consultas en materia...; p.89.

163

Idem.

164

Es una de las organizaciones de usuarios más pequeñas, ya que fue creada inicialmente como un Grupo de Trabajo de la Federación de Industrias Belgas, y no fue sino hasta 1961 que la Federación decidió transformarlo en consejo de usuarios.

(112....)

Conferencias extranjeras, lo que le permite realizar directamente consultas y negociaciones sobre la materia de su interés, con las consecuentes ventajas para los usuarios.

En lo relativo a sus sesiones, podemos señalar que no se realizan periódicamente, ya que se reúnen sólo cuando las circunstancias lo requieren ¹⁶⁵.

Por su parte, el Gobierno belga no tiene participación alguna en las negociaciones con las Conferencias o las líneas navieras.

D) Canadá.

El "Canadian Shippers' Council" se constituyó en noviembre de 1966, siguiendo el modelo de los consejos de usuarios de Europa Occidental. El principal promotor de su establecimiento fue la Asociación de Exportadores Canadienses ¹⁶⁶, toda vez que éstos eran los más indicados para organizar los intereses de los usuarios.

Para su organización se designa de entre sus miembros una Junta de Directores, la que a su vez nombra un Director General. La Junta está facultada para crear Comités Regionales que se aboquen a estudiar asuntos específicos, por lo que les delegará cierta autoridad y responsabilidad. El Director General esta programado como miembro ex-oficio de tales Comités ¹⁶⁷.

El Consejo Canadiense logró un gran apoyo de la Organización Canadiense para la Simplificación de Procedimientos de Comercio, "Canadian Organisation for the Simplification of Trade Procedures", institución encargada de establecer prioridades en las áreas de tramitación comercial, de acuerdo a los beneficios que reporten.

¹⁶⁵ O.N.U., UNCTAD. Consultas en Materia...; p. 151.

¹⁶⁶ O.N.U., UNCTAD. Informe de la Comisión... Segundo Periodo...; p. 15.

¹⁶⁷ Andrade H., Jullo A., et al. Op. cit; p. 227.

(113...)

El "Canadian Shippers' Council" mantiene seis 'notas de entendimiento' con las Conferencias que regulan sus tráficos oriental y del Río San Lorenzo y con la totalidad de los del área del Pacífico con sede en San Francisco¹⁶⁸. Ver Anexo II para conocer los términos de las 'notas de entendimiento'.

Desde su creación, este consejo estuvo facultado para negociar sobre:

- a) Condiciones de los convenios de transporte;
- b) Reglamentos para la aplicación de tarifas;
- c) Plazos para comunicar concelaciones o aumentos en las tarifas; y
- d) Avisos de cambios de puertos en las rutas¹⁶⁹.

En el Continente americano sólo este país ha logrado un sistema de mutua consulta y negociación sobre una base oficial, firmando incluso notas de entendimiento con algunas Conferencias. Esto es más loable si consideramos que -- hasta hace poco Canadá carecía de una marina mercante importante.

F) Colombia.

Como antecedentes del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo (CUTMA), encontramos las recomendaciones emanadas del III - Congreso Nacional de Exportadores, celebrado en 1969, y el apoyo ofrecido a la idea por el Instituto Colombiano de Comercio Exterior (INCOMEX), principalmente a través de su Comité Asesor de Transporte Internacional.

Además, para la realización del proyecto se contó con la cooperación del Fondo de Promoción de Exportaciones (PROEXPO) y el Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones (CIPE), así como de otros organismos nacionales e internacionales.¹⁷⁰

¹⁶⁸

O E A, Vergnaud C., Jorge. Op cit.; p. 51.

¹⁶⁹ Andrade H., Julio A., et. al. Op.cit.; p. 220. Para mayor abundamiento sobre el "Canadian Shippers Council", puede consultarse esta obra.

¹⁷⁰

CUTMA. Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo. Bogotá, Colombia, 1977, p. 3.

(114...)

En octubre de 1970 se llevó a cabo la Asamblea Constitutiva, quedando representados en el CUTMA 120 afiliados, que significaban el 60% de la carga del país ¹⁷¹. Aunque inicialmente se abocó sólo a los problemas del transporte marítimo, considerando que más del 90% de las importaciones y exportaciones colombianas se transportan por este medio, posteriormente se dedicó también al ámbito terrestre y aéreo.

Ya para 1972, al celebrarse su II Asamblea General, el CUTMA se presenta fortalecido por una conciencia gremial de sus asociados. Actualmente ha logrado tal desarrollo que aprovecha sus reuniones anuales de Asamblea General para realizar foros internacionales de transporte de carga ¹⁷².

En lo relativo al procedimiento de afiliación, el CUTMA especifica que el interesado sólo será miembro pleno si tiene calidad de importador o exportador; en caso contrario, deberá afiliarse como miembro adherente ¹⁷³, según las reformas de 1973 a sus Estatutos. Esto permite el ingreso de los transportistas al Consejo, quienes tendrán voz pero no voto, ni acceso a las políticas del organismo y a su administración. Los recursos que aportan éstos, se utilizarán en servicios que benefician a ambas partes, por ejemplo publicación de itinerarios e intercambio de información, entre otros.

El CUTMA cuenta en su organización además de la Asamblea General, con una Junta Directiva, un Director Ejecutivo y el personal Ejecutivo, que comprende cuatro coordinadores regionales. A su vez, la Junta Directiva está constituida por un Presidente, un Vicepresidente, seis Principales, nueve Suplentes, tres Miembros Consejeros y un Revisor Fiscal ¹⁷⁴.

171

Vergnaud C., Jorge. Ponencia. Los Consejos de ...; Op. cit.

172

De esta manera, en octubre de 1979 celebra su IX Asamblea General y aprovechó para realizar la I Convención Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte, donde se llevó a cabo la creación de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte (FELACUTI).

173 CUTMA. Consejo Colombiano de ...; p. 3.

174 Idem.

(115...)

El CUTMA mantiene representaciones en los siguientes organismos oficiales: - Junta Directiva Nacional de la Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS); Consejo Marítimo y Portuario de la Dirección General Marítima y Portuaria - - - (DIMAR); y Consejo Nacional de Carga del Instituto de Transporte.

Asimismo, tiene estrechas relaciones con las siguientes entidades del sector de los transportistas:

- Conferencias Marítimas;
- Acuerdos de Fletes;
- Asociación del Transporte Aéreo Internacional;
- Líneas Nacionales;
- Líneas Independientes extranjeras;
- Agentes navieros;
- Fletadores marítimos y aéreos;
- Compañías aéreas nacionales y extranjeras;
- Agencias aduanales;
- Compañías de Seguros;
- Transportistas terrestres;
- Puertos extranjeros;
- Despachadores;
- Embarcadores; y
- Organizaciones portuarias nacionales. ¹⁷⁵

En la actualidad, el CUTMA cuenta con 74 miembros plenos y 8 adherentes ¹⁷⁶, y es el consejo de usuarios que tiene relación más estrecha con su similar de - México.

175 Idem.

176 Idem.

(116...)

Los servicios del Consejo Colombiano son:

a) De Relaciones Públicas:

- Organización de reuniones de sus afiliados y transportadores cuando existan problemas comunes.
- Concertar entrevistas con funcionarios de empresas transportistas y de Gobierno.
- Realizar conferencias especializadas de diferentes aspectos del transporte.
- Divulgación de actividades de los usuarios.

b) De Información:

- Publicación de boletines técnicos, circulares y otras publicaciones especializadas sobre el transporte Internacional 177.
- Sobre arribadas de buques y aviones.
- De costos portuarios y aeroportuarios en Colombia y el exterior.
- Sobre fletes marítimos, aéreos y terrestres, así como sus respectivos incrementos.
- Relativa a las condiciones generales de transporte.
- Referente a los aspectos legales del transporte en el país y las condiciones para la aplicación de las tarifas de fletes.
- Acerca de los costos y condiciones de los seguros.
- De agentes aduanales, despachadores y embarcadores.
- Sobre fletamento de buques.
- Sobre unificación de cargas.

c) De asesoría y asistencia técnica:

- Recomendaciones de trámites y documentación de transportes.
- Trámites de solicitudes de rebajas o fletes específicos ante las

177

Cuenta con el Boletín Interno, el Boletín Informativo sobre itinerarios, el Boletín Técnico, la Guía Colombiana del Transporte y la Revista "Carga Internacional".

(117...)

Líneas y Conferencias Marítimas, la IATA, las líneas terrestres y aéreas.

- Asesoría sobre presentación de reclamaciones o gestiones ante las entidades involucradas en el transporte.
- Tramitación de solicitudes de fletamentos de buques.
- Recomendaciones de empaque y los medios más económicos de transporte.
- Coordinación de carga de los afiliados para su unificación y la consecuente economía.
- Asesoría de manejo de "charters" 178

Desde su creación, el CUTMA ha alcanzado importantes logros en sus funciones; entre ellos podemos señalar:

- i) Establecimiento de Secretarías Permanentes de dos Conferencias -- Marítimas en el país;
- ii) Aplazamiento en alzas generales de tarifas con las Conferencias -- West India Trans-Atlantic Steam Ship (WITASS) y la East Coast Colombia Conference;
- iii) Avisos anticipados de las Conferencias sobre alzas generales de tarifas;
- iv) Rebajas en las tarifas de transporte marítimo de algunos productos colombianos;
- v) Efectivas gestiones para la correcta aplicación del sello de reserva de carga en ese país;
- vi) Realización de seminarios y cursos de capacitación en transporte; y
- vii) Prestación de asesoría y asistencia técnica al Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX) para la creación del consejo de usuarios en la República Dominicana 179.

178

CUTMA. "III Congreso Nacional de Transporte de Carga", Documento de trabajo en la Comisión Marítima-Portuaria. 1977. Bogotá, Colombia; p. 131.

179

"Consejos de Usuarios", Revista Carga Internacional; CUTMA. Bogotá, Colombia; enero-febrero, 1978. núm. 1, Vol. II; p. 5.

(118...)

A pesar de que es el consejo de usuarios más eficiente de América Latina y - del buen funcionamiento en aspectos conexos al transporte ¹⁸⁰, el CUTMA no - ha logrado establecer mecanismos oficiales de consulta como lo ha hecho, por ejemplo, el "Canadian Shippers' Council".

En lo que respecta al papel del Gobierno colombiano en el CUTMA, debemos recordar que fueron instituciones oficiales las que apoyaron y culminaron la - inquietud de los usuarios en ese sentido.

También en favor del Consejo Colombiano recordamos la afirmación del Dr. Ant^o nio Urdinola Uribe, Director del Instituto Colombiano del Comercio Exterior:

" Dentro de nuestro país, el equilibrio entre Gobierno, transporte y usuarios es hoy una palpable realidad, como real también es la acción que el CUTMA ha desarrollado y los logros por demás positivos que ha obtenido en beneficio de la racionalización del trans porte, de la reducción de los costos, de las consultas y las negociaciones con el Gobierno y las Conferencias, todo lo cual se ha traducido, sin lugar a dudas, en un impulso al crecimiento -- del comercio exterior colombiano ".¹⁸¹

G) Dinamarca.

En el año de 1958, las cinco organizaciones comerciales más importantes del país ¹⁸² crearon un Consejo de Transportes encargado de coordinar y representar los intereses de casi el 100% de los usuarios del transporte daneses.

Este Consejo era especial en su género, en virtud de que comprendía representantes tanto de los usuarios como de los armadores. Debido a ello surgieron en su seno problemas de disparidad de intereses y fuerzas, lo que fue -- solucionado evitando la participación de los armadores en las deliberaciones en que se plantearan problemas particulares de los usuarios del transporte.

180

Podemos ilustrar con el ejemplo de las considerables economías que se han logrado al exportar mediante "paquetes de carga", con grandes beneficios en la negociación.

181

CUTMA. Consejo Colombiano de ...p. 32.

182

Consejo de la Agricultura, Consejo de la Industria, Comité de Comerciantes Mayoristas, Cámara de Comercio Provincial y la Asociación de Armadores Daneses.

(119...)

En diciembre de 1964 se organizó sobre una base nacional el Consejo de Usuarios Daneses del Transporte Marítimo, cuya organización cuenta como órgano principal con una Secretaría.

Carece de Estatutos y de asociados a título particular o individual, ya que está constituido por la Cámara de Comercio de Copenhague, la Federación de Industrias Danesas, el Consejo de la Agricultura y la Cámara de Comercio Provincial, quienes representan todos los intereses del comercio exterior del país.

Las Conferencias han designado representantes directos en los puertos daneses para atender los problemas de los usuarios. En las negociaciones entre ambas partes no interviene el Gobierno ni sus instituciones, como tampoco intervinieron en la creación del Consejo de Usuarios Daneses 183.

H) India.

La iniciativa de organizar a los usuarios surgió en la Oficina de Investigación de Fletes, "Freight Investigation Bureau" (FIB), que es una organización oficial especializada, instituida en 1959 para proporcionar asistencia técnica a los usuarios.

En este país las consultas con los navieros se realizan por medio de tres diferentes organizaciones regionales de usuarios:

- a) La Asociación de Fletadores de la India Occidental, "Western India Shippers Association" (WISA), creada en Bombay en 1962; fue la primera de su clase en el país y su finalidad es examinar los problemas de los exportadores y realizar una acción conjunta sobre las diferentes dificultades. Además, puede hacer gestiones y realizar conversaciones con el Gobierno, los armadores y las autoridades portuarias.

(120...)

Sus miembros pueden ser individuales o asociaciones de comerciantes e industriales que realicen sus exportaciones por los puertos de la costa occidental de la India.

Está constituida por un Comité Administrativo de 24 miembros, 18 de ellos elegidos y 6 designados por el Comité, Las funciones de Secretaría son de semeñadas por la Cámara de Comerciantes de la India.

Los productores indios están representados por los respectivos Consejos de Fomento de la Exportación y Juntas de Productos;

- b) La Asociación de Fletadores de la India Oriental, "Eastern India Shippers Association" (EISA), su sede se localiza en Calcuta desde su constitución en 1964 y se basó en el modelo de la WISA. Estableció un Comité Permanente que mantiene un estrecho contacto con las autoridades, las Conferencias - Marítimas y otras organizaciones.

El Comité Administrativo está integrado por 22 miembros, 15 son representantes de asociaciones, 3 de empresas particulares y 4 designadas por el Comité.

La EISA dispone de una Secretaría propia, así como de una Sección de Estadística e Investigación; y

- c) La Asociación de Fletadores del Sur de la India, "Southern India Shippers Association" (SISA), creada en 1966 y con sede en Madrás, organiza a los usuarios de la región meridional que no forman parte de las otras Asociaciones. 184

(121...)

La Oficina de Investigación de Fletes vela por el buen funcionamiento de los consejos regionales de usuarios del país, además de que, en representación - del Gobierno, apoya las solicitudes de reajuste de tarifas y asignación de espacio de bodega realizadas ante las Conferencias por usuarios individuales.

Por otra parte, en diciembre de 1966 se reunieron en Bombay representantes del Comité Nacional Indio de la Cámara de Comercio Internacional, de las Asociaciones regionales de usuarios señaladas arriba, de los Consejos de Fomento de la Exportación, de la Oficina de Investigación de Fletes y otros organismos interesados, para constituir el Consejo Panindio de Usuarios "Indian Shippers' - Council", el cual funciona en Nueva Delhi desde 1967.

Obviamente, las Asociaciones regionales de usuarios forman parte principal - de este Consejo Panindio.

El Gobierno Indio ha jugado siempre un papel muy importante en pro de los usuarios, en cuyo favor estableció los siguientes organismos:

- I) Comité Consultivo para el Transporte Marítimo de Ultramar (1955);
- II) Comité de Coordinación del Transporte Marítimo (1958);
- III) Oficina de Investigación de Fletes (1959);
- IV) Junta Nacional del Transporte Marítimo (1959); y
- v) Comisión de Fletes Marítimos (1962). 185

El mecanismo de consulta funciona en base a discusiones directas entre los usuarios y los navieros. En el caso de que no exista acuerdo entre las partes, éstas solicitan presentar las discusiones a. te el Gobierno para la solución definitiva del problema que se trate.

(122...)

1) Inglaterra.

En 1956 fue creado el "British Shippers' Council" (BSC); fue el primero de su clase en Europa, por lo que sus atribuciones eran muy limitadas. Se creó como consecuencia de la necesidad de presionar a los armadores para disponer de suficientes buques en el transporte marítimo de altura inglés, los cuales en 1955 no eran proporcionales al tráfico de carga del país y mundial, posterior a la guerra.

Anticipándose al Gobierno de su país y a la Cámara de Navegación, el BSC logró una estrecha cooperación con otros países de Europa Occidental en cuestiones de transporte marítimo ¹⁸⁶, a tal grado que en 1957 persuadió a algunos países para seguir su ejemplo, entre ellos Bélgica, Francia, Italia, Países Bajos y la República Federal de Alemania. Posteriormente también lo hicieron Suiza, Grecia y Dinamarca.

El Organismo Ejecutivo del BSC está integrado por un Presidente, un Presidente Adjunto y doce miembros elegidos por la Asamblea General ¹⁸⁷; ver su organigrama en la hoja siguiente, Cuadro 34.

Además de las consultas regulares con las Conferencias Marítimas y las compañías navieras, esta organización celebra consultas con organismos portuarios, con órganos públicos encargados de problemas portuarios en el país y con entidades que tengan intereses afines a los de los usuarios.

El BSC contaba para 1970 con 50 miembros plenos ¹⁸⁸, con 117 miembros asociados ¹⁸⁹ y 3 miembros correspondientes ¹⁹⁰, y ya para 1974 tenía 44 miembros plenos, 163 asociados y 6 correspondientes ¹⁹¹.

¹⁸⁶ *ibidem*; p. 37.

¹⁸⁷ *ibidem*; p. 38.

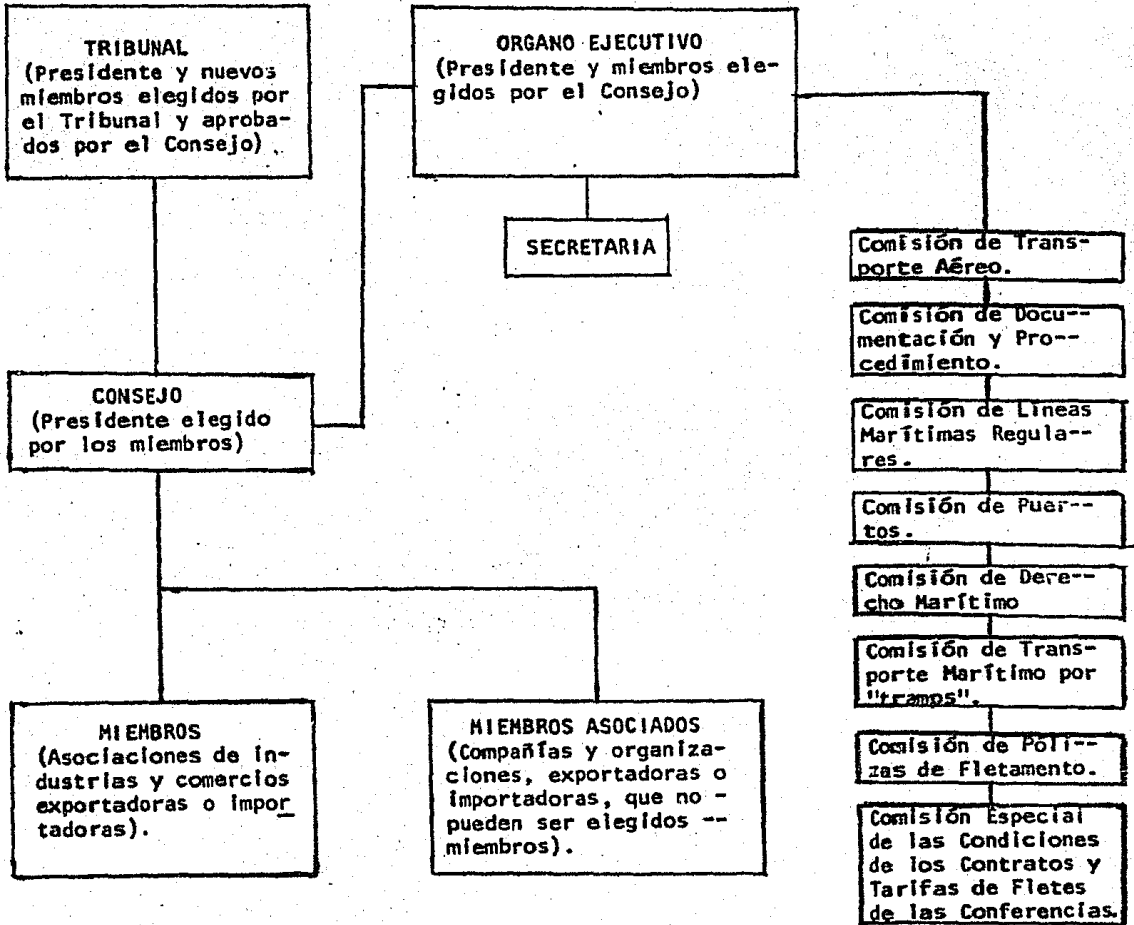
¹⁸⁸ Cámaras de Comercio, Asociaciones de Exportadores, Fábricas y otros.

¹⁸⁹ Compañías Individuales, exportadores e importadores particulares. Londres Gran Bretaña. 1970.

¹⁹⁰ Annual Report 1969, British Shippers' Council.

¹⁹¹ Annual Report 1973. British Shippers' Council. Londres, Gran Bretaña. 1974; p. 41.

ORGANIZACION DEL CONSEJO DE USUARIOS BRITANICO (BSC)



(124...)

Asimismo, dentro de su organización funcionan seis Comités principales:

- a) De Transporte Aéreo;
- b) De Documentación y Procedimientos;
- c) De Finanzas;
- d) De Líneas Marítimas;
- e) De Leyes Marítimas; y
- f) De Puertos¹⁹².

Además el BSC tiene representaciones en 23 organismos, entre los cuales se cuentan el "Port of London Authority", el "Port Users' Consultative Committee", el "Standing Committee of European Shippers' Councils", la -- "British Maritime Law Association" y la "North Atlantic Shippers' Association"¹⁹³.

En este consejo de usuarios, el interesado presenta su problema ante la asociación comercial que le corresponda, y ésta a su vez la somete a consideración en alguna de las reuniones generales, o bien ante el órgano ejecutivo, según la gravedad del problema. Posteriormente se remite para su estudio a la Comisión que le corresponda, y ahí se dictan las medidas a tomar para la solución del mismo.

J) Japón.

En este país se constituyó la Asociación de Exportadores del Japón, la cual atiende los diversos problemas de los usuarios con las Conferencias por medio de una Comisión de Fletes¹⁹⁴.

¹⁹² Idem.

¹⁹³ Annual Report 1973. British Shippers' Council; pp. 29 y 30.

¹⁹⁴ Organismo creado en 1953 para solucionar la inestabilidad de las tarifas de fletes de Japón a los Estados Unidos; con esta finalidad celebró positivas negociaciones con las Conferencias Marítimas en la ruta, lo cual fomentó en gran medida las exportaciones japonesas.

(125...)

Dicha Asociación está constituida por 34 asociaciones de exportadores e importadores, por grupos de productos, por lo tanto no existe representación individual. En dichas asociaciones se encuentran afiliados 5,000 usuarios, o sea el 70% del total de fletadores del Japón y más del 80% de los productos exportados¹⁹⁵.

Los problemas particulares de transporte marítimo de algún producto son presentados y estudiados en la asociación que le corresponde, y en los casos que afecten a la generalidad de los miembros, o a la mayoría, se examinan en la Comisión de Fletes mencionada.

El Gobierno Japonés no ha tenido participación alguna en la Asociación de Exportadores y tampoco celebra negociaciones con las Conferencias; sin embargo, en apoyo a los fletadores, se emitió la Ley sobre el Transporte Marítimo y la Ley sobre Prohibición de Monopolios Privados, que impiden a las Conferencias aplicar métodos comerciales nocivos al comercio exterior del país o establecer exagerados niveles en las tarifas de fletes¹⁹⁶.

K) Noruega.

En 1964 fue creado formalmente en ese país el Consejo Nacional de Fletadores, como resultado de un Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo, el cual se integró por la Federación Noruega de los Servicios de Transporte, cuando aún no se había aprobado la Resolución Ministerial Europea.

Esta Federación está integrada por empresas individuales, las principales organizaciones de la industria, del comercio, de la agricultura y las industrias forestales¹⁹⁷.

¹⁹⁵ ONU, UNCTAD. Consultas en Materia de ...; p. 224.

¹⁹⁶ Ibidem, p. 225.

¹⁹⁷ Ibidem, p. 39.

(126...)

Cuando se presenta la necesidad de adoptar una posición oficial a nombre de los usuarios noruegos en cuestiones de importancia, la Junta -- Directiva de la Federación es la encargada de anunciarlo, previo estudio del asunto, en coordinación con el Consejo de Fletadores.

El Consejo no cuenta con una Secretaría propia, razón por la que de sus funciones se encarga la Secretaría General de la Federación, por intermedio de un funcionario que mantiene un estrecho contacto con ambos organismos.

L) Países Bajos.

El Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de los Países Bajos es -- un Grupo de Trabajo de la Asociación Nacional de Usuarios del Transporte y de Transportistas por Cuenta Propia, la cual está constituida por aproximadamente 40,000 empresas e individuos de las ramas comercial, industrial, y agrícola, auténticos usuarios del transporte¹⁹⁸.

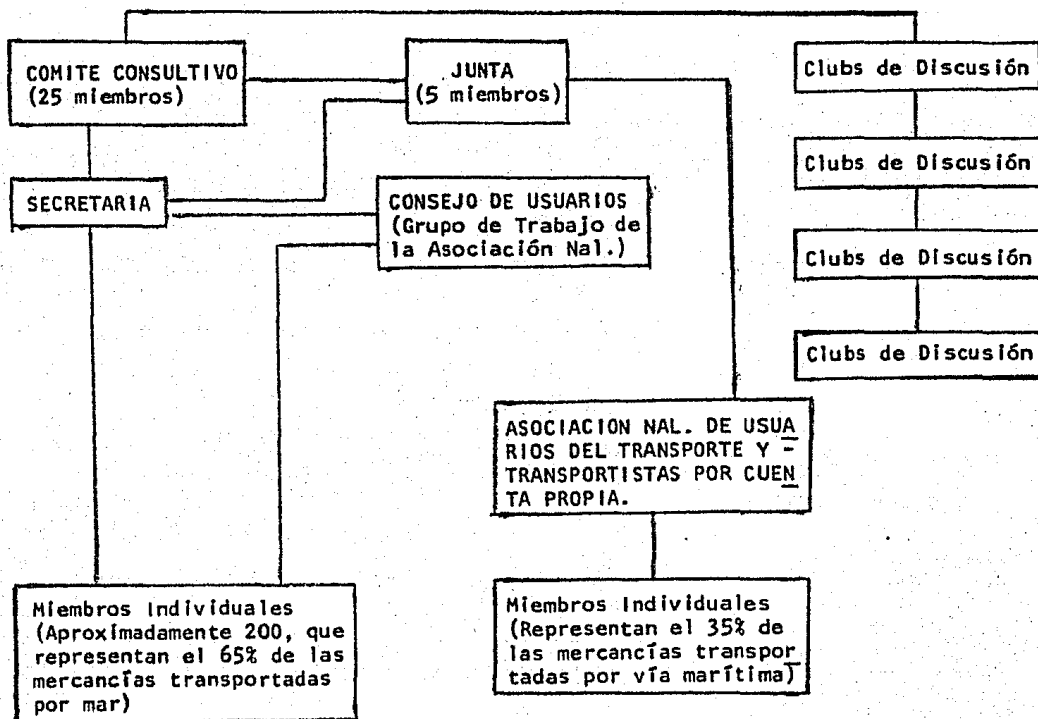
El Consejo está integrado por 220 miembros, representantes del 65% de las mercaderías enviadas y recibidas en los Países Bajos. El 35% restante -- son, sin embargo, miembros de la Asociación Nacional mencionada; ver organigrama del Cuadro 35.

En la Organización del Consejo se cuenta con una Junta de 15 Directores de Transporte de empresas importantes, los cuales son designados por la Junta de la Asociación Nacional. Incluso la Secretaría Permanente del -- Consejo de Usuarios de los Países Bajos es una sección de la Secretaría de dicha Asociación. Cuenta, además, con diez Clubs de Debates, abocados a tratar diferentes temas, entre ellos el transporte marítimo.

198 ibidem, p. 38.

CUADRO 35

ORGANIZACION DEL CONSEJO DE USUARIOS DE LOS PAISES BAJOS



(128...)

Para solución de los problemas, éstos son divididos en tres categorías:

- a) Problemas particulares, que por su simplicidad son tratados generalmente por la misma Secretaría;
- b) Cuestiones de principio. De su análisis y solución se encarga directamente la Junta del Consejo de Usuarios; y
- c) Cuestiones de principio sumamente complejas. En primer término -- son examinadas por la Junta del Consejo de Usuarios, quien lo somete para su estudio y desarrollo al Comité Consultivo, antes de ser reenviado a la Junta¹⁹⁹.

M) Perú.

Desde julio de 1966, hasta la creación del Consejo Peruano de Usuarios del Transporte (COPERUT) en 1977, en este país funcionó en defensa de los embarcadores por vía marítima el Comité de Usuarios del Transporte Marítimo del Perú.

Previamente a la Asamblea Constitutiva del COPERUT, se celebraron cinco -- reuniones formales, contando con la presencia de un experto técnico de la Organización de Estados Americanos (O E A):

- a) El 20 de septiembre de 1977, para definir la organización de la Asamblea Constitutiva;
- b) El 22 de septiembre de 1977, donde se aprobó el proyecto de Estatutos;
- c) El mismo día 22, se reunieron nuevamente para definir el informe financiero;
- d) El 3 de octubre de 1977, para la evaluación de los preparativos; y
- e) El 11 de octubre de 1977, para la evaluación final de preparativos²⁰⁰.

199

Idem.

200

O E A, Ministerio de Comercio del Perú (Dirección General de Comercio Exterior). Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Programación de la Asamblea Constitutiva. 1977. Lima, Perú; p. 3.

(129...)

Así, el 12 de octubre de 1977 quedó legalmente constituido el COPERUT - con los importadores y exportadores, públicos y privados, representantes del 70% del comercio exterior del Perú. Las asociaciones industriales y comerciales sólo pueden participar en el organismo como asesores y no - acepta como asociados plenos a personas, naturales o jurídicas, vinculados con transportistas o servicios conexos²⁰¹.

El Gobierno de este país apoyó el proyecto por medio del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y además obtuvo la cooperación técnica de la Secretaría General de la O E A. También cooperaron decididamente en los trabajos preparatorios la Asociación de Exportadores, la Sociedad de Industrias y la Confederación Nacional de Comerciantes.

El COPERUT quedó estructurado de la manera como se ilustra en el Cuadro 36.

N) República Dominicana.

A raíz de un estudio realizado a finales de 1973 por el doctor José G. - Zuloaga, experto de las Naciones Unidas en transporte marítimo, y en el - cual señala la urgente necesidad de crear un consejo de usuarios que re- - presente y defienda a los embarcadores ante las Conferencias Marítimas, - el Centro Dominicano de Promoción de las Exportaciones (CEDOPEX) solicitó la asistencia técnica del Centro Interamericano de Promoción de Exporta- - ciones (CIPE), para organizar a los usuarios de ese país.

Una vez concedida la asistencia, en febrero de 1974, el asesor y el CEDO- PEX se dieron a la tarea de consultar a los usuarios sobre el plan de - - acción y la estructura que debería tener el consejo de usuarios dominica-

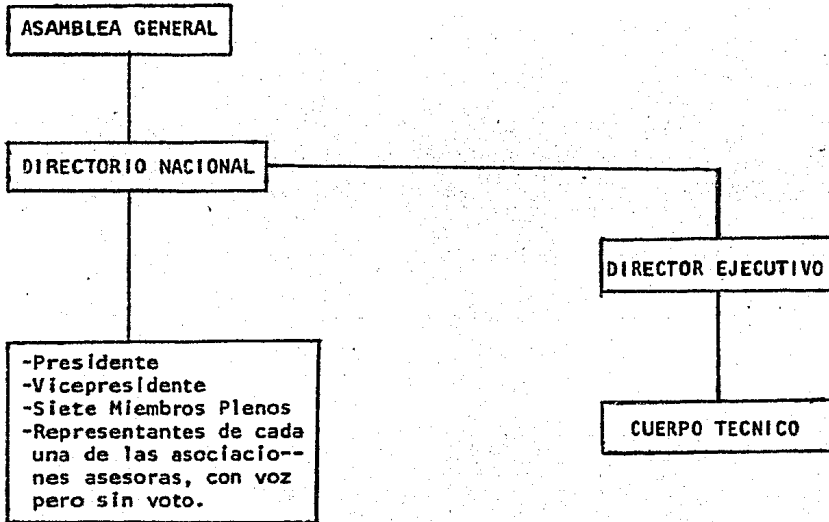
201

COPERUT. Consejo Peruano de Usuarios del Transporte. Estatutos. 1977. Lima, Perú; p. 5.

(130...)

CUADRO 36

ORGANIZACION DEL CONSEJO DE USUARIOS DEL PERU



FUENTE: Documento Estatutario del COPERUT.

(131...)

nos, el cual comprendería a los fletadores del transporte marítimo²⁰² y del aéreo, debido a su situación geográfica.

Así, en julio de 1974, y bajo las disposiciones de la Ley 520 de 1920 y de sus propios Estatutos, se celebró la Asamblea Constitutiva del Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTI), como un organismo privado con personería jurídica propia y sin fines lucrativos.

Su estructura quedó integrada por la Asamblea General, la Junta Directiva²⁰³, el Director Ejecutivo y el Cuerpo Técnico²⁰⁴.

Entre los principales servicios del CODUTI, de acuerdo a lo señalado en sus Estatutos, podemos enunciar:

- a) Hacer recomendaciones generales sobre trámites y economías de los transportes;
- b) Realizar trámites de solicitudes de rebajas o de fletes específicos ante las líneas marítimas, terrestres o aéreas;
- c) Asesorar a los usuarios en lo relativo a las reclamaciones por problemas ante los diferentes sectores que intervienen en los transportes;
- d) Tramitación de solicitudes de fletamento y asesoría de contratación de "charters"; y
- e) Coordinación de cargas entre afiliados para efectos de consolidación.

202 Aproximadamente el 98% del comercio exterior dominicano se realiza por mar, para lo cual prestan sus servicios en este país 40 líneas navieras y 4 Conferencias Marítimas.

203 Integrada por 7 miembros y sus suplentes, además de 3 miembros de asociaciones industriales y comerciales y un representante de CEDOPEX. Estos últimos tendrán voz pero no voto.

204 CUTMA. Programa CIPE-CUTMA. Asesoría a la República Dominicana. 1974. - Bogotá, Colombia; p. 118.

(132...)

Para el financiamiento de este consejo de usuarios se fijaron cuotas de inscripción de RD\$ 25.00 y cuotas mensuales cobrables semestralmente, a cordes con el capital del usuario:

Capital hasta de RD\$ 100,000. ----- RD\$ 10.00 al mes.

Capital hasta de RD\$ 500,000. ----- RD\$ 15.00 al mes.

Capital hasta de RD\$1,000,000. ----- RD\$ 20.00 al mes.

Capital mayor de RD\$1,000,000. ----- RD\$ 25.00 al mes²⁰⁵.

4. CONSEJOS DE USUARIOS A NIVEL REGIONAL Y SUBREGIONAL.

De la misma manera que a nivel nacional un usuario es impotente para enfrentarse a una Conferencia Marítima, a nivel internacional un consejo nacional de usuarios se encuentra en inferioridad ante el sistema conferenciado, ya que "nunca tendrá una entidad de esta naturaleza la suficiente fuerza negociadora frente a su contraparte si no se apoya en instituciones semejantes, en organizaciones hermanas que tienen que bregar diariamente con grupos de intereses tanto nacionales como internacionales",²⁰⁶.

Así pues, es preciso que las asociaciones regionales de usuarios estén integradas por consejos de todos los países del área que utilizan los mismos servicios conferenciados.

Podemos decir que "la organización regional de usuarios ofrece la ventaja de que representa una estructura que recuerda en muchos casos a la de la --

205 CODUTI: Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional Inc. República Dominicana. 1975. p. 27.

206 Palabras del Secretario Ejecutivo del consejo de usuarios mexicano, lic.-Rodolfo Cruz Miramontes, en el II Congreso Nacional de Transporte de Carga, celebrado en Bogotá, Colombia, en 1977.

(133...)

Conferencia Marítima, que casi siempre es multilateral"²⁰⁷. Para una cooperación regional entre consejos nacionales de usuarios deben considerarse dos formas:

- i) Organizar a los usuarios regionales de uno de los extremos de -- la ruta comercial, para coordinar sus posiciones frente a las Conferencias. Como coordinador debe establecerse un órgano regional central que sesione periódicamente e informe a los consejos nacionales de manera constante. En la actualidad, el único ejemplo de este sistema lo encontramos en Europa Occidental; y
- ii) Establecer nexos cooperativos entre los usuarios de ambos ex--- tremos de la misma ruta comercial. Esta forma de organización presenta un mayor grado de dificultad, ya que frecuentemente - los viajes en un sentido de la ruta comercial están atendidos - por Conferencias diferentes a las que atienden esa misma ruta - en sentido inverso²⁰⁸.

Además de suponer negociaciones coordinadas con un mayor número de Conferencias, este tipo de cooperación requiere organizar un enorme número de usuarios, aún cuando se trate de un solo tráfico en particular.

Como ejemplo probatorio de la fuerza que llega a adquirir un consejo regional o subregional de usuarios, podemos citar que en Europa Occidental se ha logrado que las Conferencias trabajen de forma coordinada con el consejo -- regional de usuarios del área, el cual comprende los consejos nacionales de doce países del Continente.

²⁰⁷ ONU, UNCTAD. Consultas en Materia de ...; p. 11.

²⁰⁸ Ibidem; p. 14.

(134...)

Sin embargo, la práctica ha demostrado que en los países no desarrollados, donde los usuarios son empresas filiales de transnacionales, o nacionales de poca importancia, resulta inadecuado el sistema de consulta europeo - - que tan efectivamente funciona en ese consejo regional.

En favor de este tipo de organizaciones podemos también argumentar que se hace necesaria una cooperación entre usuarios a nivel regional para presentar solicitudes de racionalización de travesías de los buques²⁰⁹ en toda - la ruta del servicio, toda vez que si se trata de una ruta común²¹⁰, como es la mayoría de los casos, es imposible la racionalización de sólo uno de los sectores de la ruta.

Se han establecido consejos regionales y subregionales dignos de considerarse en cuatro zonas: Asia Sudoriental, Europa Occidental, América Latina y Centroamérica.

A) Asia Sudoriental.

La Federación de Consejos de Usuarios de la ANASO (FCUA) está constituida por cinco países miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ANASO): Filipinas, Tailandia, Malasia, Singapur e Indonesia.

Fue constituida formalmente el 10. de abril de 1976 y su Secretaría la desempeña alguno de los consejos nacionales, rotándose anualmente. Por disposición estatutaria, se permitirá la admisión de consejos de - -

209 Aun cuando una racionalización de servicios supone cierto sacrificio por parte de los usuarios, ya que les impide elegir entre las diferentes - - opciones de la libre oferta, es una medida digna de realizarse si lo justifican previos estudios de aplicación.

210 Aunque no es algo fácil de encontrar, cabe la posibilidad de que se trate de una ruta autónoma.

(135...)

usuarios de otros países del área de Asia y Australasia²¹¹.

B) Europa Occidental.

Desde la creación del British Shippers' Council, en 1955, proliferaron en Europa Occidental los consejos nacionales de usuarios. Un año después de esa fecha, se organizó la Comisión Económica Europea (CEE) y surge la idea de un consejo de usuarios a nivel regional, que buscaría solucionar los problemas que ocasionaba a los embarcadores la posición dominante y la conducta arbitraria de las Conferencias Marítimas.

Asimismo, se consideró que una organización regional de los usuarios contribuiría a un funcionamiento más eficaz de las Conferencias, ya que los problemas se resolverían sobre una base más amplia que las desequilibradas relaciones prevaletientes entre ambas partes.

Así, pasaron a integrar el consejo regional de usuarios los siguientes países:

España, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos, Inglaterra, República Federal de Alemania, Suecia y Suiza²¹². --

Ver Cuadro 37.

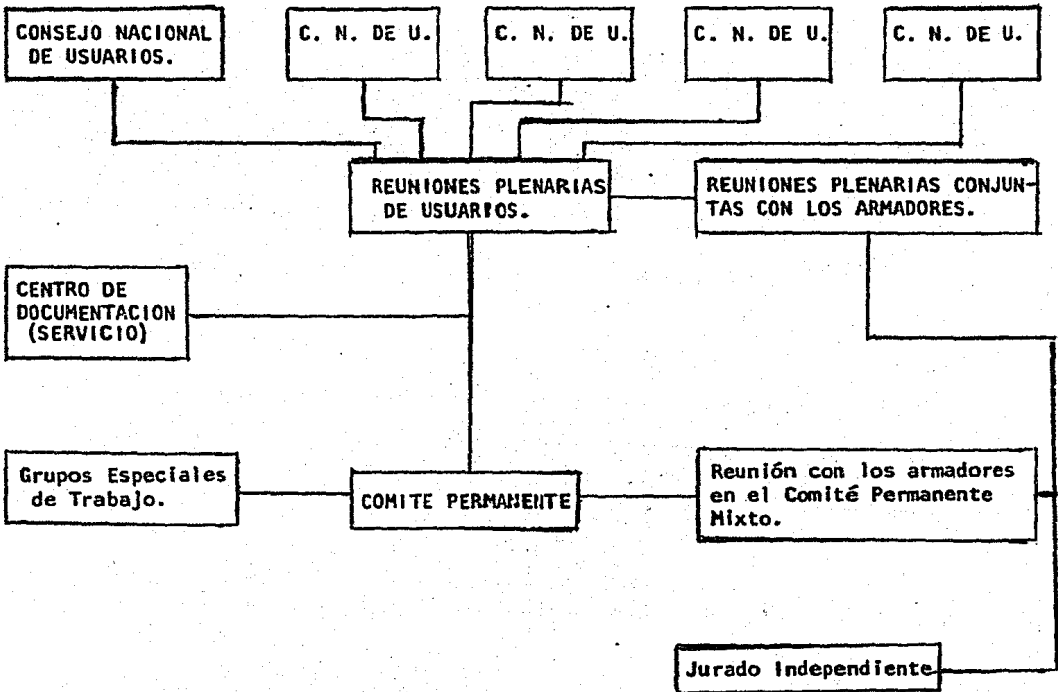
O sea que comprende la casi totalidad de los países europeos de economía de mercado.

La base jurídica del sistema de consulta en la región la constituyen dos documentos, uno oficial y el otro como resultado de amplias consultas entre las partes:

211 ONU, UNCTAD. Eficacia de las Organizaciones de ...; p. 26.

212 CUTMA. Programa CIPE-CUTHA ...; p. 85.

ORGANIGRAMA DEL CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE EUROPA OCCIDENTAL.



FUENTE: ONU, Documento TD/B/C.4/20/Rev. 1.

(137...)

a) La Resolución de 1963.

El 15 de marzo de 1963 se reunió en Londres una Conferencia de Ministros europeos encargados del transporte marítimo, de cuyo seno emanó "una resolución que reiteró la importancia del intercambio de puntos de vista entre las Conferencias y los consejos de usuarios europeos, representantes de los importadores y exportadores"²¹³; y

b) La "Nota de Entendimiento" de 1964.

Aun cuando dicho documento fue firmado oficialmente en este año por armadores y usuarios, ya existía desde diciembre de 1963. Y desde años antes ya se presentaba cierta cooperación entre los consejos de usuarios y los armadores de la ruta al Lejano Oriente; sin embargo, en la Nota de Entendimiento se acepta expresamente por ambas partes la necesidad de un sistema que mantenga las prácticas equitativas -- entre ellas, mediante acuerdos tomados en reuniones celebradas regularmente²¹⁴ a nivel europeo.

Una de las principales características de este consejo regional es el estrecho contacto que tiene en sus funciones con el Consejo de Asociaciones Nacionales de Armadores de Europa y Japón (CENSA). Además, realiza consultas con Conferencias en particular, de acuerdo al espíritu y al sentido de la Nota de Entendimiento.

Aun cuando los consejos nacionales de usuarios conservan su individualidad para negociaciones directas con las Conferencias²¹⁵, existe entre -

²¹³ CUTMA. Revista "Carga Internacional" ...; p. 4.

²¹⁴ Estas reuniones periódicas fueron también un nuevo elemento en el sistema.

²¹⁵ En cuanto tales, estos consejos no negocian las tarifas de fletes, ya que principalmente se ocupan de las condiciones de transporte y ciertos procedimientos de las Conferencias en cuestiones de fletes.

(138...)

ellos cierta coordinación sobre la materia de que se trate antes de realizarlas.

En aquellos casos de problemas muy complejos o que afectan a la generalidad de los consejos del área, a los cuales no se haya encontrado solución en la reunión plenaria, el asunto se presenta al Centro de Documentación, el cual puede crear, si lo considera conveniente, un grupo especial de trabajo para elaborar un informe sobre el problema en discusión; posteriormente, ese informe se presenta a la consideración de los diversos consejos de usuarios, quienes presentan sus comentarios en reunión plenaria²¹⁶.

Los consejos nacionales de usuarios han creado a nivel regional un Comité Permanente, integrado por tres miembros, elegidos en reunión plenaria, y el presidente de la reunión próxima inmediata. Entre sus funciones se encuentra el mantener contacto con el Comité Permanente de Armadores, -- nombrado por el CENSA, para discutir los problemas complejos.

La misma Nota de Entendimiento contiene disposiciones que instituyen el Grupo o Jurado Independiente que se menciona en el organigrama inmediato anterior; dicho Jurado es el órgano arbitral que buscará la solución justa a aquellas cuestiones en litigio en las cuales no exista acuerdo entre las partes²¹⁷.

Resumiendo lo expuesto, podemos apuntar los pasos a seguir en los problemas importantes de los usuarios de la región:

²¹⁶ Generalmente a esta altura del procedimiento ya se ha conseguido una coincidencia en los puntos de vista. Consultas en Materia de ...; p. 31.

²¹⁷ Ibidem; p. 32.

(139...)

- i) El problema se da a conocer por el consejo nacional de usuarios interesado a los demás consejos mediante una circular;
- ii) Se discute en sesión plenaria;
- iii) De no haber unanimidad en la decisión de los consejos, el problema se remite al Centro de Documentación para que éste elabore un informe exhaustivo, del cual se envía copia a todos los consejos antes de la próxima sesión plenaria;
- iv) Si la complejidad de la materia lo requiere, el Centro de Documentación remite el asunto a un Grupo de Trabajo que se encargue de realizar el informe;
- v) Cuando se obtiene unanimidad en la decisión de los consejos nacionales, se inician las consultas y negociaciones con los armadores, ya sea con una Conferencia determinada y un consejo de usuarios en representación de todos, o bien por medio del Comité Permanente o en una consulta conjunta entre armadores y usuarios; y
- vi) De no lograrse una solución de mutuo acuerdo, el problema deberá someterse al arbitraje del Jurado Independiente.

Por otra parte, es importante apuntar que los consejos nacionales de usuarios de Europa Occidental, excepto el de Bélgica, no aceptan como miembros a los agentes de transportes, a las compañías de seguros y a los Bancos. Lo anterior se deduce de la definición de usuarios que estos organismos exponen:

"Es un individuo o empresa directamente interesado en el cargamento en calidad de primer expedidor o destinatario último, que puede ser el propietario real o futuro del cargamento" 218.

(140...)

C) América Latina.

En la mayoría de los países del área, más del 90% de su comercio exterior se realiza por vía marítima, y particularmente el 99% del volumen de las exportaciones se transporta por ese medio²¹⁹.

En volúmenes físicos, para 1975 esos porcentajes significaron un conjunto superior a los 250 millones de toneladas en lo que se refiere a exportaciones, y aproximadamente 15 millones de toneladas en importaciones²²⁰.

A nivel regional, en 1970 se realizó un intento de constituir una federación de usuarios del transporte marítimo, en una reunión celebrada en Colombia bajo los auspicios del Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones (CIPE).

El proyecto se vió obstaculizado por varios factores, entre los cuales - podríamos señalar las discrepancias de criterios entre los países, la existencia de un reducido número de consejos nacionales de usuarios en el área y la falta de concientización a nivel de países de lo que significaría esa organización.

En 1975, con la finalidad de unificar o estrechar lazos entre los consejos de usuarios latinoamericanos, se coordinaron el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA) y su similar de República Dominicana (CODUTI), para celebrar en Colombia la Primera Convención de Consejos de Usuarios del Transporte del Area del Caribe.

Durante su desarrollo se analizó la situación prevaleciente en el comercio exterior de los países del área, se estudiaron las prácticas de las

219 "Los Modos de Transporte en el Grupo Andino". Revista El Transporte en el Grupo Andino; CUTMA. Julio-agosto, Núm. 1, Vol. 1; 1975. Bogotá, Colombia; p. 6.

220 Idem.

(141...)

Conferencias y se examinó el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas. Asimismo, se buscó identificar y establecer prioridades - en los problemas comunes de los usuarios del transporte y sentar las bases para el establecimiento de sistemas comunes de consulta y negociación.

Además de los consejos de usuarios del Istmo Centroamericano, Panamá, - Colombia y República Dominicana, participaron en esa Reunión, con carácter de observadores, algunas asociaciones privadas de Venezuela, organismos gubernamentales del área y representantes de varios organismos internacionales.

En noviembre de 1977, durante la realización de la VII Asamblea General del CUTMA, México, Colombia y la República Dominicana, mediante - sus respectivos consejos de usuarios, en coordinación con la OEA y la CEPAL, marcaron la vanguardia del movimiento integracionista de los -- consejos del área latinoamericana y acordaron reunirse en una fecha - posterior para cristalizar ese objetivo.

Fue así como el 6 de octubre de 1979, aprovechando el marco de la IX - Asamblea General del CUTMA, se llegó a constituir formalmente la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), en la ciudad de Bogotá, Colombia.

En el evento participaron representantes de seis organismos internacionales, diez consejos nacionales de usuarios, siete organismos oficiales colombianos y cuatro organismos oficiales de países latinoamericanos, así como representantes de transportistas del país sede.

(142...)

La Directiva de la Federación quedó integrada de la siguiente manera:

- Presidencia Latinoamericana - AMUTMAC. México.
- Vicepresidencia Latinoamericana - CUTMA. Colombia.
- Presidencia del Area Andina - COPERUT. Perú.
- Vicepresidencia del Area Andina - CUTMA. Colombia.
- Presidencia del Area del Caribe - AUSTRAMA. Centroamérica.
- Vicepresidencia del Area del Caribe - AUTCR. Costa Rica.
- Presidencia del Area Sudamérica-Atlántico - CAUTI. Argentina.
- Secretaría Latinoamericana de Coordinación - CUTMA. Colombia.
- Secretaría Ejecutiva del Area Andina - COPERUT. Perú.
- Secretaría Ejecutiva del Area Sudamérica-Atlántico - CAUTI. Argentina.
- Tesorería General - CAUTI. Argentina²²¹.

D) Subregiones en América Latina.

A nivel subregional, en el área latinoamericana tenemos los siguientes ejemplos de consejos de usuarios:

a) Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano.

Organización creada en octubre de 1969 en Managua, Nicaragua, y cuya sede se concedió a Guatemala. La integran representantes de usuarios de seis países: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá²²².

221 El autor asistió en representación de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México.

222 O E A. Bases Generales para el Funcionamiento y/o Fortalecimiento de las Organizaciones de Usuarios del Transporte Internacional en América Latina. CIES/CECON-TRANS/27-Add. 1. 1975. Washington, D. C.; p. 15.

(143...)

Sin embargo, la Asociación se enfrentó a graves dificultades económicas y a la falta de reconocimiento oficial de los diferentes gobiernos a sus respectivos consejos nacionales de usuarios, lo cual le impidió desarrollar las actividades que tenía proyectadas²²³.

Precisamente a causa de la deficiente actuación de este organismo, se ha tomado como medida correctiva la creación y/o fortalecimiento de los consejos de usuarios de los países parte.

b) Consejo Andino de Usuarios del Transporte Internacional (CAUTI).

Ya desde 1977 se había anunciado que se estaban "adelantando los -- contactos necesarios para la creación, en el primer semestre de -- 1978, del CAUTI, el cual sería la base para iniciar negociaciones -- con un cubrimiento subregional, que se complementarían con la agrupación de consejos de usuarios en el área centroamericana y del Caribe"²²⁴.

Existen varios factores que hacen preciso el funcionamiento formal de un consejo subregional de usuarios entre los países miembros del Acuerdo de Cartagena, y los principales serían:

- i) La subregión carece de mecanismos de integración en materia de transporte internacional;
- ii) La carga movilizada en esa área se ha visto bajo una anarquía general, debido principalmente a las arbitrariedades en los fletes y servicios, originadas a su vez por la carencia de -- líneas nacionales integradas en una Conferencia andina;

223

Este obstáculo probablemente sea superado gracias al apoyo del Proyecto TRANSMAR, del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), que acaba de ser prestado en la subregión, así como con la cooperación efectiva de los gobiernos centroamericanos.

224

CUTMA. II Congreso Nacional de ...; p. 5.

(144...)

- iii) Ciertas decisiones de la Junta del Acuerdo de Cartagena precisan la existencia de los consejos de usuarios;
- iv) No existe contacto permanente entre los usuarios de los diversos países;
- v) Las arbitrariedades de las Conferencias Marítimas;
- vi) Las dificultades en las cargas, derivadas de la aplicación de diferentes legislaciones de reserva de carga en los países del Acuerdo y el consiguiente aislamiento de las líneas nacionales;
y
- vii) Falta de desarrollo de las actividades del Acuerdo en materia de transporte internacional, de programas de mejoras portuarias y otras²²⁵.

En favor del CAUTI podemos decir que, aun cuando no se ha logrado institucionalizar oficialmente, cuenta ya con un proyecto de Estatutos elaborado por la OEA, el cual significa la base legal para este organismo.

Los consejos nacionales de usuarios u organizaciones similares que son partes del CAUTI pertenecen a: Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela²²⁶; corresponde al CUTMA desempeñar las funciones de Secretaría Ejecutiva.

Sin embargo, subsiste la problemática de la organización jurídica del CAUTI, cuya solución requiere una de las siguientes alternativas:

- i) Establecerlo como una organización de carácter federado o asociado. En este caso estaría integrado por consejos nacionales

225 Ibidem; p. 8.

226 CUTMA. Consejo Colombiano de Usuarios ...; p. 21.

(145...)

de usuarios asociados para delegar en la entidad sus objetivos y funciones.

Esta alternativa se presenta como poco viable si consideramos que es únicamente en Colombia donde existe un consejo de usuarios nacional, con actividad permanente y reconocimiento gubernamental; ésto significa que se frenaría la acción a nivel -- subregional en tanto se trata de establecer las asociaciones -- nacionales en los diferentes países andinos;

- ii) Establecer una entidad subregional única. No sería necesaria la existencia de los consejos nacionales, pero existiría la -- posibilidad de establecer dependencias en cada país para tratar los asuntos nacionales.

Esta opción sería la más interesante del punto de vista de -- integración económica, pero es poco probable su aceptación por la totalidad de los países, donde todavía tienen gran fuerza -- los intereses nacionales; y

- iii) Constituir una entidad de carácter mixto. Comprendería a los consejos nacionales de usuarios y a asociaciones representativas indirectas de los usuarios.

Probablemente ésta sería la alternativa más adecuada, ya que -- conjuntaría sus acciones en favor de la región con la promoción de consejos nacionales de usuarios por parte de las asociaciones que representen a cada país²²⁷.

5. OTROS SISTEMAS DE DEFENSA DEL USUARIO.

Independientemente de las razones por las cuales un país carece de una --

(146...)

organización institucionalizada de usuarios²²⁸, en la práctica encontramos otras formas de defensa, que los mismos usuarios se han procurado en sustitución de los consejos:

A) Organizaciones comerciales.

En algunos países que carecen de consejos de usuarios como tales, se han concedido las funciones de éstos a organizaciones comerciales o industriales, obviamente con ciertas modificaciones en sus reglamentos, organización y procedimientos. Con este caso tenemos a varios países:

a) Ecuador²²⁹.

En dicho país encontramos en la Federación Ecuatoriana de Industrias Exportadoras (FEDEXPOR) un ejemplo clásico de organización comercial que defiende los intereses de los usuarios.

La FEDEXPOR nació del esfuerzo conjunto del Gobierno ecuatoriano y el sector privado, con la finalidad de "velar en forma permanente para que las condiciones del comercio internacional ecuatoriano y las políticas que en este campo adopten los gobiernos, posibiliten la expansión creciente de la actividad exportadora en las mejores condiciones posibles"²³⁰.

Los objetivos y funciones principales de la Federación son:

- i) Velar por las óptimas condiciones de exportación de la producción ecuatoriana;

228 En los países en desarrollo, una de las principales causas puede ser que los usuarios nacionales constituyen un grupo demasiado heterogéneo, lo que ocasiona que las empresas muy importantes no muestren interés por obtener en grupo ciertas ventajas que ya tienen individualmente, y las empresas pequeñas carecen de los medios y capacidad organizativa.

229 Como dato ilustrativo podemos señalar que el 95% del comercio exterior ecuatoriano se moviliza por vía marítima.

230 "FEDEXPOR: servicio al exportador ecuatoriano". Revista. El Transporte en el Grupo Andino; CUTMA. Octubre, 1977. No.8; Bogotá, Colombia; p. 7.

(147...)

- ii) Cooperar para el incremento del comercio exterior;
- iii) Solucionar los problemas que se presenten en las exportaciones;
- iv) Promover en el mercado internacional el consumo de productos nacionales y contribuir a un alto grado de perfección en ellos;
- v) Cooperar con los organismos oficiales para lograr una legislación que estimule las exportaciones; y
- vi) Asesorar a sus asociados en todo lo relativo al comercio exterior²³¹.

b) Austria.

En este caso no existe un consejo de fletadores autónomo, toda vez que en la Cámara Federal de Comercio de Austria están representados los fletadores y los transportistas²³².

La Cámara cuenta desde hace algunos años con un Comité de Relaciones, el cual mantiene un estrecho contacto con varios puertos marítimos²³³ y se ocupa de los asuntos de orden general, relativos al comercio realizado por mar, así como de los problemas derivados del tráfico y las tarifas de fletes.

Aproximadamente el 90% del comercio exterior que Austria realiza por vía marítima, es a través de nueve puertos²³⁴, ubicados en su mayoría en el Mar del Norte, y unos cuantos en el Mar Adriático.

231 Idem.

232 Debemos considerar que por ser un país mediterráneo, Austria no presenta las condiciones ideales para la creación de un consejo de usuarios, aun cuando es evidente su necesidad de organizar a los usuarios.

233 Para Austria tienen principal interés Amberes, Bremen, Gdansk, Gdynia, - Hamburgo, Rijeka, Rottendam, Sesezin y Trieste. Consultas en Materia ...; p. 149.

234 Ibidem; p. 150.

(148...)

Las Conferencias Marítimas no han designado aún una representación directa en el país, sin embargo existen ahí agentes de varias empresas navieras que pertenecen a las Conferencias que prestan sus servicios a cargas austriacas.

c) Israel.

Dentro de la Cámara de Comercio de Israel se encuentra en funciones una organización de usuarios de los transportes, misma que cumple las funciones de un consejo; tiene carácter nacional y actúa en representación de los usuarios de puertos israelíes ante las líneas navieras con buques que escalan en esos puertos.

La organización de usuarios representa a las diferentes Cámaras de Comercio del país, a la Asociación de Fabricantes de Riebo, al Instituto Israelí de Exportaciones y a las empresas Koor, los cuales significan los principales intereses económicos comerciales de Israel²³⁵.

Las oficinas de la organización se encuentran en la Cámara de Comercio de Haifa. No cuenta en la actualidad con el apoyo gubernamental, aun cuando la iniciativa de su creación partió del sector oficial.

B) Organismos gubernamentales.

En otros casos, las funciones de consejo de usuarios son desarrolladas por organismos gubernamentales que vigilan las actividades de los armadores y salvaguardan los intereses nacionales en lo relativo al transporte marítimo. Como ejemplos podemos mencionar:

²³⁵ Consultas en Materia de ...; p. 22.

(149...)

a) Brasil.

En octubre de 1968, la Comisión de Marina Mercante, hoy Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM), desonoció a algunas Conferencias que servían a puertos brasileños y prohibió a sus líneas nacionales participar en ellas, con la finalidad de fortalecer su comercio exterior mediante el desarrollo marítimo de Brasil²³⁶.

Al constituirse dicha Comisión como la SUNAMAM, pasando a depender directamente del Ministerio de Transporte, su sistema de consultas vino a reemplazar al consejo de usuarios que para entonces existía. Los problemas derivados del transporte marítimo que aquejaban al usuario se simplificaron al racionalizarse los servicios y establecerse la Ley de Reserva de Carga²³⁷.

Además la SUNAMAM es más drástica para la aprobación de los aumentos de fletes²³⁸ que la misma "Federal Maritime Commission" (FMC) de los Estados Unidos, que, como se verá en el apartado siguiente, es bastante rígida para autorizar las tarifas de fletes.

Incluso, la SUNAMAM ha logrado que las Conferencias que prestan sus servicios en los puertos nacionales designen representantes en el país.

236 Los Fletes Marítimos en el Comercio ...; p. 65.

237 Gracias a esta Ley, los buques nacionales transportan casi el 50% de las exportaciones brasileñas.

238 Mediante una resolución de la SUNAMAM, del 23 de mayo de 1969, se dictaron medidas para que este órgano recibiera y aprobara las solicitudes de aumentos y registros de nuevas tarifas, debiendo las Conferencias justificar con estudios económicos cada solicitud.

(150...)

Sin embargo, el sistema brasileño no es ideal para aplicarlo en los países en desarrollo, toda vez que el principal apoyo de sus inflexibles políticas es la importante flota mercante nacional con que cuenta ese país²³⁹, lo que determina la posibilidad de objetar contra las Conferencias sin correr el riesgo de no contar con medios de transporte marítimo en un momento dado.

Asimismo, para tomar una medida de este tipo, es necesario que el país tenga volúmenes suficientes de carga en su comercio exterior, para garantizar la viabilidad económica del movimiento inicial de la flota nacional y el apoyo del Gobierno mediante una legislación favorable al interés nacional.

El sistema de Brasil, al igual que el de los Estados Unidos, reclama derechos sobre sus tráficos de importación y exportación, lo cual significa problemas de jurisdicción con los países que comercian.

En síntesis, podemos señalar tres principios fundamentales en que se basa la política de fletes del Brasil para lograr el equilibrio de su balanza de servicios:

- i) La preferencia de los armadores nacionales en las diversas rutas del comercio exterior brasileño;
- ii) Una regulación, por parte del gobierno, de las actividades marítimas; y
- iii) El sistema de reserva de carga, impuesto en favor de la marina mercante del país²⁴⁰.

²³⁹ Para 1979 ascendía a 3.385,209 T.R.B., de las cuales 2.507,870 T.R.B. son de propiedad estatal. Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. 1979. Buenos Aires, Argentina.

²⁴⁰ El Registro de Fletes y el ...; p. 97.

(151...)

En 1971, la SUNAHAM decidió crear en su seno el "Bureau de Estudos de Fretes" (BEFRETE), a fin de contar con un órgano especializado que se abocara al estudio de todo lo relativo a fletes.

Además de la coordinación de fletes de cabotaje y navegación interior, el Reglamento del BEFRETE establece como de su competencia las siguientes funciones:

- Coordinación económica de fletes conferenciados.
 - i) Observar y analizar continuamente los niveles de fletes;
 - ii) Elaborar estudios sobre alteraciones específicas o generales;
 - iii) Formular modelos de solución a cada problema;
 - iv) Elaborar estudios sobre la incidencia de los fletes en la economía brasileña, su comercio exterior y la balanza de pagos; y
 - v) Considerar las reivindicaciones de embarcadores en lo relativo a fletes conferenciados²⁴¹.
- Coordinación técnica de fletes conferenciados y de mercado libre.
 - i) Registro y control de fletes de Conferencia, sus modificaciones, adiciones, sobretasas y otras;
 - ii) Elaborar estudios de las alteraciones de los fletes, bajo un criterio de necesidad de una estructura tarifaria que permita la competitividad de los productos brasileños en el mercado mundial;
 - iii) Analizar las condiciones del mercado libre de fletes;
 - iv) Asesorar a los usuarios en materia de contratos de fletamentos;
 - v) Elaborar estudios sobre la influencia de los fletes no conferenciados sobre la economía, la balanza de pagos y el comercio

²⁴¹ O E A. Bases para la Estructuración y ...; p. 46.

(152...)

exterior brasileño;

- vi) Asesorar a los usuarios sobre el mercado libre de fletes; y
- vii) Promover las consultas entre los embarcadores y los usuarios para identificar y conciliar intereses²⁴².

Por otra parte, podemos señalar que toda vez que se encuentra oficialmente autorizado, "el BEFRETE puede celebrar consultas y negociaciones con las Conferencias que sirven el tráfico de Brasil"²⁴³.

b) Estados Unidos de Norteamérica.

En 1912, el Congreso de los Estados Unidos autorizó la realización de un estudio sobre las Conferencias Marítimas. Como resultado, dos años después, apareció a la luz pública el "Reporte Alexander", que ponía de manifiesto el monopolio ejercido por dichas organizaciones en el comercio exterior estadounidense y cuya más alta manifestación se exponía en el establecimiento arbitrario de los fletes y sus constantes alteraciones sin previo aviso.

También, el estudio dió a conocer las represalias que las líneas conferenciadas toman contra el usuario que utiliza buques de la competencia.

En consideración a las tesis planteadas por la investigación, en 1916 el Congreso Norteamericano decidió aprobar una ley sobre transporte marítimo denominada "Shipping Act", en la cual se dictaban varias medidas para neutralizar las arbitrariedades de las Conferencias.

En la misma ley se disponía la creación de una oficina reguladora con el nombre de "The United States Shipping Board", que funcionó de

²⁴² Ibidem; p. 47.

²⁴³ Citado en El Registró de Fletes y el ...; p. 104.

(153...)

de 1916 a 1949, cuando cambió su nombre por el de "Federal Maritime Board", convirtiéndose posteriormente, en 1961, en la "Federal Maritime Commission"²⁴⁴, entre cuyas funciones se le confirió la facultad -- de aprobar, modificar o rechazar todo acuerdo que considere lesivo al comercio exterior de los Estados Unidos²⁴⁵.

El sistema ha funcionado perfectamente en base a una legislación que le ha concedido amplios poderes para regular en la materia, y a pesar de ser un organismo técnico es utilizado como arma política.

Principalmente, la FMC se encarga de:

- i) Vigilar los servicios, tarifas, prácticas y acuerdos entre líneas marítimas regulares;
- ii) Registrar y revisar las tarifas de fletes ofrecidas por las líneas;
- iii) Investigar sobre tarifas discriminatorias que vayan en perjuicio del comercio exterior del país; y
- iv) Autorizar las tarifas para líneas no conferenciadas²⁴⁶.

En términos generales podemos decir que la FMC desempeña algunas funciones de un consejo de usuarios típico y que:

"Las medidas reguladoras que establece la Shipping Act de 1916, aplicadas por la Comisión, se pueden dividir en dos categorías, aquellas que se aplican a las actividades de los transportistas competidores; y las que regulan el tratamiento de los servicios marítimos comerciales, siendo esta -- última la más importante"²⁴⁷.

²⁴⁴ El Registro de Fletes y el ...; p. 64.

²⁴⁵ Orden General de la FMC, cuyo texto señala, además, que las nuevas tarifas y los aumentos generales deberán registrarse con treinta días de anticipación y las rebajas tendrán efecto inmediato.

²⁴⁶ Programa Portuario y de Transporte ...; pp. 32 y 33.

²⁴⁷ Citado del "Shipping Act" en El Registro de Fletes y el ...; p. 64.

(154...)

Respecto a la organización de la FMC, señalaremos que se encuentra encabezada por cinco Comisionados, correspondiendo dos a cada partido político y uno designado por el Presidente de los Estados Unidos, todos ellos con el consentimiento del Senado²⁴⁸. En total, "el personal de la FMC se encuentra compuesto por más de 450 elementos, entre técnicos y secretarías"²⁴⁹, distribuidos en base al organigrama ilustrado.

Por otra parte, la FMC establece la obligatoriedad para las Conferencias que sirven a puertos estadounidenses de depositar en ella los Acuerdos de Conferencia en vigor, a fin de estudiarlos y dar su aprobación, modificarlos o negar su aplicación, de acuerdo a los intereses del comercio exterior de los Estados Unidos. Ver Anexo III para conocer la forma de un Acuerdo de Conferencia.

Otra de las características del funcionamiento de la FMC es la prohibición que hace del sistema de bonificaciones por considerarlas como práctica discriminatoria, por lo que es usual el sistema de doble tarifa, siempre y cuando la diferencia entre ambas no sea mayor de un 15%.

Los Estados Unidos y Brasil son los dos países en que funciona satisfactoriamente este sistema regulador tan especial; sin embargo, en el primero de ellos ya "... se está examinando la cuestión sobre la constitución de un consejo de usuarios"²⁵⁰, lo que aparentemente indica que el sistema de la FMC requiere alguna actividad complementaria por parte de los usuarios.

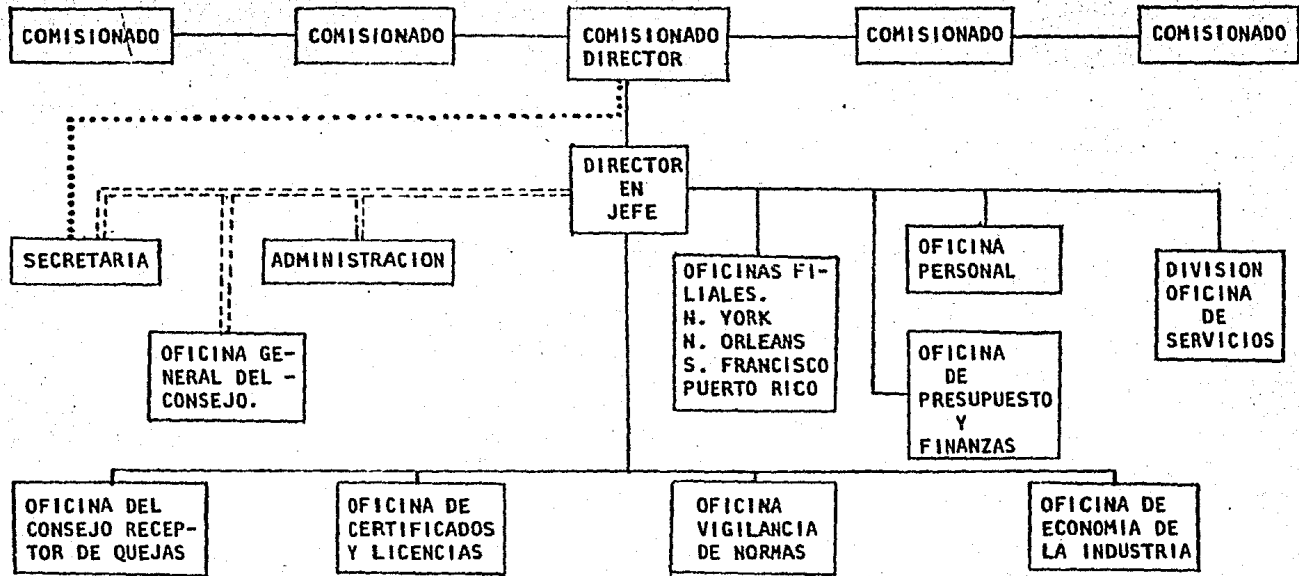
248 "Seatrade U.S. Yearbook 1979". Seatrade. 1979. Londres, G. B. p. 265. Ver Cuadro 38.

249 El Registro de Fletes y el ..." p. 73.

250 Eficacia de las Organizaciones de ... p. 22.

CUADRO 38

COMISION MARITIMA FEDERAL.



DIRECCION TECNICA

DIRECCION ADMINISTRATIVA - - - - -

(155...)

(156...)

Aunque debemos recordar que un consejo de usuarios en los Estados Unidos pudiera considerarse como ilegal desde el punto de vista jurídico, en base a la Ley "antitrust" de ese país, existe la posibilidad de que el Congreso exceptúe de esa Ley a las organizaciones de usuarios, de la misma manera que la "Shipping Act" exceptuó a las Conferencias Marítimas²⁵¹.

c) Sri Lanka.

Gracias a la estrecha cooperación entre el Ministerio de Transporte -- Marítimo y Turismo y los representantes de los usuarios y las Conferencias Ceilán/Reino Unido e Irlanda y Ceilán/Continente, desde noviembre de 1971 funcionaba en este país la Oficina de Fletes de Ceilán, "Ceylon Freight Bureau", entre cuyas funciones se encontraba la de acumular -- cargas para asegurar embarques redituables a todos los buques que prestaban sus servicios al país y racionalizar las frecuencias de escalas²⁵².

El 1o. de septiembre de 1973, dicha institución se convirtió en la Oficina Central de Fletes de Sri Lanka, "Central Freight Bureau of Sri Lanka", mediante la Ley Núm. 26 de 1973, donde se le concedieron las siguientes atribuciones:

- i) Constituir una oficina central de fletes para la reservación y adjudicación de espacio de carga para productos de exportación en -- buques de tráfico de altura;
- ii) Asegurar la agregación de productos que deben enviarse al exte-- rior, y así asegurarles cierta rentabilidad a los buques con es-

251 Consultas en Materia de ...; p. 197.

252 Annual Report for the Year 1973. Central Freight Bureau of Sri Lanka. 1974. Colombo, Sri Lanka.; p. 2.

(157...)

cala en el país;

- iii) Racionalizar la frecuencia de escalas y la disponibilidad de buques para el transporte de las cargas de exportación;
- iv) Tomar disposiciones que aseguren el transporte de los productos de exportación por vía marítima;
- v) Buscar que los servicios regulares sean eficientes y seguros en la ruta;
- vi) Apoyar el desarrollo de la marina mercante nacional;
- vii) Mejorar las operaciones portuarias, los ritmos de carga y manejo de las mercancías, así como otros movimientos inherentes a esas operaciones;
- viii) Negociar con las líneas navieras, individual o colectivamente, asuntos tales como tarifas, recargos y otros relacionados con los armadores, ya sea a nombre propio o de los usuarios;
- ix) Reducir los costos de envío de sus productos a los embarcadores;
- x) Realizar investigaciones en materia de fletes y transporte marítimo; y
- xi) Llevar a cabo cualesquiera otros actos²⁵³ necesarios para la realización de los puntos antes descritos²⁵⁴.

O sea que "el establecimiento de oficinas o centros de reserva de espacio de carga constituye uno de los procedimientos para aliviar la carga que para la economía y la balanza de pagos de los países en desarrollo suponen los pagos por concepto de fletes"²⁵⁵, y que el objetivo

²⁵³ Por ejemplo, puede otorgar diversos servicios a los usuarios, como obtener fletes promocionales y agregar cargas, y dar a los armadores información sobre disponibilidad de cargas y agregación de las mismas.

²⁵⁴ Ley Núm. 26 de 1973, Sección 14, de los objetivos y funciones de la Oficina Central de Fletes.

²⁵⁵ Oficina Central de Reserva de ...; p. iv.

(158...)

principal no es la asignación de cargamentos a los buques nacionales, sino racionalizar el servicio del transporte marítimo de ese país y disminuir los costos de usuarios y armadores.

La Oficina Central de Fletes de Sri Lanka no es el usuario único, sino que representa el vínculo entre los usuarios reales, los cuales aún cuentan con su organismo representativo, y las compañías de navegación. Esto significa que actúa como agente catalizador para promover una actividad ordenada en el transporte marítimo del país²⁵⁶ y que, además, cuenta entre sus Directores con representantes de los usuarios y de los órganos competentes del Gobierno. Ver Cuadro 39 para la organización de esta oficina.

Al contar anticipadamente con la información de las cargas a transportar y de los buques disponibles, se evitan los embarques incompletos y el consecuente desperdicio de espacio de bodegas. Además, el sistema de la Oficina evita las preferencias de las líneas por los usuarios más importantes y las discriminatorias bonificaciones individuales.

Toda vez que está constituida como un "organismo central por el que deben pasar todas las mercancías de exportación, esta Oficina se halla en una situación inmejorable para determinar las condiciones más económicas y eficientes de transporte"²⁵⁷.

Otro aspecto interesante del mecanismo de la Oficina es que se elimina la intervención de los agentes marítimos, ya que los usuarios se ven

²⁵⁶ O N U, UNCTAD. Informe de la Comisión del Transporte Marítimo sobre su Octavo Período de Sesiones. TD/B/C.4/173. Nueva York; p. 17.

²⁵⁷ Oficina Central de Reserva de ...; p. 8.

(160...)

obligados a reservar su espacio de carga directamente con la Oficina Central.

Como dato informativo, señalaremos que en 1973, o sea enseguida de su establecimiento, la Oficina Central controlaba el 83% de las exportaciones nacionales, y ya para 1974 canalizaba el 100% de los embarques²⁵⁸. El total de la carga exportada en este año de 1974 fue de 950,854 toneladas, cantidad que, si hacemos estudios comparativos, observaremos que es mínima para el comercio exterior de cualquier país.

Anualmente, la Oficina publica un reporte del estado de cuenta de su administración y de las negociaciones realizadas con las Conferencias, recargos aplicadas por éstas durante el año, fletes promocionales concedidos y otros de orden general.

D) Otros.

Además de los ya señalados, pueden encontrarse muy variados sistemas para actuar en defensa del usuario.

Así, encontramos el ejemplo de veinte países de Africa Occidental y Central, los cuales establecieron una Conferencia Ministerial con una Secretaría Interina, para que todos los países que utilizan los mismos servicios de transporte actuaran en común, respecto a las Conferencias Marítimas²⁵⁹.

²⁵⁸ Mecanismos de Control y Análisis de Fletes Marítimos. Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Publicación núm. 351. 1975. México; p. 3.

²⁵⁹ Informe de la Comisión de ...; p. 16.

(161...)

Otra opción puede tomarse a nivel gubernamental, y sería el control - mediante acuerdos bilaterales²⁶⁰. Debe tratarse del caso de una ruta comercial definida, en la cual ambos países acordarán los niveles de - las tarifas de fletes y reservar los cargamentos a sus flotas nacionales, lo que sustituiría los sistemas comunes de consulta y negociación, garantizando un mayor control de los fletes y los servicios.

Por otra parte, y aun cuando no pueden ser considerados como consejos de usuarios, también podemos mencionar las asociaciones de productos básicos, que pueden llegar a ser una defensa efectiva de los intereses de los usuarios en los casos en que éstos no se encuentren organizados. Este tipo de asociaciones, que por lo general carecen de una organización administrativa, jurídica y técnica, funcionan principalmente en - los casos en que se manejan grandes cargamentos de productos homogé--neos; aunque en estos casos debería de utilizarse preferentemente el - sistema de fletamento, observamos que en la práctica los países no desarrollados aún no logran concientizar a la mayoría de los usuarios en este aspecto ²⁶¹.

Finalmente, en los países socialistas podemos observar otro ejemplo de defensa de los usuarios con sistemas diferentes a los organizados en - consejo. Principalmente en Europa Oriental encontramos que no existe el sistema de consultas como tal en las relaciones de los usuarios - con las Conferencias; las consultas y negociaciones se realizan sobre

260 Eficacia de las Organizaciones de ...; p. 25.

261 La Creación de un Consejo de ...; p. 15.

(162...)

una base comercial entre las Conferencias y los organismos estatales -- especializados, los cuales se encargan del comercio exterior en los -- diferentes tipos de transporte²⁶².

De manera particular, entre los países socialistas podemos observar el caso de la URSS, en cuyo comercio exterior intervienen las asociaciones especializadas de toda la Unión, lo cual garantiza una participación concertada y eficaz del Estado en la determinación de las condiciones que rigen el transporte marítimo, incluyendo el nivel y la estructura de los fletes²⁶³.

Generalmente, los usuarios soviéticos sólo recurren a líneas conferenciadas cuando se trata de pequeños envíos, razón por la cual las líneas navieras extranjeras no prestan servicios regulares desde o hacia la URSS.

Para los casos en que se hace necesario el fletamento de buques extranjeros, existe el "soufrajt", que es un organismo especial representante de las asociaciones soviéticas para el comercio exterior ante los navieros²⁶⁴.

262 Informe de la ... Segundo Período de ...; p. 29.

263 Consultas en Materia de ...; p. 269.

264 Idem.

(163...)

CONCLUSIONES.

Del estudio de este Capítulo podemos concluir lo siguiente:

- 1) El usuario aislado es incapaz para hacer frente, de una manera efectiva, a los problemas que se le presentan como consecuencia del uso del transporte internacional, principalmente del marítimo, donde las Conferencias juegan un papel decisivo.
- 2) Las condiciones de transporte y costos actuales favorecen generalmente al armador, resultando como directo perjudicado el usuario.
- 3) La carga es un elemento indispensable en el transporte, lo cual le concede derechos para participar en términos de igualdad en el proceso y sus consecuencias.
- 4) Se hacen necesarios organismos nacionales representativos de la carga para defender los intereses de los usuarios, así como para introducir el elemento necesario en el sistema de consulta y negociación, principalmente al entrar en vigor el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas. Lo anterior, considerando que la solución más viable para los problemas del transporte marítimo son el diálogo y la consulta entre las partes involucradas, ya sean usuarios, transportistas o autoridades; además, ésto facilitarfa en gran medida la adecuación de los servicios y fletes.
- 5) El hecho de que en los foros internacionales se recomienda constantemente el establecimiento o fortalecimientos de consejos de usuarios, es un elemento más que nos permite aceptar en los países en desarrollo el concepto de beneficio de dichas organizaciones, pudiendo destacar que al funcionar un consejo de usuarios:

(164...)

- a) Sus miembros cuentan con un órgano representativo que se aboque a la - defensa de sus intereses dentro o fuera del mecanismo de consulta;
 - b) Puede negociar y obtener niveles de fletes razonables, y así los usuarios y el país mismo ahorran grandes cantidades por concepto de pago - de fletes;
 - c) Apoyado en el punto anterior, puede mencionarse el estímulo que reciben las exportaciones, ya que niveles de fletes no elevados permiten - ofrecer los productos nacionales a un precio competitivo en los mercados internacionales;
 - d) Se cuenta con una institución informada y especializada para canalizar y evaluar los problemas, principalmente portuarios, del transporte;
 - e) El usuario tiene el apoyo técnico de un órgano asesor y orientador - para sus problemas particulares sobre la materia; y
 - f) Se facilita la integración regional de los intereses de los usuarios - mediante la cooperación entre dichos consejos.
- 6) Deberá fijarse claramente sus objetivos, entre los que pueden señalarse - el lograr una representación reconocida para negociaciones, de parte de - las Conferencias que sirven a puertos del país; una racionalización de -- los servicios; establecimiento de niveles razonables de fletes; incremento de las exportaciones; hacer públicas, por parte de las Conferencias, - las tarifas que aplican; notificación anticipada de las modificaciones en los fletes y condiciones de servicios; así como vincularse con organismos internacionales y otros consejos nacionales o regionales de usuarios.
- 7) Para su mejor funcionamiento, un consejo de usuarios debe reunir ciertas características; así, entre otras, encontramos que es imprescindible contar con una representatividad auténtica y participación efectiva de los -

(165...)

usuarios; obtener el reconocimiento de las autoridades como el órgano representativo de los intereses del usuario nacional; alcanzar un reconocimiento de parte de las Conferencias, toda vez que la principal relación es con estas organizaciones; disponer de métodos alternativos de embarque; contar con autonomía financiera; y disponer de una organización adecuada con personal técnico capacitado.

- 8) Las grandes empresas usuarias del transporte marítimo pueden afiliarse, sin perjuicio de su poder de negociación individual, al consejo nacional de usuarios, y los pequeños embarcadores pueden hacerlo por medio de asociaciones, consorcios o agrupaciones por productos.
- 9) En principio, las Conferencias Marítimas son organizaciones útiles al comercio exterior de los países, pero la fuerza y el poder monopólico que han alcanzado al paso de los años, han desviado sus objetivos y disminuido las ventajas de su existencia. Por esta razón se hace necesario crear y/o fortalecer consejos nacionales y regionales de usuarios, ya que éstos cataliza en gran parte los problemas de los embarcadores y establece la base para el sistema de consulta y negociación; este último deberá estar preferentemente regulado con una "nota de entendimiento".
- 10) La competencia comercial normal no es un factor que en condiciones ordinarias pueda presionar a las líneas regulares para establecer niveles de fletes razonables y servicios eficientes de transporte.
- 11) Una vez funcionando, los consejos de usuarios pueden establecer negociaciones, principalmente con las Conferencias, sobre diversos conceptos, pudiendo destacar los siguientes:
 - a) Condiciones de servicios, a fin de que sean los adecuados a las necesidades de los usuarios;

(166...)

- b) Niveles de fletes, para estar en posibilidades de enviar los productos nacionales con precios competitivos al mercado internacional, así como para que las importaciones lleguen al consumidor nacional con precios accesibles. En esta materia, así como en muchas más, el consejo puede actuar con la asesoría y orientación del organismo de investigación -- sobre transporte marítimo;
 - c) Racionalización de servicios, aún cuando en muchos tráficos no es posible hacerlo, debe intentarse una acción en este sentido, a fin de evitar la desutilización de espacio de bodegas en los buques;
 - d) Acuerdos de lealtad, ya que es mediante esta especie de contrato como se puede exigir a las Conferencias que provean a los usuarios de los servicios que requiere, en contraposición al gran número de obligaciones impuestas a éstos;
 - e) Asuntos portuarios, a fin de que las Conferencias no prosigan con la práctica de imponer recargos portuarios como solución de cualquier problema en puerto; y
 - f) Asuntos generales, jerarquizándolos de acuerdo a la importancia y urgencia de cada uno de ellos.
- 12) Las Conferencias aportan algunos beneficios al comercio exterior de los países, los cuales deberán preservarse al establecer las negociaciones tendentes a eliminar o disminuir sus desventajas.
- 13) Es necesaria una coordinación de autoridades, usuarios y armadores, a fin de que cada uno de ellos tome las medidas necesarias para optimizar el uso del transporte marítimo de mercancías y que ésto redunde en los niveles de fletes.

(167...)

- 14) En la actualidad se erogan grandes cantidades de divisas por concepto de fletes en los países en desarrollo, razón por la cual, mientras no cuenten con marinas mercantes propias, deben presionar para la aplicación de niveles de fletes lo más bajo posible.
- 15) La balanza de pagos de un país resulta afectada, en materia de transporte marítimo, por:
 - a) Pagos de fletes por importaciones y exportaciones a terceras banderas;
 - b) Pagos indirectos de fletes, al vender FOB y comprar CIF;
 - c) Fletamentos de buques pagados a banderas de otros países; y
 - d) Pagos por servicios a buques nacionales en puertos extranjeros, lo - - cual se computa como importación de servicios.
- 16) La función de estudiar los conceptos y cifras del transporte marítimo que inciden en la balanza de pagos nacional, puede ser asignada al organismo de análisis de fletes, y de acuerdo a los resultados de esos estudios serán las soluciones que se apliquen.
- 17) La solución más viable y correcta al grave problema de la fuga de divisas por concepto de pagos de fletes en los países en desarrollo es una marina mercante fortalecida.
- 18) Una marina mercante nacional desarrollada permite a los países ahorrar y captar divisas; establecer fletes favorables al fomento de las exportaciones; reducir la dependencia para movilizar los productos nacionales; racionalizar los servicios de acuerdo a las necesidades del país; contar con medios para alcanzar la integración regional; lograr el desarrollo - de industrias conexas; combatir el desempleo y diversificar fuentes de -

(168...)

trabajo; y preparar o calificar personal para operar los buques.

- 19) Encontramos que en el mundo existen 55 consejos de usuarios u organismos similares, pero son aquellos de los países desarrollados los que han operado con mayor eficacia.
- 20) La defensa del usuario puede ser a través de consejos nacionales de usuarios, como los existentes en Inglaterra y Australia; de consejos regionales, como los de Asia Sudoriental, Europa Occidental y América Latina; - de consejos subregionales, como el Consejo Andino de Usuarios del Transporte Internacional; y algunos sistemas como las organizaciones comerciales existentes en Ecuador, Austria e Israel, o bien los organismos gubernamentales que operan en Brasil, Estados Unidos y Sri Lanka; y otros --- como las Conferencias Ministeriales, Acuerdos Bilaterales, Asociaciones de productos básicos y algunos tan especiales como el "soufrajt", de la Unión Soviética.
- 21) Los consejos nacionales de usuarios de los países en desarrollo no han - logrado aún su plena evolución; no así aquellos de los países desarrollados, que mantienen óptimas relaciones con las Conferencias en virtud de la coincidencia de intereses y de capitales.
- 22) De la misma manera que un embarcador aislado es el elemento débil en la relación usuario-armador y para solucionar ésto debe agruparse con otros usuarios, un consejo nacional de usuarios es relativamente impotente - - frente a las Conferencias y debe asociarse con otras organizaciones del área cuyos problemas sean comunes.
- 23) A nivel regional y subregional se presentan una serie de obstáculos que impiden la creación o el desarrollo de los consejos de usuarios zonales

(169...)

entre los países en desarrollo, que serían los más interesados en constituirlos. Entre los principales obstáculos encontramos:

- a) Falta de consejos de usuarios formalmente establecidos en los países del área;
- b) Las disposiciones legales de estos países muchas veces se contraponen;
- c) Inexistencia de una política marítima regional;
- d) Ausencia de una programación con fines integracionistas entre las líneas navieras nacionales;
- e) Insuficientes recursos económicos para el mantenimiento y pleno desarrollo del consejo que llega a integrarse en la región; y
- f) El gran poder monopolístico de las líneas navieras extrazonales.

24) Entre los sistemas secundarios para defender los intereses de los usuarios en el contexto nacional tienen gran importancia los organismos gubernamentales de Brasil, los Estados Unidos y Sri Lanka. El factor decisivo para el buen funcionamiento en el caso del primero de estos países, es la importante flota mercante nacional; en el segundo, se debe obviamente al poderío económico del Estado; en Sri Lanka las razones son varias: maneja un reducido número de productos de exportación, su sistema de economía planificada permite al Estado manejar el comercio exterior y sólo exporta bajo cotizaciones CIF, entre otras.

C A P I T U L O I I I

SISTEMA DE CONSULTA Y NEGOCIACION.

La UNCTAD define a las consultas como "un sistema colectivo de negociación, organizado en la esfera del transporte marítimo, con el objeto de adoptar - decisiones y recomendaciones conjuntas sobre asuntos de interés común para usuarios y armadores"²⁶⁵ .

Anteriormente hemos señalado que las condiciones de inferioridad de los -- usuarios para negociar individualmente con las Conferencias Marítimas deter^uminaron la constitución de consejos de usuarios, mismos que se han converti^udo en uno de los elementos necesarios en el mecanismo de consulta.

La creación de un mecanismo de consulta y negociación parte de la necesidad de establecer un medio de comunicación oficial entre los usuarios, principal^umente organizados en consejos, y las empresas navieras conferenciadas. Se - ha comprobado que dicho mecanismo contribuye a un mejoramiento de los servi^ucios del transporte marítimo a un costo razonable, promoviendo de esta mane^ura el comercio exterior de los países en que se establezca.

Del sistema de consultas también podemos decir que es "el instrumento útil - para nivelar la estructura de los fletes, condiciones de transporte, sobre - fletes, problemas portuarios y otros, y que su creación obedece a una falta de comunicación entre las partes en asuntos de importancia, así como a la -- insuficiente información de que disponen los usuarios"²⁶⁶ .

Al margen del sistema de consultas ordinario, existen otras consultas entre usuarios, Conferencias, autoridades gubernamentales, líneas independientes, empresas de buques "tramps" y corredores marítimos.

265 Consultas en Materia de ...; p.5.

266 Idem.

(171...)

Existen algunas pautas generales para el establecimiento de un efectivo sistema de consultas, que son:

- Existencia de un consejo de usuarios u órgano equivalente;
- Representaciones con cierta autoridad de las Conferencias que sirven la ruta;
- Reconocimiento gubernamental del sistema de consulta como una institución conforme al interés nacional;
- Los procedimientos deberán abarcar toda las cuestiones que las partes no deseen negociar individualmente.
- Existencia de medios eficaces de aplicación de las recomendaciones o decisiones;
- Establecimiento de medios eficaces de arbitraje o conciliación para los casos en que fallen las consultas;
- Constituir medios de contacto y cooperación eficaces entre las partes, por medio de reuniones regionales; y
- Flexibilidad en el sistema.²⁶⁷

1. EFICACIA DEL MECANISMO.

En términos generales podemos decir que "los usuarios están más descontentos que satisfechos con el actual sistema de consulta. El nivel general de satisfacción parece ser más alto entre los consejos de usuarios de los países desarrollados de economía de mercado de Europa, que se han preocupado más de las condiciones y calidad del servicio que de los fletes²⁶⁸.

Los sistemas tradicionales de consulta no protegerán los intereses de los usuarios, a menos que éstos posean una gran fuerza amparada por el volumen de sus operaciones.

Es digno de estudio el hecho que se señalaba en renglones anteriores²⁶⁹, respecto a que las asociaciones de usuarios de países desarrollados cuentan incluso con el respaldo de las Conferencias, en tanto que aquellas - de países en desarrollo pugnan al menos por su reconocimiento y poner en vigencia el sistema de mutua consulta.

²⁶⁷ *Ibidem*; pp.25-27.

²⁶⁸ Facilitación del Comercio y el ...; p. 3.

²⁶⁹ Vid Supra; Capítulo I, p.7.

(172...)

Existen varias condicionantes que determinan el grado de eficacia del sistema; en la medida que éstas se vean cumplimentadas fructificarán las consultas entre los usuarios y armadores, que son:

- i) Efectiva y reducida representación en las negociaciones, tanto del consejo de usuarios como de las líneas navieras. En renglones anteriores habíamos señalado la importancia de que una organización de usuarios refleje efectivamente los intereses que representan, así como que cuente con una estructura interna consolidada, ocurriendo lo mismo con los armadores, que son su contraparte.

En las consultas deben intervenir el menor número posible de representantes por cada parte; las negociaciones deberán realizarse en debates libres y no en grandes reuniones, además de que será necesario fijar rígidas normas de procedimiento²⁷⁰; deberá pugnarse por lograr en las Conferencias Marítimas también la representación efectiva de los importadores CIF y de los exportadores FOB;

- ii) Existencia de una "Nota de Entendimiento". En un primer plano, la eficacia del sistema depende del reconocimiento del consejo de usuarios como representante de las cargas del país. Es usual un reconocimiento verbal para consultas y negociaciones, pero éste no asegura la continuidad de las mismas, por lo que se hace necesaria la firma de una "Nota de Entendimiento", que es el convenio escrito donde se señalan: participantes, procedimientos, temas²⁷¹ y alcance de las consultas, decisión de acatar los resultados o recomendaciones emanadas de las mismas y un sistema de arbitraje o conciliación²⁷².

De ser posible, los usuarios buscarán que se acepte en las negociaciones la presencia, al menos como observador, de un representante del gobierno de su país, a fin de que se proteja el interés nacional;

²⁷⁰ Programa Portuario y de ...; p. 47.

²⁷¹ Comprenden condiciones de transporte, cuestiones relativas a niveles de fletes y usos y prácticas corrientes del comercio, entre otros.

²⁷² Ver anexo II.

(173...)

- iii) Nombramiento, de parte de las Conferencias, de representantes con cierta autoridad en los países que prestan sus servicios. En la práctica, los actuales sistemas de consulta demandan excesivo tiempo en las reclamaciones, lo que repercute principalmente en contra de los intereses del usuario.

Este obstáculo desaparecerá en el momento que las Conferencias designen, en los países de sus rutas, representantes con autoridad suficiente para celebrar consultas y negociaciones, sin que sea necesario turnar los problemas a la sede. En los países que, por su mínimo movimiento de carga, no ameriten una representación permanente, puede designarse un visitador que periódicamente se dirija a los principales puertos de esos países.

Es de gran importancia que los consejos de usuarios envíen a estas negociaciones con las Conferencias a representantes altamente capacitados; para lograr esa característica deben enviar a sus técnicos a países donde actúen consejos de usuarios efectivos, o bien solicitar asistencia técnica de esos países y de organismos internacionales, tales como la O.N.U. y la O.E.A.;

- iv) Disponibilidad de datos adecuados. Es de gran utilidad para un consejo de usuarios contar con un organismo de investigación sobre transporte marítimo, ya que será éste quien le proporcione información sobre: movimiento de cargas en los puertos nacionales, estudios sobre la fluctuación de fletes y recargos, los sentidos de las corrientes de cargas y, en general, asesoría en materia de negociaciones.

Asimismo, deberá existir periódicamente un intercambio de información y estudios que propicien la fructificación del diálogo entre el consejo y las Conferencias;

- v) Alternativas de medios de transporte. En buena medida el éxito de los usuarios en las negociaciones depende de la variedad de opciones que puedan tener de los servicios, lo cual es comprensible si considera-

(174...)

mos la actitud de las Conferencias ante la ley de la oferta y la de manda.

En la actualidad, el negocio marítimo se enfrenta a la competencia de las marinas mercantes de países socialistas, los cuales están - en posibilidad de ofrecer fletes inferiores a los aplicados por las líneas regulares de países con economía de mercado.

Así, encontramos que "las líneas soviéticas ofrecen fletes hasta -- 40% más bajos que las líneas conferenciadas", y que la participación de las mismas en el tráfico de los Estados Unidos al Atlántico Norte ha aumentado del 0.3% en 1971, al 1.8% en 1975; ya para los inicios de 1977 era del 3.1%²⁷³.

Asimismo, cabe citar que en 1977 más de 33,000 veces al año barcos soviéticos arribaron a más de 1,200 puertos en el mundo²⁷⁴.

vi) Consolidación de grupos especializados. Toda vez que las organiza -- ciones de usuarios, principalmente las de países no desarrollados, - aún carecen de fuerza, la Secretaría de la UNCTAD ha recomendado ha - cerlas más eficaces mediante la consolidación de grupos especializa - dos en los distintos productos, pero dentro del consejo de usuarios, ya que cuando esos grupos negocian de manera independiente, lo hacen a expensas del papel de negociación colectiva del consejo y en detri --
275
mento de los intereses de los demás usuarios.

De esta manera se garantiza una representatividad efectiva de los -- usuarios en la organización y una fuerza del conjunto de esos grupos fortalecidos, de tal suerte que estos grupos constituyen la base de -

273

Zamora Raúl. "Preocupa a las Potencias Occidentales la Hegemonía So - viética en los Océanos"; Diario Uno más Uno. México, D.F. 13 de Octu - bre de 1978. Núm. 312, Año 11; p.13.

274

Koronev Leonid. "La Leyenda de la Apropiación de los Océanos por los - Mercantes Soviéticos"; Diario Uno más Uno. México, D.F. 12 de Octubre de 1978. Núm. 311, Año 11; p. 5.

275

Informe de la Comisión del Transporte Marítimo ...; p. 45.

(175...)

los consejos de usuarios en los países desarrollados de economía de mercado. Sin embargo, no es conveniente establecer rígidamente normas para su establecimiento, ya que deberá estudiarse el caso de que se trate en base al interés nacional de cada país; y

- vii) Existencia de arbitraje. Es muy conveniente que se establezca un -- órgano arbitral para decidir aquellos casos en que las partes no lleguen a alcanzar un acuerdo satisfactorio, o bien alguna de ellas decida no acatar las recomendaciones o resoluciones emanadas del sistema de consultas ²⁷⁶.

En general, el mecanismo deberá estar estructurado de tal manera que sea posible la adopción de medidas o decisiones que tengan posibilidades de aprobarse por ambos consultantes, garantizando así su ejecución ²⁷⁷.

A) Organismos de Investigación sobre Transporte Marítimo.

Este tipo de instituciones son de gran importancia para lograr una mayor eficacia del mecanismo de consulta. Su principal finalidad es salvaguardar, en lo posible, el comercio exterior del país y el interés nacional, mediante la recopilación de los datos necesarios para fundamentar las políticas marítimas del gobierno y del consejo de usuarios del país de que se trate ²⁷⁸, ya que para "determinar las posibilidades de opción -- que existen entre distintos métodos de transporte marítimo, la organización (de usuarios) debe contar con el apoyo de algún tipo de organismo de investigación" ²⁷⁹. Además, podrá asesorar al gobierno en lo relativo a la coordinación con el organismo representativo de los usuarios.

²⁷⁶ Datos obtenidos de entrevistas personales con el Secretario Ejecutivo del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte.

²⁷⁷ Consultas en Materia de ...; p. 5.

²⁷⁸ Los datos deberán elaborarse sobre tres aspectos: 1) Relativos a buques, su movimiento y servicios; 2) Sobre rutas comerciales y corrientes de la carga del país, manejando la información por producto, su peso, volumen, origen y destino; y 3) Las necesidades del comercio exterior del país. Todo esto puede ser de gran utilidad para elaborar las bases de una futura racionalización de los servicios.

²⁷⁹ Eficacia de las Organizaciones de ...; p. 26.

(176...)

Para óptimos resultados, un consejo de usuarios debe presentar a las Conferencias las quejas de sus agremiados acompañadas de fundamentos técnicos; el mismo tenor deberá seguirse cuando se trate de rebatir los argumentos de peticiones exageradas por parte de los armadores, o cuando se pretenda solucionar problemas que afectan a ambas partes. El organismo ideal para la elaboración de esos estudios técnicos será el de investigación sobre transporte marítimo.

Es muy importante lo que señala la UNCTAD por medio de su Comisión de Transporte Marítimo, respecto a que "el comercio de importación y exportación es más importante para el desarrollo económico sano de un país, que los servicios que transportan ese comercio.. (y que) ello indica la necesidad de que la responsabilidad general corresponda a un Ministerio que considere el transporte marítimo como un servicio al comercio y no como un fin en sí mismo"²⁸⁰.

Existen tres alternativas para el establecimiento de una oficina de este tipo en la actividad gubernamental, y serían:

- a) Como unidad de la autoridad marítima, con participación de la autoridad competente de comercio exterior;
- b) Como unidad de la autoridad de comercio exterior, vinculada con la autoridad marítima, quien seguirá manejando la política relativa a fletes en el país; y
- c) Como programa conjunto de autoridades marítimas y de comercio exterior²⁸¹.

En definitiva, se hace indispensable vincular ambas autoridades en virtud de su estrecha relación en el área del transporte marítimo. Además, los organismos de investigación sobre transporte marítimo deberán ser verdaderas unidades de registro y análisis de fletes, por lo que deberá realizar, de manera enunciativa y no limitativa, las siguientes funciones:

²⁸⁰ O.N.U., UNCTAD. Mecanismo de Consulta. Protección de los Intereses de los Usuarios: Organismos de Investigación sobre Transporte Marítimo. TD/B/C.4/127/Supp.3. 1975. Ginebra; p. 2.

²⁸¹ Unidades Técnicas para el ...; p.25.

(177...)

- Llevar un registro de los tráficos marítimos de importación y exportación;
- Llevar un registro de los servicios de transporte marítimo que se prestan en el comercio exterior del país, con la mayor información posible;
- Mantener al día las tarifas de fletes de las Conferencias y líneas independientes, así como recibir los avisos anticipados sobre incrementos;
- Tener una relación de las tarifas "abiertas" y otra, por tráfico, de los productos N.O.S.;
- Llevar un registro de los recargos vigentes en puertos nacionales;
- En coordinación con las oficinas correspondientes, manejar datos sobre el movimiento de comercio exterior, que permitan analizar los fletes;
- Mantener una relación de los factores de estiba para los principales productos que se manejan en el comercio internacional;
- Recopilar información sobre el mercado de buques "charters" y mantenerla a disposición de los usuarios;
- Realizar periódicamente estudios sobre la incidencia de los costos portuarios nacionales, recargos, descuentos y tarifas en el comercio exterior;
- Presentar recomendaciones a las autoridades competentes cuando observe una grave incidencia a causa de aumentos de los fletes o incrementos notables en los costos portuarios;
- Estudiar los congestionamientos portuarios y elevar recomendaciones a las autoridades competentes para su solución;
- En los países que proceda, estudiar la incidencia de la reserva de carga en los fletes marítimos;
- Asesorar a las autoridades competentes sobre la justificación de aumentos presentada por las Conferencias;
- Elaborar estudios comparativos de los niveles de fletes aplicados en el país con los de tráfico en que se muevan productos similares;
- Atender a los usuarios, navieros nacionales y autoridades portuarias que soliciten información o asesoría; y
- Servir como órgano técnico asesor y de coordinación a las autoridades^{282.}

(178...)

Tomando en cuenta que gran parte del éxito de una oficina de fletes se basa en la organización interna, la O.E.A. ha recomendado la estructura que se señala en el Cuadro 40. Obviamente, cada país se encuentra en -- posibilidad de experimentar un modelo acorde a sus necesidades y posibilidades que faciliten el logro de sus objetivos, toda vez que, de acuerdo al criterio de la UNCTAD, "en términos generales no se puede dar una descripción completa de la labor y las funciones de un organismo, ya que la labor de investigación... es un proceso continuo, en el que los resultados preliminares determinan el curso de las investigaciones ulteriores" ²⁸³.

Generalmente, en los países en vías de desarrollo los usuarios son empresas de poca importancia, o bien filiales de extranjeras, lo que significa, aún adoptado el sistema tradicional de consultas, una asociación poco efectiva en la defensa del usuario. Es también por esta razón que se hace necesario el respaldo de una oficina investigadora de transporte marítimo, que proporcione los datos precisos para realizar auténticas negociaciones.

Asimismo, el órgano investigador deberá reconocer los casos en que la eficiencia de los servicios disminuye por causas ajenas a los mismos ²⁸⁴ y estudiar las posibles correcciones.

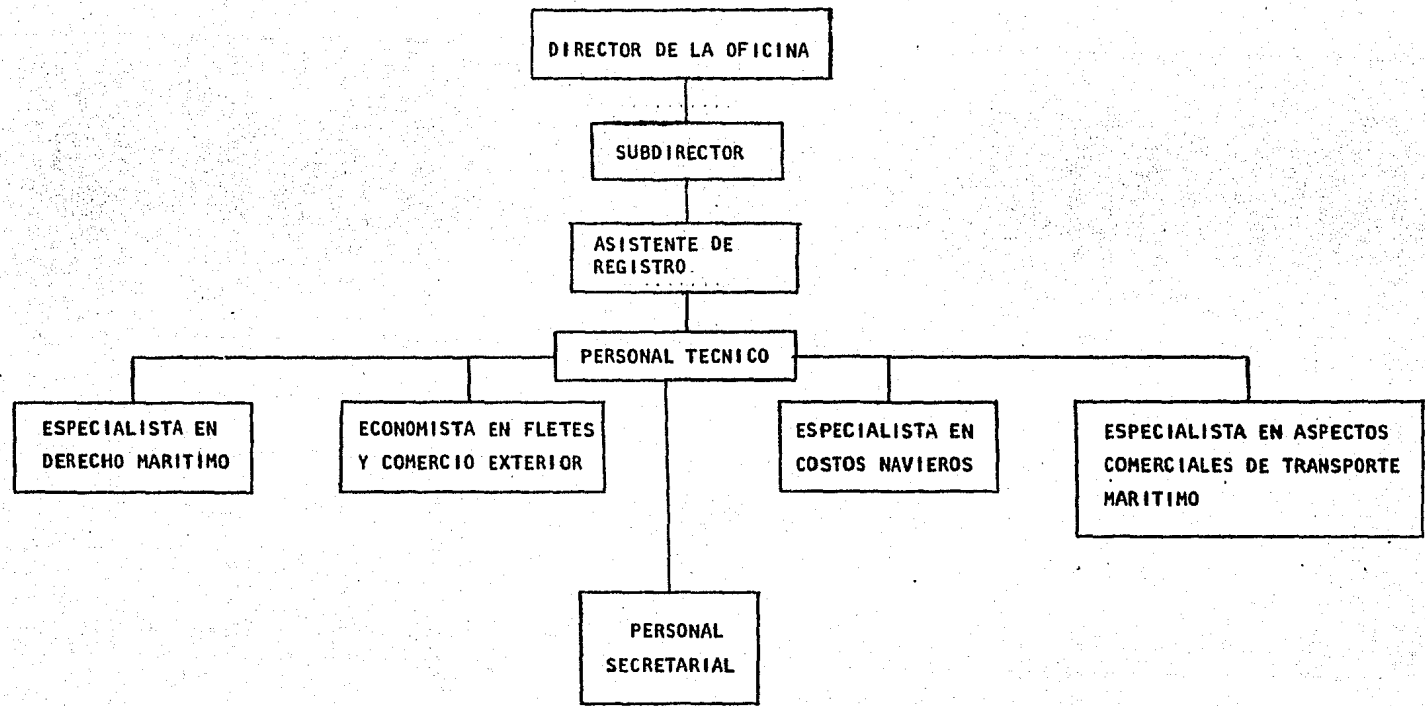
América Latina no se había percatado de la importancia de las unidades técnicas de fletes, y no es sino hasta 1970 cuando, gracias a las insistentes recomendaciones oficiales de la UNCTAD, los diferentes países del área se abocaron al establecimiento de las mismas.

En el Continente ya existía en los Estados Unidos la Federal Maritime Commission (FMC), creada en 1916 por la "Shipping Act", pero la primera oficina de este tipo en América Latina fue la de Brasil, instituida en el seno de la Superintendencia Nacional de Marina mercante (SUNAMAM) en 1970,

283 Mecanismo de ...Protección de ...Organismos de ...; p. 25.

284 Ejemplos de esas causas pudieran ser algunos factores portuarios como - altos costos, inseguridad y congestionamiento, o bien imputables al usuario, como son empaque o embalaje inadecuados, presentación extemporánea de la carga y otros.

CUADRO 40.
ORGANIZACION PARA UNA OFICINA DE FLETES



FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/127/Supp. 3.

(180...)

y cuyo buen funcionamiento no puede ponerse en duda²⁸⁵.

Así, a partir de 1970, los países latinoamericanos se percataron de que "...las organizaciones representativas de usuarios, respaldadas por organismos de investigación sobre transporte marítimo competentes, son indispensables para que un país pueda influir de modo importante en el nivel de los fletes"²⁸⁶.

En México, como consecuencia de la necesidad de desarrollar su marina mercante y un órgano asesor del Gobierno con la creación de la ALALC, se estableció un organismo investigador de transporte marítimo, la -- Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), por acuerdo verbal del entonces Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos, con el Consejo de Administración del Banco Nacional de Comercio Exterior, el día 11 de enero de 1963²⁸⁷. "Apenas creada, se le otorgaron las atribuciones del Comité de Transportes que debería actuar como asesor del Comité Intersecretaríal Mexicano de la ALALC"²⁸⁸. Se estableció como su función principal la de "...llevar un registro de los fletes marítimos y analizarlos, con el objeto de poner en ejecución una política de coordinación de fletes que fomente el desarrollo de nuestro comercio exterior y de las empresas mexicanas dedicadas al transporte marítimo mercante"²⁸⁹.

285 Vid Supra; pp. 149 - 152.

286 Eficacia de las Organizaciones de ...; p. 19.

287 Funcionó en el Banco Nacional de Comercio Exterior hasta el 31 de diciembre de 1970, cuando pasó a formar parte del Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE) y posteriormente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

288 El desarrollo de la...; p. 193.

289 El Registro de Fletes y ...; p. 127.

(181...)

Sus funciones fueron programadas para cumplimentar los siguientes - - puntos:

- i) Levantar estadísticas sobre tráfico marítimo de comercio internacional en los diversos puertos del país;
- ii) Apoyo decidido a la marina mercante nacional para su desarrollo;
- iii) Estudio analítico de la legislación marítima y sugerencias para su mejora;
- iv) Prestar cuidadosamente su calidad de asesor al Comité Intersecretarial Mexicano para la ALALC; y
- v) Atención a las Resoluciones sobre navegación marítima salidas de las Conferencias de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo²⁹⁰.

Dentro de su estructura, el órgano máximo de la CONAFLEMAR es el Pleno, quien encarga a la Secretaría Ejecutiva las políticas a llevar, la elaboración de artículos técnicos y convocar a reuniones, entre otras. - Asimismo, se integra por un grupo técnico, quien realiza los estudios solicitados por la Secretaría Ejecutiva y está encargado del coregistro de los fletes,²⁹¹ dentro de la Secretaría de Comunicaciones y - - Transportes y anteriormente en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

B) Las Compañías Nacionales de Transporte Marítimo.

Anteriormente afirmábamos que uno de los factores que influyen en la eficacia de un consejo de usuarios es el que sus agremiados cuenten - con varias alternativas de transporte; ásto adquiere mayor validez si las opciones que se presentan son de una marina mercante nacional que funcione en favor del interés nacional y no solamente de los armados - res.

290

El Desarrollo de la ...; p. 193.

291

Comisión Nacional de ...; p. 12.

(182...)

Las líneas navieras nacionales tienen una gran responsabilidad ante la economía de un país, aún cuando pertenezcan a una Conferencia Marítima, ya que "la participación de la marina mercante nacional en el seno de las Conferencias que operan para un país tienen un efecto positivo para el nivel de los fletes, dado que el país cuenta con la defensa de sus intereses, pero tal participación en muchos casos no ejerce o no cuenta con la suficiente influencia para hacer valer el derecho de los países"²⁹².

En este sentido, "en años recientes se ha observado que las compañías nacionales que son miembros de una Conferencia pueden utilizar a veces su influencia, de modo que el flete de un producto especialmente importante para la economía del país correspondiente sea más bajo que si la compañía no estuviera adscrita a la Conferencia"²⁹³.

Esto se verá grandemente favorecido con la entrada en vigor del Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, el cual estipula que las líneas nacionales tendrán opción a pertenecer como miembro de pleno derecho a las Conferencias²⁹⁴ que sirvan a puertos nacionales²⁹⁵.

Es pertinente señalar que al ingresar una compañía nacional a una Conferencia ya establecida, su influencia en términos generales será muy limitada, ya que deberá acatar las disposiciones estatuidas por ésta. Probablemente su mayor influencia se ejercerá en el nivel de fletes de los principales productos básicos nacionales y, de manera primordial, en el establecimiento o concesión de fletes promocionales²⁹⁶.

²⁹² Programa Portuario y de ...; p. 22.

²⁹³ Segundo Congreso Nacional de ...; p. 8

²⁹⁴ Dichas líneas deberán solicitar su ingreso de acuerdo a sus posibilidades de cumplir en el movimiento de la carga. Cuando su solicitud sea rechazada, deberá enviar su queja y pruebas de posibilidades a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD.

²⁹⁵ Art. 1, Cap. II de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

²⁹⁶ Estos, son fletes que se aplican a productos no tradicionales, o destinados a mercados no tradicionales, con el objeto de promover en el exterior la venta de un producto determinado en un tráfico específico y durante un período también determinado.

Otro beneficio que pueden percibir los usuarios al integrarse la línea nacional a una Conferencia, es el contar con una comunicación directa con su contraparte, solucionando en gran parte la falta de contacto entre usuarios y armadores²⁹⁷.

Sin embargo, dichas líneas pueden también operar en las diferentes rutas como independientes en servicio regular o por fletamento, con lo cual el problema de los altos niveles de fletes pudiera resolverse mediante acuerdos intergubernamentales entre los países de determinadas zonas. Pero, para que la actuación de una línea fuera de Conferencia, llamadas también "outsider", tenga razón de ser, es necesario que conceda tarifas inferiores a las conferenciadas y ello es posible en virtud de que los gastos de explotación de las líneas que pertenecen a una Conferencia son mayores que aquellos de las independientes.

Como consecuencia del funcionamiento de líneas nacionales fuera de Conferencia, puede suscitarse una "guerra de fletes" con las asociadas en estos grupos, y las primeras estarán en clara desventaja cuando las Conferencias tomen medidas en contra de esa competencia²⁹⁸. Ante esta situación, y para solucionar en gran parte este problema, se hará necesaria la intervención de los gobiernos de los países sedes de esas líneas nacionales, subvencionando a éstas para que estén en posibilidad de seguir ofreciendo bajas tarifas de fletes y un trato preferente para los cargadores del país que corresponde.

297 Sólo en muy contadas excepciones existen representantes de las Conferencias en los países de desarrollo; y cuando sí se han designado, los representantes carecen de autoridad para tomar decisiones en cualquier problema.

298 Una de las medidas consiste en que las Conferencias designan algunas unidades de sus líneas miembros, "buques de batalla", las cuales operan en la ruta de las líneas independientes aplicando, por el tiempo que sea necesario, tarifas inferiores a las de éstas, hasta lograr su quiebra.

Para la aplicación de medidas como la arriba expuesta, es preferible que la flota mercante de los países en vías de desarrollo esté constituida principal o totalmente por capital del Estado, ya que existen casos de consejos de usuarios latinoamericanos "que han tratado de -- establecer mecanismos de consulta permanentes y obligatorios para ambas partes (usuarios y armadores), y han encontrado un verdadero freno por parte de las Conferencias Marítimas, auspiciado en algunos casos por los propios navieros nacionales"²⁹⁹.

En este sentido podemos señalar que, frecuentemente, aunque no en la generalidad de los casos, la protección de los intereses de los usuarios por parte de las líneas nacionales privadas choca con los fines comerciales lucrativos que caracterizan a toda empresa privada, por lo que sólo defenderán los intereses de la región cuando coincidan con los propios.

Por esta razón, es preferible que la marina mercante nacional pertenezca al Estado, ya que así las líneas navieras del país estarán obligadas a salir en defensa de los intereses nacionales, como ocurre en algunos países sudamericanos.

Con este carácter estatal, aunque a nivel subregional, se constituyó la Empresa Naviera Multinacional del Caribe, S.A., integrada por siete países del área, entre ellos México.

C) Consultas en el caso del Transporte Multimodal.

La introducción de nuevas tecnologías y modernos sistemas de transporte en el área marítima repercuten sus costos básicos en el usuario y benefician, en última instancia, a los armadores; considerando que éstos pertenecen principalmente a países desarrollados, son los países en desarrollo quienes cubren los costos de la imposición de técnicas que muchas veces superan sus necesidades reales.

²⁹⁹ Programa Portuario y de ...; p. 54. El Subrayado es del autor de este trabajo.

(184...)

Para la aplicación de medidas como la arriba expuesta, es preferible que la flota mercante de los países en vías de desarrollo esté constituida principal o totalmente por capital del Estado, ya que existen casos de consejos de usuarios latinoamericanos "que han tratado de -- establecer mecanismos de consulta permanentes y obligatorios para ambas partes (usuarios y armadores), y han encontrado un verdadero freno por parte de las Conferencias Marítimas, auspiciado en algunos casos por los propios navieros nacionales"²⁹⁹.

En este sentido podemos señalar que, frecuentemente, aunque no en la generalidad de los casos, la protección de los intereses de los usuarios por parte de las líneas nacionales privadas choca con los fines comerciales lucrativos que caracterizan a toda empresa privada, por lo que sólo defenderán los intereses de la región cuando coincidan con los propios.

Por esta razón, es preferible que la marina mercante nacional pertenezca al Estado, ya que así las líneas navieras del país estarán obligadas a salir en defensa de los intereses nacionales, como ocurre en algunos países sudamericanos.

Con este carácter estatal, aunque a nivel subregional, se constituyó la Empresa Naviera Multinacional del Caribe, S.A., integrada por siete países del área, entre ellos México.

C) Consultas en el caso del Transporte Multimodal.

La introducción de nuevas tecnologías y modernos sistemas de transporte en el área marítima repercuten sus costos básicos en el usuario y benefician, en última instancia, a los armadores; considerando que éstos pertenecen principalmente a países desarrollados, son los países en desarrollo quienes cubren los costos de la imposición de técnicas que muchas veces superan sus necesidades reales.

(185...)

Considerando la gran importancia que el sistema multimodal está adquiriendo en el comercio internacional, la UNCTAD decidió la creación del Grupo Preparatorio Intergubernamental, a fin de que se abocara a la -- elaboración de un proyecto de Convenio que regulara las operaciones -- multimodales, mismo que quedó redactado en febrero de 1979, adoptándose posteriormente el texto definitivo al concluir la segunda parte de la Conferencia plenipotenciaria el 24 de mayo de 1980³⁰⁰.

Así pues, ante la aplicación de este sistema de transporte se hace -- necesario reforzar, por parte de los usuarios, las consultas con los armadores, a fin de que dicho sistema no apague los logros ya obtenidos por aquéllos y que los nuevos beneficios sean compartidos entre -- ambas partes. Sin embargo, surge un nuevo problema que "es el de los Operadores de Transporte Multimodal³⁰¹ (OTM) que no explotan buques, y que teniendo bajo su control grandes volúmenes de carga pueden obtener fletes a más bajo costo sin que los usuarios se beneficien"³⁰².

Afortunadamente, este problema es sólo parcial, ya que, como atinadamente señala la misma UNCTAD³⁰³, debemos tomar en cuenta que el usuario está doblemente ligado en su relación con el naviero: una de las formas es el acuerdo de lealtad con la Conferencia y la segunda es -- con la compañía naviera que utiliza particularmente para sus envíos; lógicamente, ésta pertenece a la misma Conferencia. De esta manera,

300 ONU, UNCTAD. Acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/MT/CONF/15. 1980. Ginebra; p. 5.

301 Definidos por la UNCTAD en su documento TD/B/AC.15 (VI)/WG/L.1/Add.1, -- Proyecto de artículos preparado por el Grupo de Redacción; p. 2, como -- "toda persona que celebra un contrato de transporte multimodal y que -- actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad, propia y de otras personas que actúan en su nombre, del cumplimiento del contrato".

302 Preliminar OEA-CEPAL/MEX/SRNET/15; La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional (Antecedentes y aspectos de interés para los países en desarrollo); 1979. Ginebra; p. 47.

303 ONU, UNCTAD. Mecanismo de Consulta. Protección de los intereses de los -- usuarios: el desarrollo tecnológico y el transporte multimodal. - - - TD/B/C.4/127/Supp. 7. 1975. Ginebra; p. 11.

(186...)

el último de los contratos si estará a nombre del OTM, pero la Conferencia buscará la continuación del primero de los vínculos, a fin de mantener su control sobre los envíos que pudieran realizarse fuera - del intermedio del OTM³⁰⁴.

Ahora bien, si el usuario considera perjudicial para su producto el precio del flete "puerta a puerta", puede aprovechar el hecho de que la parte de transporte terrestre no se considera sujeta a acuerdos - de lealtad o fidelidad, y aplicar el procedimiento tradicional de consulta en los servicios de terminal a terminal portuaria³⁰⁵.

También en el sistema de transporte multimodal tienen utilidad los organismos de investigación sobre transporte marítimo, ya que a ellos corresponde estudiar si con su aplicación serán reducidos los costos de transportes en las diferentes partes de la cadena, ya que puede suceder que mientras en una de esas partes disminuyen los costos, en otra aumenta considerablemente.

De lo expuesto se deduce la necesidad de que, previamente a la introducción del sistema unitarizado, los usuarios aseguren que las Conferencias, y por supuesto sus miembros, acepten envíos tanto directamente de ellos como del OTM; asimismo deberán asegurar la participación de éste en las consultas sobre transporte marítimo y no concederle el control completo de los cargamentos.

En las consultas celebradas, el usuario deberá buscar que el OTM presente los fletes por sector de transporte (marítimo, ferroviario, carretero y otros) y exigir la participación de los usuarios en toda consulta que influya en los niveles de los fletes, sin olvidar incluir - en las negociaciones a representantes gubernamentales.

304 Siempre y cuando el usuario conserve, como es usual, la libertad de - optar entre el transporte fragmentado y el multimodal.

305 Mecanismo de Consulta ...; p. 11.

(187...)

2. CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.

En el transcurso de los años, desde su creación, las Conferencias Marítimas pueden considerarse entre los "cártels" más fuertes, al grado que se han visto exentas en las legislaciones nacionales que tienen algunos países sobre prácticas comerciales restrictivas, con escasas excepciones³⁰⁶, donde los usuarios y la opinión pública se han visto obligados a ejercer constante presión para hacer desaparecer esas prácticas³⁰⁷.

Ante la negativa de la mayoría de los países en desarrollo, que en última instancia son los más perjudicados, para adoptar unilateralmente medidas legislativas en contra de las prácticas conferenciadas³⁰⁸, las demandas de estos países para crear un mecanismo de control universal de las actividades de las Conferencias se elevaron hasta los organismos internacionales, principalmente la UNCTAD. Las prácticas de Conferencias reglamentadas en seis países y los rasgos característicos de las Conferencias Marítimas pueden verse en los Cuadros 41 y 42.

Con este objetivo, o sea regular las prácticas de las Conferencias Marítimas, se realizaron varias reuniones a nivel regional para, posteriormente, establecer las negociaciones generales en el seno de la UNCTAD, específicamente en la Comisión de Transporte Marítimo. Después de ésto, el texto del Código de Conducta fue aprobado el 6 de abril de 1974, y en sus disposiciones permite a los consejos de usuarios establecer sistemas de consulta y negociación con las Conferencias, a fin de lograr una participación más directa en el establecimiento de los niveles de fletes y, por otra parte, la obligación de éstas de registrar sus tarifas ante las autoridades nacionales competentes.

En este contexto, si consideramos el enorme desequilibrio de fuerzas entre los usuarios y los transportistas, coincidiremos con la siguiente afirmación.

"El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas fue concebido para lograr una mayor coordinación entre la demanda y

³⁰⁶ Los Estados Unidos y Brasil, por ejemplo.

³⁰⁷ ONU, UNCTAD. Reglamentación de las Conferencias Marítimas. Código de Conducta aplicable al Sistema de Conferencias Marítimas. TD/104/Rev.1.1972. Nueva York; p. 3.

³⁰⁸ Ver Cuadro 41.

CUADRO 41
PRACTICAS DE CONFERENCIAS* REGLAMENTADAS EN SEIS PAISES

| Prácticas de Conferencias | Estados Unidos de América | Brasil | Australia | Argen- tina | Japón | Canadá |
|--|---------------------------------|--------|-----------|----------------|-------|--------|
| Relaciones entre las com- pañías afiliadas | | | | | | |
| a) Composición de las - Conferencias | x | x | x | x | x | |
| b) Participación en el - tráfico | | x | | x | | |
| c) Explotación en común. | x | x | | | | |
| d) Sanciones | x | | | | | |
| e) Régimen interno..... | x | | | | | |
| f) Publicación de los -- acuerdos de Conferen- cias | x | x | x | x | | x |
| g) Contenido de los - - acuerdos de Conferen- cias..... | x | x | | | | |
| Relaciones con los usuarios | | | | | | |
| a) Acuerdos de lealtad.. | x | x | | | x | x |
| b) Dispensas | x | x | | | | |
| c) Publicación de las -- tarifas y reglas co - nexas | x | x | x | x | | x |
| d) Sistema de consultas. | | | x | | | |
| e) Representación | x | | x | | | |
| Fletes | | | | | | |
| a) Aumentos generales de los fletes | x | x | | | | |
| b) Fletes específicos .. | x | x | x | | | |
| c) Fletes de promoción.. | | | | | | |
| d) Recargos | | x | | | | |

CUADRO 41 (CONTINUACION...)
 PRACTICAS DE CONFERENCIAS* REGLAMENTADAS EN SEIS PAISES

| Prácticas de Conferencias | Estados | | | | | |
|--|-------------------|--------|-----------|-------------|-------|--------|
| | Unidos de América | Brasil | Australia | Argen tina. | Japón | Canadá |
| e) Monedas — Devaluación, revaluación, tipos de cambio, monedas flo - tantes | | | | | | |
| Otras prácticas | | | | | | |
| a) Competencia exterior. | x | | | | | x |
| b) Promediación de los - fletes | | | | | | |
| c) Calidad de los servi - cios | | | | | | |
| d) Adecuación de los - - servicios | x | | x | | | |
| Cumplimiento | | | | | | |
| a) Solución de contro - versias | x | a | a | a | a | a |

* El signo (x) se aplica a las diversas prácticas de Conferencias enumeradas en la primera columna, que están sometidas a una reglamentación en los países considerados.

^a La información disponible no aclara hasta qué punto las reclamaciones contra las Conferencias pueden remitirse en estos países a la decisión de -- órganos imparciales distintos de los tribunales de justicia. En algunos - países, por ejemplo, Japón y Canadá, los usuarios pueden presentar sus re - clamaciones sobre supuesto incumplimiento de las disposiciones contra las prácticas restrictivas a las Comisiones de prácticas restrictivas o de co - mercio leal, respectivamente.

(190...)

CUADRO 42

RASGOS CARACTERISTICOS DE LA MAYORIA DE LAS CONFERENCIAS DE REGLAMENTACION PROPIA, ACUERDOS DE LEALTAD Y OTRAS PRACTICAS.

| Rasgo característico | Comentario |
|---|---|
| Relaciones entre las compañías afiliadas | |
| a) Composición de las Conferencias | Conferencia cerrada; con criterios confidenciales para la admisión, el retiro o la expulsión de miembros. |
| b) Participación en el tráfico | Las bases para distribuir la carga entre las compañías afiliadas suelen tener carácter confidencial. |
| c) Explotación en común | Convenios confidenciales de explotación en común, para repartir la carga o los ingresos entre todas las compañías afiliadas; a veces incluyen cláusulas para asegurar el transporte de cargamentos de flete bajo. |
| d) Sanciones | Aplicables en caso de incumplimiento del acuerdo por las compañías afiliadas. |
| e) Régimen interno | Mecanismo para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en los Acuerdos de Conferencia. |
| f) Publicación de los - - Acuerdos de Conferencia | Se considera que el Acuerdo de Conferencia es un documento confidencial. |
| g) Contenido de los Acuerdos de Conferencia. | Confidencial. |
| Relaciones con los Usuarios | |
| a) Acuerdos de lealtad | Comprenden cláusulas de fidelidad y vinculatorias con los usuarios (sistema de doble tarifa, el sistema contractual y sistema de bonificaciones diferidas). |
| b) Dispensas | No existen disposiciones para conceder con celeridad dispensas a los usuarios leales a fin de que puedan utilizar buques no pertenecientes a las Conferencias. |
| c) Publicación de las tarifas y reglas conexas | No se preve por lo general la publicación de tal información. |

(191...)

CUADRO 42 (CONTINUACION...)
RASGOS CARACTERISTICOS DE LA MAYORIA DE LAS CONFERENCIAS DE REGLAMENTACION
PROPIA, ACUERDOS DE LEALTAD Y OTRAS PRACTICAS.

| Rasgo característico | Comentario |
|---|--|
| d) Sistema de consultas | En general se concentran los poderes en la sede. |
| e) Representación | Las asociaciones mercantiles no están representadas en los comités de fletes u otros comités de la conferencia. |
| Fletes | |
| a) Aumentos generales - de los fletes | Los fletes se fijan unilateralmente; los fundamentos para cambiar los fletes tienen carácter confidencial. No suele haber disposiciones expresas sobre fijación de fletes. No se prevén, en general, procedimientos para la celebración de consultas previas. No se precisa necesariamente un plazo de preaviso. |
| b) Fletes específicos | Se prevé el procedimiento para fijar los fletes sobre nuevos tipos de carga y para tramitar las solicitudes hechas por los usuarios - para que se reduzcan fletes específicos pero no hay un procedimiento de consultas en caso de alza de fletes específicos. |
| c) Fletes de promoción | No suele preverse expresamente la fijación de fletes de promoción. |
| d) Recargos | Los recargos se imponen sin preaviso y a menudo sin justificación expresa. |
| e) Monedas: devaluación, revaluación, tipos de cambio, monedas flotantes. | Los procedimientos de consulta existentes en Europa occidental en relación con la devaluación o revaluación de las monedas de tarifa no parecen funcionar eficazmente. No se prevé nada en relación con las monedas flotantes. |
| Otras prácticas | |
| a) Competencia exterior | Existen medidas para prevenir o eliminar la competencia. |

(192...)

CUADRO 42 (CONTINUACION...)

RASGOS CARACTERISTICOS DE LA MAYORIA DE LAS CONFERENCIAS DE REGLAMENTACION PROPIA, ACUERDOS DE LEALTAD Y OTRAS PRACTICAS

| Rasgo característico | Comentario |
|--------------------------------|---|
| b) Promediación de los fletes | Existen disposiciones relativas a la promediación de los fletes entre una serie de puertos de una determinada ruta. |
| c) Calidad de los servicios | No suele haber disposiciones acerca del tipo u otras características de los buques utilizados. |
| d) Adecuación de los servicios | La responsabilidad por la prestación de servicios adecuados recae generalmente sobre las respectivas compañías. |
| Cumplimiento | |
| a) Solución de controversias. | No se preve el establecimiento de un órgano imparcial para la solución de las controversias. |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/104/Rev.1.

(193...)

la oferta de los servicios marítimos y una cooperación más estrecha entre los armadores y sus clientes en beneficio común y resguardo de los intereses generales de los países en desarrollo³⁰⁹.

Para luego mencionar que:

"Son pocos los instrumentos internacionales que han conseguido una aceptación tan generalizada. Sin embargo, la Convención en la actualidad no ha podido entrar en vigencia, debido a que grandes potencias marítimas están presionando para que este Código no se adopte"³¹⁰.

Obviamente, la no aplicación del Documento va en contra del interés que han demostrado los países en desarrollo para establecer una estrecha relación con las Conferencias Marítimas, ya que el Código de Conducta "será un instrumento muy valioso, que marcará una nueva etapa en las relaciones marítimas entre los países desarrollados y en desarrollo"³¹¹.

A continuación analizaremos algunos aspectos relativos al Código de Conducta, no enfocados como un sistema de control legislativo sobre las actividades de las Conferencias, sino como un método efectivo de consulta y negociación en el momento de entrar en vigor.

A) Antecedentes de la Convención.

En el año de 1967, el Gobierno británico encargó al Vizconde Rochdale la realización de un estudio sobre la industria de los transportes marítimos en el comercio exterior del Reino Unido. En base a la información emanada de dicho estudio, la Comisión de Estudio del Reino Unido sobre el Transporte Marítimo elaboró en 1970 el Informe Rochdale, el cual contenía algunas conclusiones y recomendaciones sobre la materia³¹².

309 "El Código de Conducta". Revista Carga Internacional...; p. 9.

310 Idem.

311 CUTMA. Programa CIPE-CUTMA...; p. 65.

312 Reglamentación de las ...; p. 8.

(194...)

Entre las recomendaciones más importantes, la Comisión solicitaba que - las compañías navieras conferenciadas que tenían puertos de origen o de destino en el Reino Unido adoptasen un código público de prácticas de - Conferencias, mismo que se elaboraría por representantes del gobierno, de los usuarios y de los armadores³¹³. Sin embargo, el Reino Unido reconocía que un instrumento legal de este tipo necesariamente tendría repercusiones internacionales³¹⁴, razón por la cual proponía la elaboración de un código de conducta de las Conferencias con aplicación universal, obviamente con la participación del Reino Unido en el primer plano, a fin de proteger sus intereses nacionales de la mejor manera posible.

Ya para el año de 1970 la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD - había manifestado la necesidad de introducir ciertas modificaciones en - las prácticas comerciales de los países y las Conferencias, modificacio- nes que redundaran en favor de los usuarios y las compañías navieras por igual.

A raíz del informe Rochdale, los Ministros de Transporte de Europa Occi - dental³¹⁵ y del Japón, quienes integran el Grupo Consultivo del Trans - porte marítimo, celebraron una reunión en Tokio en febrero de 1971 para "determinar las mejoras que se necesitaban en relación con las Conferen - cias Marítimas"³¹⁶.

313 Idem.

314 Con respecto a una reglamentación de interés público internacional de las Conferencias, la UNCTAD considera en su documento TD/104/Rev.1 que existen varias alternativas, que serían:

- a) Una reglamentación de las Conferencias por medio de una Ley;
- b) Un acuerdo internacional sobre un código de prácticas sin que se prevea ninguna organización administrativa o mecanismo de reglamentación;
- c) La institución de un organismo internacional encargado de reglamentar y vigilar las Conferencias;
- d) Una reglamentación internacional de las Conferencias sometido a -- control nacional; y
- e) Una reglamentación de las Conferencias mediante órganos nacionales e internacionales de arbitraje.

315 Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suecia.

316 Reglamentación de las ...; p. 8.

(195...)

De manera general, los representantes expresaron sus opiniones en favor del sistema de Conferencias como un factor importante para el desarrollo del comercio mundial, el cual debía funcionar esencialmente bajo un código o reglamentación propia que, sin embargo, considerara algunas mejoras en las políticas de las Conferencias. Así, los gobiernos de los países mencionados encomendaron a los navieros de sus países, por considerar que eran los indicados, la formulación de un código de conducta para antes de 1972, recomendándoles tener en consideración las resoluciones aprobadas unánimemente sobre la materia en el seno de la UNCTAD y -- los principios generales siguientes:

- i) Es esencial que las Conferencias no sólo respeten determinados principios del comercio leal, sino que actúen además de tal modo que se vea que los respetan;
- ii) Deben promover la aceptación por las Conferencias de un Código público de prácticas que tengan debidamente en cuenta las críticas formuladas contra ellas; y
- iii) Deben perseguir inicialmente la aceptación de tal Código por parte de las Conferencias que sirvan las rutas de sus países, sin dejar de tener presente el objetivo final de que ese Código goce de apoyo universal³¹⁷.

Así, el Comité de Asociaciones Nacionales Europeas de Armadores (CENSA), en coordinación con los consejos europeos de usuarios, se abocó a la formulación y presentación, antes del 31 de diciembre de 1971, de un Código aceptable por parte de los Gobiernos que lo solicitaron.

Para efectos comparativos entre las recomendaciones emitidas en el Informe Rochdale y de la decisión de Tokio, puede consultarse el Cuadro 43, donde podrá observarse que, en términos generales, "las propuestas de la decisión de Tokio no parecen satisfacer las necesidades del comercio internacional de un código de conducta (de las Conferencias Marítimas) internacionalmente aceptable"³¹⁸.

³¹⁷ El Código de ...; p.5.

³¹⁸ Reglamentación de las ...; p.9.

RESUMEN COMPARATIVO DE LAS RECOMENDACIONES CONTENIDAS EN LA DECISION DE TOKIO (SECCION II) Y EN EL INFORME DE LA COMISION DE ESTUDIO DEL REINO UNIDO (INFORME ROCHDALE)

| Decisión de Tokio | Informe Rochdale (que se enuncian como "sugerencias mínimas"). |
|--|--|
| a) Informes anuales completos de las conferencias sobre sus actividades, con inclusión de las consultas importantes celebradas con los usuarios, los cambios en la composición de las conferencias, las tendencias generales de los costos, los cambios principales habidos en los servicios, tarifas y condiciones de transporte. | a) Nada directamente comparable, pero véase b infra. |
| b) Mantenimiento de estrechos contactos con los usuarios, establecimiento, robustecimiento y ampliación de un sistema de consultas. Mayores facilidades para que los usuarios de los países en desarrollo puedan entrar en contacto con representantes responsables de las conferencias a fin de discutir las cuestiones relacionadas con el tráfico. Preparación de un análisis financiero de conjunto destinado a indicar las tendencias de los costos y los beneficios, para servir de base en las consultas. No se descarta la posibilidad de remitir las cuestiones comerciales a jurados independientes. El presidente no deberá ser funcionario de ningún gobierno ni organismo intergubernamental. | b) Los análisis anuales con venidos de la información sobre los costos y los ingresos, preparados por contables independientes, serán remitidos a los representantes de los gobiernos y a los usuarios siempre que se propongan cambios en los fletes o a intervalos señalados de dos o tres años. |
| c) Nombramiento de otro jurado de conciliación para examinar las controversias suscitadas en relación con la admisión; se tendrán en consideración las opiniones de los usuarios. | c) Idem. los usuarios estarán representados en el jurado. |
| d) Cláusulas modelo de buena conducta del CENSA, de 1963, para "lograr la eliminación de prácticas abusivas". | d) No se formula ninguna recomendación. |
| e) Puesta de las tarifas a disposición del público a un precio razonable. | e) Idem. |
| f) El arbitraje de las controversias entre navieros suscitadas por la aplicación del Código se someterá al CENSA u otro organismo competente constituido por los navieros. | f) No se formula ninguna recomendación. |
| g) No se formula ninguna recomendación. | g) El gobierno dispondrá lo pertinente para la celebración de consultas sobre los principios generales de las prácticas de las conferencias y sobre la fijación de los fletes. |
| h) Han de tenerse debidamente en cuenta las resoluciones que han sido aprobadas unánimemente por la UNCTAD. | h) No se formula ninguna recomendación. |

(197...)

Posteriormente, la UNCTAD reconoció que la elaboración del texto del código de prácticas de las Conferencias preparado por el CENSA, no tuvo la participación directa de los países en desarrollo, ni de los usuarios, líneas de transporte marítimo y gobiernos de muchos países y que, además, ignoró las necesidades e intereses de todos ellos ³¹⁹.

En este sentido, el portavoz del Grupo de los 77 señaló que el código que se adoptara "no debería codificar las prácticas vigentes de las Conferencias Marítimas, sino tratar de rectificar el actual desequilibrio entre las partes interesadas" ³²⁰. En base a esto, aun cuando el Código CENSA no satisfizo a los países en desarrollo, sí permitió que el Grupo de los 77 presentara, frente al Código CENSA de los armadores de los países con tradición marítima, un nuevo proyecto de Código de Conducta en la III UNCTAD, celebrada en Santiago de Chile en -- 1972.

Respecto a dicho documento, podemos decir que su tendencia era velar efectivamente por los intereses de los usuarios y gobiernos de los -- países en vías de desarrollo. Sin embargo, no fue posible llegar a un acuerdo con los países desarrollados para la aceptación del documento, a pesar de que, en ese año de 1972, el 60% del volumen mundial transportado por vía marítima pertenecía a estos países, quienes sólo contaban con aproximadamente el 7.5% del tonelaje de la flota mundial ³²¹.

En diciembre de 1972 se realizó una nueva Conferencia de Plenipotenciarios, para buscar un acuerdo sobre el texto que debería de constituir el Código de Conducta, pero tampoco fue posible llegar a un acuerdo -- entre países desarrollados y en desarrollo.

³¹⁹ Informe de la 118a. Sesión Plenaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada el 19 de Mayo de 1972.

³²⁰ ONU, UNCTAD. Informe de la Primera Comisión Principal. TD/CODE/L.26. 1974. Ginebra; p.1.

³²¹ ONU, UNCTAD. El Transporte Marítimo en los Países en Vías de Desarrollo TAD/INF/519. 1972. Ginebra; p. 1.

(198...)

En base a este resultado, la Asamblea General de las Naciones Unidas - pidió al Secretario General que convocara, bajo los auspicios de la - - UNCTAD y a la brevedad posible en 1973, a otra Conferencia de Plenipotenciarios para que examinase y aprobasen un instrumento multilateral - con fuerza obligatoria para regular la conducta de las Conferencias³²².

La primera parte de la Conferencia sesionó del 1° de noviembre al 15 de diciembre de 1973; la segunda parte se reunió del 11 de marzo al 6 de abril de 1974³²³. En esta fecha fue oficialmente aceptado el documento, en cuya Acta Final quedaron asentadas las firmas de los representantes de los siguientes países:

Alemania (Rep. Fed.)
Arabia Saudita
Argelia
Argentina
Australia
Bangladesh
Bélgica
Bhután
Bolivia
Brasil.
++Canadá
Colombia
Costa de Marfil
Cuba
Checoslovaquia
Chile
China
+Dinamarca
Ecuador
Egipto

322 Resolución 3035 (XXVII), del 19 de diciembre de 1972, citado en el documento UNCTAD TD/CODE/13/Add. 1 (Vol. II); 1972. Ginebra; p. 2.

323 Según el documento UNCTAD TD/CODE/11; pp. 4 y 5, en la Conferencia participó el Fondo Monetario Internacional y como observadores las organizaciones intergubernamentales siguientes:
Comunidad Económica Europea.
Comunidad del Africa Oriental.
Organización de Estados Americanos.
Organización de la Unidad Africana.
Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.
Secretaría del "Commonwealth"
Además, también como observadores, estuvieron representantes de las siguientes organizaciones no gubernamentales:
Federación Internacional de Asociaciones de Comisionistas del Transporte.
Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
Cámara de Comercio Internacional.
Pleno de los Consejos Nacionales de Europa.
Asociación Internacional de Armadores.
.....

(199...)

Emiratos Arabes Unidos
España
+Estados Unidos de América
Filipinas
+Finlandia
Francia
Gabón
Ghana
++Grecia
Guatemala
Guinea
Guyana
Honduras
Hungría
India
Indonesia
Irak
Irán
++Italia
Jamaica
Japón
Kenia
Kuwait
Liberia
Madagascar
Malasia
Marruecos
México
Nicaragua
Nigeria
+Noruega
++Nueva Zelandia
++Países Bajos
Pakistán
Panamá
Perú
Polonia
+Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
República Árabe
Libia
República de Corea
República Dem. de Alemania
República de Viet-Nam
República Khmer
República Unida de Camerún
República Unida de Tanzania
Rumanía
Senegal
Singapur
Sri Lanka
Sudán
+Suecia
+Suiza
Tailandia
Trinidad y Tobago

(200...)

Túnez
Turquía
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay
Venezuela
Yemen Democrático
Yugoslavia
Zaire³²⁴.

+Países que votaron en contra.
++Países que se abstuvieron

Así pues, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas fue aprobada en su totalidad por 73 votos en favor, 7 en contra y 5 abstenciones.

B) Texto de la Convención.

En esencia, el texto del documento persigue la consecución de los siguientes objetivos y principios:

- a) Facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial;
- b) Promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico;
- c) Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios;
- d) Las prácticas de las Conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país;
- e) 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 pidan, de las autoridades competentes; y
- f) Las Conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre las actividades que afecten a esas partes y deben publicar toda información importante sobre sus actividades³²⁵.

De lograr estas metas, "es de esperarse que el Código de Conducta de las Conferencias aporte un beneficio a la economía de los países en vías de desarrollo al favorecer una situación que permita disminuir el déficit crónico de la balanza de pagos originada por el pago de servicios de Transporte"³²⁶.

324 Conferencia de Plenipotenciarios ...; p. 14.

325 Objetivos y Principios del texto original en español de la Convención.

326 Incidencia del Pago de ...; p. 23.

(201...)

Con lo dispuesto en el Artículo Primero, el Código pretende asegurar la participación de las líneas marítimas nacionales de los países de la ruta en las Conferencias que sirven a los puertos de los mismos, protegiendo así, en cierta forma, los intereses nacionales y las marinas mercantes de los países en desarrollo.

El texto señala que:

"... Toda compañía naviera nacional tendrá derecho a ser miembro con plenitud de derechos..."³²⁷.

y que:

"... Toda compañía naviera admitida en una Conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esa -- Conferencia..."³²⁸.

Uno de los objetivos que en el fondo persigue el Código es fomentar y desarrollar la marina mercante de los países no desarrollados. Esto se concluye de sus disposiciones que establecen la fórmula 40-40-20, la cual significa que en el tráfico en ambos sentidos entre dos países, se reserva el 80% de las cargas para ser transportados por las líneas de nacionales de éstos, concediéndose, sin embargo, el 20% de las mismas para ser trasladadas por terceras banderas que tradicionalmente han servido la ruta.

Respecto a los porcentajes de participación, literalmente la Convención dice:

"... Cuando la Conferencia atienda el comercio exterior entre dos países, el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno - tendrá igual derecho a participar en los fletes y en el volumen del tráfico generado por el tráfico entre esos dos países y atendido por la Conferencia.

327 Texto original en español de la Convención; Artículo Primero (Relaciones entre las Compañías Miembros), Capítulo II.

328 Ibidem; Artículo 2 (Participación en el Tráfico).

(202...)

"Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, tal como el 20 por 100, en los fletes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta..."³²⁹.

Otro de los puntos importantes a reglamentar por el Código es el relativo a la obligación por parte de las Conferencias de comunicar, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico - sirvan, de todos los acuerdos de Conferencia, de distribución del tráfico y de distribución de derechos de escalas y salidas, así como sus modificaciones y otros documentos que los afecten³³⁰.

El Código de Conducta supone en su texto la existencia de consejos de usuarios dedicados a las consultas y negociaciones con las Conferencias, así como a analizar los informes anuales que las Conferencias prepararán para sus actividades³³¹; ésto implica la necesidad de establecer, a la brevedad posible, organizaciones de este tipo en los países que aún carezcan de ellas. Además el documento reconoce la necesidad de establecer también consultas con los usuarios consignatarios, y no sólo con -- los usuarios exportadores, así como también la posibilidad de partici-- par de las autoridades en las consultas, más no de intervenir en la -- adopción de decisiones. En este sentido el Código señala:

"...Se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común entre las Conferencias, las organizaciones 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 plenamente en las consultas, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones..."³³².

329 Ibidem; párrafo 4.

330 Ibidem; Artículo 6 (Acuerdos de Conferencia).

331 Ibidem; Artículo 10 (Informes Anuales).

332 Ibidem; Artículo 11 (Mecanismos de Celebración de Consultas).

(203...)

Establece como cuestiones principales susceptibles de consultas las siguientes:

- i) Cambios de las condiciones generales de las tarifas y reglamentos conexos;
- ii) Cambios del nivel general de fletes y de los aplicables a productos importantes;
- iii) Fletes promocionales y especiales;
- iv) Imposición de recargos y modificaciones a los mismos;
- v) Lo relativo a los acuerdos de lealtad;
- vi) Cambios en la clasificación tarifaria de los puertos;
- vii) Procedimientos para envío de la información necesaria por los usuarios sobre volúmenes previstos de cargas y la naturaleza de ellas; y
- viii) Presentación de cargas y aspectos sobre notificación de disponibilidad de éstas³³³.

También refiriéndose a la consulta y negociación, el Código estipula que:

"...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 lo 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 fletes y al transporte de cualquier carga comprendida entre ellos³³⁴.

Esta disposición pretende combatir la actitud negativa de las líneas navieras, nacionales y extranjeras, y sus representantes de no permitir el acceso a las tarifas que aplican en el país³³⁵.

333 Idem.

334 Ibidem; Artículo 9 (Acceso a las Tarifas y Condiciones y/o Reglamentos Conexos).

335 El Registro de Fletes...; p.148.

(204...)

Muy importantes son las consideraciones que establece el texto para la determinación de los fletes, toda vez que señala que éstos se fijarán al nivel más bajo posible, sin dejar de proporcionar un beneficio razonable a los armadores³³⁶, y que en los gastos de explotación de los buques conferenciados se considerarán por separado, cuando sea pertinente, los viajes de ida y vuelta. Asimismo, se refiere a que para fijar los fletes promocionales y/o especiales, se considerarán las condiciones que rigen el comercio de los productos en cuestión, principalmente de los países en desarrollo y de los países sin litoral³³⁷.

Una vez entrada en vigor, la Convención obligará a las Conferencias a notificar a las organizaciones de usuarios, o a los representantes de éstos, y a las autoridades competentes, con un mínimo de 150 días de antelación cuando pretenda aplicar un aumento general de los fletes, - indicando la cuantía, fecha de entrada en vigor y argumentos en que basa su solicitud de aumento. Todo incremento³³⁸ general deberá tener un período de aplicación mínima de diez meses

También quedarán las Conferencias obligadas a establecer, previa solicitud fundamentada por los usuarios, fletes de promoción para exportaciones no tradicionales por un lapso mínimo de 12 meses para cada producto, con la finalidad de incrementar y diversificar el comercio exterior de los países en desarrollo³³⁹.

El artículo 16 pretende proteger a los usuarios y a los países no desarrollados de los abusos cometidos por las Conferencias en materia de recargos, sin perjudicar económicamente a éstas.

336 El texto original utiliza la palabra "navieros", y no "armadores". Debe recordarse que el primer concepto se utiliza para designar a quien ostenta la propiedad del buque, y el segundo a quien lo explota comercial y marítimamente.

337 Texto original de la Convención; Art. 12 (Criterios para la determinación de los fletes).

338 Ibidem; Art. 14 (Aumentos Generales de los Fletes.)

339 Ibidem; Art. 15 (Fletes de Promoción).

(205...)

El Código prohíbe a las Conferencias el uso de buques de lucha para eliminar o reducir la competencia de líneas no conferenciadas, en los siguientes términos:

"Las compañías navieras miembros de una Conferencia no utilizarán buques de lucha en el tráfico de la Conferencia para excluir, impedir o reducir la competencia eliminando de dicho tráfico a una compañía no miembro de esta Conferencia³⁴⁰.

No deja de tener importancia lo expresado por el texto en cuestión, en su Artículo 21, el cual señala que las Conferencias tendrán representantes en los países en que presten sus servicios o, en el peor de los casos, deberán establecer una representación regional de fácil acceso a los usuarios. Sin embargo, hizo falta una medida drástica en este aspecto, ya que sólo cuando las Conferencias "lo estimen oportuno, delegará poderes de decisión suficientes en sus representantes"³⁴¹, lo cual no satisface las demandas de los usuarios en el sentido de agilizar las soluciones a los problemas.

Una gran parte del texto de la Convención, del Artículo 23 al Artículo 47, contiene las disposiciones y el mecanismo para la solución de las controversias que surjan de la aplicación del Código de Conducta entre:

- a) Una Conferencia y una compañía naviera;
- b) Las compañías navieras miembros de una Conferencia;
- c) Una Conferencia, o una de sus compañías navieras miembro, y una organización de usuarios o representantes de éstos; y
- d) Dos o más Conferencias³⁴².

La Convención estuvo abierta a la firma de los Estados, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o sin ella, desde el 1° de julio de 1974 hasta el 30 de junio de 1975. Posteriormente a esta fecha, la Convención estuvo abierta a la adhesión de aquellos países que consideraran pertinente constituirse en parte.

³⁴⁰ Ibidem; Art. 18 (Buques de lucha).

³⁴¹ Ibidem; Art. 21 (Representación).

³⁴² Ibidem; Art. 23 (Disposiciones y Mecanismos para la Solución de Controversias).

(206...)

Por otra parte, a las severas críticas de ser un documento flexible, podemos responder que el texto del Código en general fue aprobado -- hasta después de ciertas modificaciones substanciales del escrito original, modificaciones a las que hubieron de acceder los países en desarrollo para obtener la aprobación de los países desarrollados, a pesar de significar para aquéllos el sacrificio de ciertas metas importantes.

Los países industrializados aceptaron definitivamente la Convención al estipularse en el Artículo 49 las condiciones para su entrada en vigor, comprendiendo que esas condiciones no se darían si ellos no ratificaban o se adherían al documento. La Comisión del Transporte Marítimo considera que "cuando se redactó el Artículo 49 de la Convención se llegó a una transacción de importancia crucial, (la cual) consistía en que, si se podía esperar que el Grupo de los 77 proporcionara el número de países necesarios para que la Convención entrara en vigor, los Grupos B y D³⁴³ aportarían el tonelaje requerido para ello"³⁴⁴.

El artículo en cuestión dice textualmente:

"La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25 por 100 del tonelaje mundial³⁴⁵, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella conforme al Artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el Lloyd's Register of Shipping-Statistical Table 1973, Cuadro 2, "World Fleets-Analysis by Principal Types"³⁴⁶, en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos"³⁴⁷.

³⁴³ Países desarrollados de economía de mercado y países socialistas, respectivamente.

³⁴⁴ Informe de la Comisión del ...; p. 48.

³⁴⁵ O sean 18,173,584 TRB del tonelaje mundial de 72,694,191 TRB. Ver Cuadro 44.

³⁴⁶ Ver Cuadro 44.

³⁴⁷ Art. 49 del texto original.

CUADRO 44

REQUISITOS EN CUANTO A TONELAJE, A LOS EFECTOS DEL PARRAFO 1 DEL
ARTICULO 49 DE LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS-
CONFERENCIAS MARITIMAS

Buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y
buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la
flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidenses
y canadiense 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 carga/pasaje) | Buques portacontenedores (completamente celula res) | Total |
|---|--|---|-----------|
| Gran Bretaña e Irlanda del norte | 5,231,668 | 1,344,805 | 6,576,473 |
| Australia | 252,672 | 83,123 | 335,795 |
| Bahamas | 56,125 | - | 56,125 |
| Bangladesh | 34,285 | - | 34,285 |
| Barbados | 696 | - | 696 |
| Belice | 620 | - | 620 |
| Bermudas | 52,085 | - | 52,085 |
| Canadá | 136,646 | - | 136,646 |
| Chipre | 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 (Falk - land Islands) | 2,100 | - | 2,100 |
| Islas Salomón | 629 | - | 629 |
| Islas Turcos | 1,323 | - | 1,323 |
| Islas Vírgenes | 578 | - | 578 |
| Fidji | 3,954 | - | 3,954 |
| Gambia | 641 | - | 641 |
| Ghana | 115,152 | - | 115,152 |
| Gibraltar | 1,500 | - | 1,500 |
| Granada | 226 | - | 226 |
| Guyana | 6,336 | - | 6,336 |
| Hong Kong | 159,845 | - | 159,845 |
| India | 1,314,740 | - | 1,314,740 |
| Jamaica | 12,253 | - | 12,253 |
| Kenia | 10,533 | - | 10,533 |
| Malasia | 119,672 | - | 119,672 |
| Malta | 5,600 | - | 5,600 |
| Mauricio | 13,779 | - | 13,779 |
| Montserrat | 711 | - | 711 |
| Nauru | 26,940 | - | 26,940 |

(208...)

CUADRO 44 (CONTINUACION...)

| | Buques de carga general (Incluidos los buques de carga/pasaje) | Buques portacontene- nedores (completa- mente celulares) | Total |
|--|--|--|------------|
| Nueva Guinea | 22,074 | - | 22,074 |
| Nuevas Hébridias | 4,369 | - | 4,369 |
| Nueva Zelandia | 107,333 | - | 107,333 |
| Nigeria | 95,630 | - | 95,630 |
| San Cristóbal-Nieves .. | 396 | - | 396 |
| Santa Lucía | 904 | - | 904 |
| San Vicente | 2,247 | - | 2,247 |
| Seychelles | 192 | - | 192 |
| Sierra Leona | 1,035 | - | 1,035 |
| Singapur | 1,029,662 | 55,681 | 1,085,343 |
| Sri Lanka (Ceilán) | 32,274 | - | 32,274 |
| Tanzania | 25,593 | - | 25,593 |
| Tonga | 1,658 | - | 1,658 |
| Trinidad y Tobago | 5,555 | - | 5,555 |
| Uganda | 5,510 | - | 5,510 |
| Zambia | 5,513 | - | 5,513 |
| Total de la Commonwealth Británica. | 11,161,060 | 1,483,609 | 12,644,669 |
| Albania | 57,068 | - | 57,068 |
| Alemania, Rep.Fed. de.. | 2,977,640 | 613,808 | 3,591,448 |
| Arabia Saudita | 36,992 | - | 36,992 |
| Argelia | 51,227 | - | 51,227 |
| Argentina | 667,832 | - | 667,832 |
| Austria | 67,125 | 5,932 | 73,057 |
| Bahrein | 1,444 | - | 1,444 |
| Bélgica | 316,454 | 31,036 | 347,490 |
| Birmania | 45,449 | - | 45,449 |
| Brasil | 1,005,151 | - | 1,005,151 |
| Bulgaria | 280,198 | - | 280,198 |
| Camerún | - | - | - |
| Colombia | 203,252 | - | 203,252 |
| Congo | - | - | - |
| Corea del Norte | 9,266 | - | 9,266 |
| Corea del Sur | 388,074 | 3,451 | 391,525 |
| Costa de Marfil | 82,365 | - | 82,365 |
| Costa Rica | 7,091 | - | 7,091 |
| Cuba | 281,549 | - | 281,549 |
| Checoslovaquia | 25,106 | - | 25,106 |
| Chile | 213,072 | - | 213,072 |
| China (Taiwán) | 691,117 | - | 691,117 |
| Dahomey | - | - | - |
| Dinamarca | 1,222,596 | 140,225 | 1,362,821 |
| Ecuador | 49,838 | - | 49,838 |
| Egipto | 162,191 | - | 162,191 |
| El Salvador | - | - | - |
| Emiratos Arabes Unidos. | 6,876 | - | 6,876 |
| España | 1,025,406 | 20,808 | 1,046,214 |
| Estados Unidos de Amé- rica..... | 2,188,507 | 1,723,755 | 3,912,662 |

(209...)

CUADRO 44 (CONTINUACION...)

| | Buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) | Buques portaconten- nadores (completa- mente celulares) | Total |
|---|--|---|-----------|
| Etiopía | 22,932 | - | 22,932 |
| Filipinas | 646,829 | - | 646,829 |
| Finlandia | 557,310 | 3,895 | 561,205 |
| Francia | 1,419,765 | 135,521 | 1,555,286 |
| Gabón | - | - | - |
| Grecia | 6,336,866 | 3,986 | 6,340,852 |
| Guatemala | 7,972 | - | 7,972 |
| Guinea | 4,132 | - | 4,132 |
| Honduras | 62,548 | - | 62,548 |
| Hungría | 52,779 | - | 52,779 |
| Islandia | 58,061 | - | 58,061 |
| Indonesia | 523,011 | - | 523,011 |
| Irak | 47,743 | - | 47,743 |
| Irán | 111,436 | - | 111,436 |
| Irlanda | 34,695 | 6,260 | 40,955 |
| Islas Faroe | 6,067 | - | 6,067 |
| Israel | 249,942 | 77,879 | 327,821 |
| Italia | 1,278,966 | 69,161 | 1,348,127 |
| Japón | 5,730,942 | 950,683 | 6,681,625 |
| Jordania | 5,987 | - | 5,987 |
| Kuwait | 214,675 | - | 214,675 |
| Líbano | 118,908 | - | 118,908 |
| Liberia | 3,523,102 | 146,848 | 3,669,950 |
| Libia | 5,962 | - | 5,962 |
| Madagascar | 29,139 | - | 29,139 |
| Marruecos | 43,303 | - | 43,303 |
| Mauritania | - | - | - |
| México | 100,011 | - | 100,011 |
| Mónaco | 770 | - | 770 |
| Nicaragua | 17,819 | - | 17,819 |
| Noruega | 2,215,246 | 135,154 | 2,350,400 |
| Omán | 1,023 | - | 1,023 |
| Países Bajos | 1,968,375 | 153,165 | 2,121,540 |
| Pakistán | 455,061 | - | 455,061 |
| Panamá | 3,182,121 | 965 | 3,183,086 |
| Paraguay | 15,566 | - | 15,566 |
| Perú | 213,000 | - | 213,000 |
| Polonia | 1,058,771 | - | 1,058,771 |
| Portugal | 481,627 | 5,695 | 487,322 |
| Qatar | - | - | - |
| República Árabe del Ye- men | 2,844 | - | 2,844 |
| República Democrática - Alemana | 620,927 | - | 620,927 |
| República Democrática - Popular del Yemen' | 713 | - | 713 |

(210...)

CUADRO 44 (CONTINUACION...)

| | Buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) | Buques portacon- tenedores (com- pletamente celu- lares) | Total |
|----------------------------------|--|---|-------------------|
| República de Somalia | 1,180,015 | - | 1,180,015 |
| República Dominicana | 8,470 | - | 8,470 |
| República Khmer | 1,880 | - | 1,880 |
| República Popular de China | 1,137,797 | - | 1,137,797 |
| Rumania | 129,503 | - | 129,503 |
| Rusia | 6,462,506 | 35,200 | 6,497,706 |
| Senegal | 6,045 | - | 6,045 |
| Siria | 1,071 | - | 1,071 |
| Sudáfrica | 280,342 | - | 280,342 |
| Sudán | 37,158 | - | 37,158 |
| Suecia | 1,089,283 | 151,727 | 1,241,010 |
| Suiza | 145,732 | - | 145,732 |
| Tailandia | 65,380 | - | 65,380 |
| Túnez | 14,763 | - | 14,763 |
| Turquía | 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 |
| Totál mundial. | <u>66,795,428</u> | <u>5,898,763</u> | <u>72,694,191</u> |

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/CODE/10 (Vol II).

(211...)

Por su parte, el Artículo 52 dispone que cinco años después de entrada en vigor la Convención se convocará a una Conferencia de Revisión que examine y adopte las enmiendas pertinentes para su aplicación. -- Posteriormente se convocarán ulteriores Conferencias de Revisión cada cinco años, o antes si así lo solicita la tercera parte de los Estados Contratantes.

Con respecto a la primera revisión informal, cabe decir que ésta se realizó durante la V UNCTAD en Manila, Filipinas, en mayo de 1979, donde se decidió no aceptar enmienda alguna, en virtud del ofrecimiento de la Comunidad Económica Europea (CEE) de ratificar la Convención en su texto original, aunque con algunas reservas, mismas que se expresan al final del presente capítulo.

C) Situación actual.

La aplicación del Código de Conducta es importante no sólo para el tráfico internacional por vía marítima, sino también para la evolución económica de los países en desarrollo. Esta es la razón por la que, en su generalidad, las partes que ya ratificaron la Convención son países no desarrollados, los cuales no poseen, obviamente, el tonelaje suficiente para lograr su entrada en vigor.

Cabe recordar nuevamente que la Convención se aprobó gracias a que los países en desarrollo se mostraron consecuentes al modificar -- sustancialmente su proyecto original, de acuerdo a los intereses de los países avanzados. Esto no puede ser objeto de crítica si lo tomamos como una medida de transacción de los primeros y que consideraron "sería necesario que la Convención fuese aplicada universalmente, a fin de evitar los problemas que surgirían, si dentro de una Conferencia unos buques perteneciesen a Partes Contratantes y otros no" ³⁴⁸.

(212...)

A pesar de que en el transcurso de 1976 se expresó un total apoyo al Código en varias reuniones Intergubernamentales³⁴⁹, hacia fines de ese mismo año, únicamente 17 países, que representaban el 2.92% del tonelaje mundial, se habían constituido en Partes Contratantes de la Convención³⁵⁰.

Asimismo, tenemos que "... al 1º de abril de 1977, 19 países, 3.76% del tonelaje mundial, habían adquirido la calidad de Partes Contratantes de la Convención ... y un vigésimo país estaba tomando disposiciones para depositar el instrumento de ratificación, elevando así el tonelaje a 2,739,470 TRB, o sea el 3.77% del tonelaje mundial"³⁵¹.

En mayo de 1977, el portavoz de la Comunidad Económica Europea declaró en la Comisión del Transporte Marítimo que "... no cabía esperar -- progresos rápidos debido a las cuestiones jurídicas, institucionales y económicas que entraban en juego"³⁵², a pesar de que en noviembre de 1976 el Consejo de Ministros de la Comunidad había ofrecido que ésta -- definiría cuanto antes una posición común.³⁵³

Por su parte, un representante del Grupo D, o sea de los países socialistas de Europa Oriental, manifestó también a mediados de 1977 que -- "... habida cuenta de sus importantes aspectos jurídicos y económicos", la ratificación de la Convención requería cierto tiempo³⁵⁴.

Otro representante del mismo Grupo D expresó que su país considera a la Convención como un instrumento importante, pero en vista de que --

349 Conferencia Ministerial de los Estados de África Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo; Conferencia sobre Cooperación Económica entre Países en Desarrollo; Quinta Conferencia de Jefes de Estado o de Gobierno de los Países no Alineados.

350 ONU, UNCTAD. Situación de la Convención de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. TD/B/C.4/INF.18. 1977-Ginebra; P.10.

351 Informe de la Comisión del ...; p. 7.

352 Ibidem; p. 14.

353 Idem

354 Ibidem; p. 17.

(213...)

"el tonelaje relativamente reducido del transporte marítimo de su país no contribuiría en gran medida a que se alcanzara el tonelaje total requerido, ... su país prefería hacerlo (ratificarla) una vez que fueran - Partes Contratantes en ella países con tonelaje global necesario para - dicha entrada en vigor."³⁵⁵ .

Podemos observar que estas actitudes no facilitan la puesta en vigor de la Convención, y que además no se parecen en nada a las posiciones que privan en todas las convenciones internacionales.

Así, podemos observar que fue hasta enero de 1978 cuando se alcanzó el número de países cuyas firmas definitivas, ratificaciones o adhesiones que señala como mínimo el Artículo 49 del Código, pero el porcentaje - apenas si alcanzaba aproximadamente el 5.5% del tonelaje mundial.

Dichos países fueron, por orden cronológico, los siguientes:

| | | |
|------------------------|--------------------------|--------------------|
| Ghana | 24 de junio de 1975 | r |
| Chile | 25 de junio de 1975 | f |
| Togo | 25 de junio de 1975 | f |
| Pakistán | 27 de junio de 1975 | f |
| Gambia | 30 de junio de 1975 | f |
| Sri Lanka | 30 de junio de 1975 | f |
| Venezuela | 30 de junio de 1975 | f |
| Bangladesh | 24 de julio de 1975 | a |
| Nigeria | 10 de septiembre de 1975 | a |
| Benín | 27 de octubre de 1975 | a |
| Rep. Unida de Tanzania | 3 de noviembre de 1975 | a |
| Níger | 14 de enero de 1976 | r |
| Filipinas | 2 de marzo de 1976 | r |
| Guatemala | 3 de marzo de 1976 | r |
| México | 6 de mayo de 1976 | a |
| Rep. Unida de Camerún | 15 de junio de 1976 | a |
| Cuba | 23 de julio de 1976 | a |
| Indonesia | 11 de enero de 1977 | r |
| Costa de Marfil | 17 de febrero de 1977 | r |
| Rep. Centrafricana | 13 de mayo de 1977 | a |
| Senegal | 20 de mayo de 1977 | r |
| Zaire | 25 de julio de 1977 | a |
| Madagascar | 23 de diciembre de 1977 | a |
| Cabo Verde | 13 de enero de 1978 | a ³⁵⁶ . |

355 Idem.

356 ONU, UNCTAD. Situación de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas TD/B/C.4/INF.23. 1978. Ginebra; p. 1.

(214...)

Hasta el 1° de octubre de 1980, a esta relación se habfan agregado los siguientes países:

| | | |
|--|--------------------------|------------------|
| India | 14 de febrero de 1978 | r |
| Kenya | 27 de febrero de 1978 | a |
| Malí | 15 de marzo de 1978 | a |
| Sudán | 16 de marzo de 1978 | a |
| Gabón | 5 de junio de 1978 | r |
| Etiopía | 1° de septiembre de 1978 | r |
| Iraq | 25 de octubre de 1978 | a |
| Costa Rica | 27 de octubre de 1978 | r |
| Perú | 21 de noviembre de 1978 | a |
| Egipto | 25 de enero de 1979 | a |
| Túnez | 15 de marzo de 1979 | a |
| Checoslovaquia | 4 de junio de 1979 | ap |
| Honduras | 12 de junio de 1979 | a |
| Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas | 28 de junio de 1979 | ac |
| Rep. Democrática Alemana | 9 de julio de 1979 | r |
| Sierra Leona | 9 de julio de 1979 | a |
| Uruguay | 9 de julio de 1979 | a |
| Bulgaria | 12 de julio de 1979 | a |
| Guyana | 7 de enero de 1980 | a |
| Marruecos | 11 de febrero de 1980 | a |
| Jordanía | 17 de marzo de 1980 | a |
| Yugoslavia | 7 de julio de 1980 | r |
| Guínea | 19 de Agosto de 1980 | a |
| Mauricio | 16 de septiembre de 1980 | a |
| China | 23 de septiembre de 1980 | a ³⁵⁷ |

Lógicamente no todos los países aceptaban la totalidad del texto de la Convención, por lo que en la firma de la misma se hicieron declaraciones y reservas por parte de los siguientes países:

Brasil

"De conformidad con las resoluciones Nos. 3393, del 30 de diciembre de 1972 y 4173, del 21 de diciembre de 1972, de la SUNAMAN, por las que se estableció y organizó el "Bureau de Estudos de Fretes Internacionais da SUNAMAN" y con arreglo de las cuales se faculta a la "Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAN)" para rechazar cualquier propuesta relativa a los fletes que formulen las conferencias marítimas, el tenor del párrafo 6 del artículo 14 de la Convención no es conforme al derecho brasileño."

(23 de junio de 1975)

³⁵⁷ ONU, UNCTAD. Firmas, Ratificaciones o Adhesiones recibidas en relación con la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. TD/B/C.4 INF.31. 1980. Ginebra;p.2.

(215...)

Bélgica

"Con arreglo de la ley belga, la ratificación de la Convención requiere aprobación previa de las cámaras legislativas.

El gobierno belga someterá oportunamente la Convención a las cámaras legislativas para su ratificación, con expresa reserva de que su aplicación no debe estar en pugna con los compromisos asumidos por Bélgica en virtud del Tratado de Roma, por el que se estableció la Comunidad Económica Europea, y del Código de Liberación del Comercio Invisible de la OCDE, y teniendo en cuenta cualquier reserva que estime apropiado formular a las disposiciones de esta Convención".

(30 de junio de 1975)

Checoslovaquia.

"Las disposiciones del Código de Conducta no se aplican a los servicios regulares comunes establecidos con arreglo a acuerdos intergubernamentales para atender al comercio bilateral.

La República Socialista Checoslovaca consideraría incompatible con los propósitos y principios fundamentales de la Convención, y no reconocería como válida una eventual regulación unilateral, por la legislación de Estados determinados, de la actividad de compañías marítimas no pertenecientes a una conferencia".

(30 de junio de 1975)

República Federal de Alemania.

"Con arreglo a la ley de la República Federal de Alemania, la ratificación de la Convención requiere la aprobación previa de los órganos legislativos. Oportunamente, la República Federal de Alemania aplicará la Convención de conformidad con las obligaciones que le incumben en virtud del Tratado de Roma, por el que se estableció la Comunidad Económica Europea, y del Código de Liberalización del Comercio Invisible de la OCDE."

(30 de junio de 1975)

(216...)

Francia

"Con arreglo a la Constitución Francesa, la aprobación de la Convención está sujeta a autorización del Parlamento.

Queda entendido que esta aprobación está condicionada al cumplimiento de los compromisos asumidos por Francia en virtud del Tratado de Roma, por el que se estableció la Comunidad Económica Europea, y del Código de Liberación del Comercio Invisible de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, teniendo en cuenta cualquier reserva que el gobierno francés estime apropiado formular a las disposiciones de esta Convención."

Asimismo, en el momento de la ratificación o adhesión, se hicieron las siguientes declaraciones y reservas:

(30 de junio de 1975)

Cuba

Reserva:

"La República de Cuba hace una reserva respecto a las disposiciones del párrafo 17 del artículo 2 de la Convención, en el sentido de que Cuba no aplicará lo dispuesto en ese párrafo a las mercancías transportadas por servicios regulares comunes establecidos para el transporte de cualquier carga en virtud de acuerdos intergubernamentales, independientemente de su origen, su destino o la utilización que haya de dárseles."

(23 de julio de 1976)

Declaración

"Respecto a las definiciones que figuran en el párrafo primero del capítulo I de la primera parte, la República de Cuba no acepta la inclusión en el concepto de 'conferencia marítima o conferencia' de los servicios regulares comunes establecidos para el transporte de cualquier tipo de carga en virtud de acuerdos intergubernamentales".

(217...)

India

Reserva

"Ratificándose en la posición que se formuló en el párrafo 2 de la declaración presentada por el representante de la India en nombre del Grupo de los 77, el 8 de abril de 1974, en la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Gobierno de la India entiende que los servicios marítimos intergubernamentales establecido en virtud de acuerdos intergubernamentales no están comprendidos en el ámbito de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, independientemente del origen de la carga, su destino o la utilización que haya de dársele" (sic).

(14 de febrero de 1977)

Iraq

El documento especifica que la adhesión "...no significará en modo alguno el reconocimiento de Israel ni la iniciación de relaciones con Israel".

(25 de octubre de 1978)

Perú

Reserva

El Gobierno del Perú no se considerará obligado por las disposiciones del párrafo 4 del artículo 2 del capítulo II de la Convención.³⁵⁸

(21 de noviembre de 1978).

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Reserva:

"El Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas considera que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no se aplican a las compañías navieras comunes establecidas con arreglos a acuerdos intergubernamentales para atender el comercio bilateral de los países interesados."

(28 de junio de 1979)

República Democrática Alemana.

Reserva:

"La República Democrática Alemana declara que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no se aplican a las líneas explotadas conjuntamente y establecidas con arreglo a acuerdos intergubernamentales para el transporte conjunto del tráfico bilateral de mercancías entre los Estados respectivos".

(9 de julio de 1979)

Bulgaria.

Reserva:

"El Gobierno de la República Popular de Bulgaria considera que la definición de conferencia marítima no incluye a las compañías bilaterales - conjuntas que operan con arreglo a acuerdos intergubernamentales.

En lo que respecta al texto del punto 2 del anexo a la resolución 1, - aprobada el 6 de abril de 1974, el Gobierno de la República Popular de Bulgaria considera que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no incluyen las actividades de las compañías navieras no miembros de una conferencia"³⁵⁹.

(12 de julio de 1979)

(219...)

Por su parte, y es pertinente señalarlo, los armadores han presionado por todos los medios a su alcance para lograr una revisión del texto del Código, donde aprovecharían para modificar de fondo la Convención en los puntos que pueden perjudicar sus intereses.

En este sentido podemos citar la intervención de un representante de la Asociación Latinoamericana de Armadores en la V UNCTAD³⁶⁰, quien - al referirse a la falta de ratificación del Código por los países que aporten el suficiente tonelaje para su entrada en vigor, dijo:

"...Esto hace pensar que tal como quedó su texto final, no ha tenido aceptación mayoritaria entre los países marítimos y - que merece sea revisado para adecuarlo al consenso general(...) y consideramos excesiva la injerencia de usuarios en el manejo de la economía de las empresas navieras, situación que no se da a la inversa"³⁶¹.

"...La implantación del Código de Conducta, como está redactado, entre otros problemas, enfrentará al transporte marítimo a una burocracia administrativa y a múltiples trámites e instancias absolutamente en desacuerdo con los conceptos de simplificar y agilizar (sic)"³⁶².

Por su parte, los países que aún no han ratificado la Convención³⁶³ han pretextado dificultades de carácter regional, cuestiones jurídicas, institucionales y económicas. O bien han condicionado su ratificación a la de otros países, lo cual contribuye a evitar la pronta aplicación de este importante instrumento y es, además, "una actividad contraria al espíritu de las convenciones internacionales"³⁶⁴.

Por parte de la Comunidad Económica Europea, el Consejo de Ministros acordó en noviembre de 1976 que sus países miembros que hubieron firmado la Convención, no la ratificarían sin la aprobación expresa del mismo consejo. Durante la celebración de la V UNCTAD en mayo de 1979, los representantes de la Comunidad hicieron saber su decisión de ratificar en bloque el documento a la brevedad posible, aunque introducirían las siguientes reservas:

³⁶⁰ "Intervención de la Asociación Latinoamericana de Armadores en Plenario de la V UNCTAD". Documento ALAMAR. 1979 Manila, Filipinas; p. 2.

³⁶¹ Ibidem; p. 3.

³⁶² Ibidem; p. 4.

³⁶³ Principalmente los de Europa Occidental y los desarrollados en general.

³⁶⁴ Informe de la Comisión del ...; p. 10.

(220...)

"Cuando ratifiquen la Convención o adhieran a la misma, los Estados Miembros deberán hacer las siguientes tres reservas y reservas de interpretación:

- 1.- A los efectos del Código de Conducta, el término línea naviera nacional puede incluir, en el caso de un Estado Miembro de la Comunidad, toda línea naviera establecida en territorio de dicho Estado Miembro de acuerdo con lo dispuesto en el Tratado de la Comunidad Económica Europea.
- 2.- a) Sin perjuicio de lo dispuesto en párrafo b) de esta reserva, el artículo 2° del Código de Conducta no se aplicará en tráficos conferenciados entre Estados Miembros de la Comunidad o, sobre la base de la reciprocidad, entre dichos Estados y los demás países de la OECDE que sean parte en el Código.
b) Lo dispuesto en la letra a) no afectará la posibilidad de poder participar como líneas de terceros países en dichos tráficos, de acuerdo con los principios contenidos o reflejados en el artículo 2° del Código, las correspondientes a países en desarrollo que sean reconocidas como líneas navieras nacionales de acuerdo con el Código y que son:
 - i) Las que ya sean miembros de una conferencia que cubra dichos tráficos; o
 - ii) Admitidas en dichas conferencias bajo lo dispuesto en el artículo 1° del Código.
- 3.- Los artículos 3 y 14 del Código de Conducta no se aplicarán a los tráficos conferenciados entre Estados Miembros de la Comunidad o, sobre la base de reciprocidad, entre dichos Estados y los demás países de la OECDE que sean partes del Código.
- 4.- En los tráficos a los cuales se aplique el artículo 3° del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará como sigue:
 - a) Los dos grupos de líneas navieras nacionales coordinarán sus posiciones antes de votar en materias relativas al intercambio entre sus dos países:
 - b) Esta frase se aplicará solamente a materias que el acuerdo de conferencia identifique como que requieren el asentimiento de ambos grupos de líneas navieras nacionales interesadas, y no a todas las materias cubiertas por el acuerdo de conferencia.

CONCILIACION SERIALADA EN EL ARTICULO 3 (3)

Las partes en controversia designarán uno o más conciliadores. Si no se pusieran de acuerdo en la materia, cada una de las partes en disputa designarán un conciliador y los conciliadores deberán elegir un tercer conciliador que actúe como Presidente. Si una de las partes no procede a designar un con

(221...)

ciliador o los conciliadores designados por las partes no llegan a un acuerdo sobre el Presidente, el Presidente de la Cámara Internacional de Comercio podrá, a requerimiento de una de las partes, hacer tal designación.

Los conciliadores harán todos los esfuerzos para arreglar la controversia. - Deberán decidir sobre el procedimiento a seguir.

Sus honorarios serán pagados por las partes en disputa" 365.

En lo que respecta a nuestro país, diremos que por su condición de país eminentemente cargador, y no de transportista como los países desarrollados, necesita con urgencia la entrada en vigor del Código de Conducta. En atención a ello, -- depositó su instrumento de ratificación del Código de Conducta ante las Naciones Unidas el 6 de mayo de 1976, una vez cumplimentados los requisitos nacionales -- que la Constitución establece. A nivel nacional, se promulgó en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 1976³⁶⁶.

365 "Reglamento del Consejo (Convivencia Económica Europea)" No. 954/79 - - 1979. Manila, Filipinas; pp. 5 y 6. Traducción al español por: "Asociación Latinoamericana de Armadores".

366 Ver Anexo IV.

(222...)

CONCLUSIONES

De todo lo expuesto en el Capítulo precedente, se deduce que:

- 1) El mecanismo de consulta y negociación es un sistema que funciona principalmente entre usuarios del transporte marítimo y armadores, encaminado a optimizar los servicios del transporte marítimo a costos razonables.
- 2) Esto último influye considerablemente en el fomento del comercio exterior de un país determinado, aunque el sistema en general funciona de manera deficiente en los países en vías de desarrollo.
- 3) Existen varias condiciones, cuyo grado de cumplimentación determina la eficacia del sistema, y son:
 - a) Efectiva y reducida representación de ambas partes en la negociación ;
 - b) Existencia de una "Nota de Entendimiento";
 - c) Designación de representantes en el país, con cierto poder de decisión por parte de las Conferencias;
 - d) Disponibilidad de información para las negociaciones de que se trate;
 - e) Existencia de alternativas de transporte; y
 - f) Aplicación, en los casos necesarios, de un sistema de arbitraje.

(223...)

- 4) El transporte marítimo debe considerarse como un servicio al comercio exterior, y no como un fin en sí mismo.
- 5) Los organismos internacionales han recomendado ampliamente el establecimiento de organismos de investigación sobre transporte marítimo y registro de fletes, para después crear consejos de usuarios que reciban su apoyo. La institucionalización de estas entidades deberá realizarse a la vez que se legisle adecuadamente sobre la materia, a fin de dotarles de una base jurídica y una cierta autoridad, ya que salvaguardará el comercio exterior del país y el interés nacional.
- 6) Dichos organismos pueden existir:
 - a) Como unidad de la autoridad marítima;
 - b) Como unidad de la autoridad de comercio exterior; o
 - c) Como programa conjunto de ambas autoridades.
- 7) Independientemente de la existencia de una oficina de este tipo, es necesaria la cooperación estrecha entre ambas autoridades.
- 8) Existe una mayor necesidad de estas oficinas en los países en vías de desarrollo, en virtud de que en ellos los usuarios realmente nacionales son empresas pequeñas, que necesitan la defensa de sus intereses. En cada país, la organización de estas oficinas debe adecuarse a sus necesidades y características.
- 9) En México se estableció una oficina de este tipo al constituirse la Comisión Nacional de Fletes Marítimos en 1963, pero sus funciones originales han variado considerablemente.
- 10) En teoría y en principio, la existencia de líneas navieras nacionales en el seno de las Conferencias es benéfica para los intereses del país y de los usuarios, lamentablemente no sucede así en la mayoría de los casos, ya que entran en juego intereses comerciales que se sobreponen al interés nacional.

(224...)

- 11) Al entrar en vigor el Código de Conducta, las líneas nacionales de los países de la ruta de las Conferencias tendrán derecho a participar como miembros de éstas.
- 12) Las líneas verdaderamente nacionales de un país pueden establecer servicios no conferenciados en las rutas que sean necesarios para el comercio exterior del mismo, requiriéndose en algunos casos que el Gobierno subvencione a dichas líneas para que puedan seguir ofreciendo bajos niveles de fletes. Esto último se facilitará cuando el capital de las líneas pertenezca al Estado.
- 13) Los costos de introducción de nuevas tecnologías y modernos sistemas de transporte son cubiertos principalmente por los países en desarrollo, a pesar de que en ocasiones superan sus necesidades reales.
- 14) Considerando el auge que en los últimos años ha tenido el transporte multimodal la UNCTAD se abocó a la elaboración de un Convenio internacional sobre la materia.
- 15) Los consejos nacionales y regionales de usuarios deben considerar las posibles implicaciones del transporte multimodal en el sistema de consultas y negociaciones que tradicionalmente han venido realizando.
- 16) Considerando la libertad del usuario para elegir entre el sistema multimodal y el fragmentado, las Conferencias buscarán continuar su vínculo de acuerdos de lealtad con los usuarios.
- 17) En el marco del transporte multimodal, los usuarios deberán buscar que los Operadores del Transporte Multimodal participen en el sistema de consultas y que presenten los fletes por sectores de transporte.
- 18) Debido a la falta de legislaciones nacionales restrictivas de las actividades de las Conferencias en la mayoría de los países en desarrollo, la UNCTAD se encargó de elaborar una Convención Internacional en ese sentido, que fue el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas.

(225...)

- 19) Los países con mayor interés en la aplicación de dicho Código son -- aquellos no desarrollados, toda vez que en el articulado encontramos grandes avances en las relaciones de éstos con los industrializados.- Sin embargo, lo dispuesto en el artículo 49, relativo al tonelaje de los países signatarios requerido para que el Convenio entre en vigor, ha impedido la vigencia del Documento.
- 20) En las reuniones internacionales celebradas últimamente, los armadores han dejado ver su intención de modificar el texto de la Convención, argumentando la falta de aceptación universal de dicho documento.
- 21) La adhesión al Convenio de la Comunidad Económica Europea o de los -- países desarrollados marítimamente, cumplimentaría el tonelaje necesario para su entrada en vigor.
- 22) Es necesario que los países en desarrollo que ya sean signatarios del Código, presionen al resto de la Comunidad Internacional para una -- pronta adhesión al mismo, o bien se logre reducir el tonelaje estipulado en el Artículo 49.
- 23) De no entrar en vigencia el Código de Conducta, que es el marco jurídico ideal para reglamentar las relaciones entre usuarios y armadores, -- se hará necesario que cada país dicte medidas legislativas internas que reflejen el espíritu de la Convención, o bien que las disposiciones se apliquen en los acuerdos de Conferencias, ruta por ruta y sobre una base comercial.

CAPITULO IV

EL CASO DE MEXICO.

Sí bien el transporte de mercancías por vía marítima en nuestro país no alcanza los altos porcentajes del total del comercio exterior que se maneja - en otros países latinoamericanos, sí es revelador el hecho de que aproximadamente 100 millones de toneladas de diversas cargas de altura y cabotaje se mueven anualmente por puertos mexicanos³⁶⁷.

De ese tonalaje, alrededor del 60% corresponde a movimiento de cargas de -- altura, y en el cual se espera para los próximos años una tasa de crecimiento anual del 18%³⁶⁸.

Es importante también el hecho de que el 90% de nuestro comercio zonal con la ALALC es realizado por vía marítima; igual ocurre con el tráfico de mercancías hacia Europa, Asia y África. No así con los Estados Unidos y Centroamérica, hacia y desde donde es utilizada la vía terrestre para el transporte de la mayoría de los productos objeto del intercambio comercial³⁶⁹.

A pesar de ser tan importantes las corrientes de tráfico por vía marítima, México carece de una marina mercante nacional que se adapte a sus necesidades de transporte, como podemos percatarnos al saber que para enero de 1981

³⁶⁷ Ver Cuadro 45.

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ La Marina Mercante; ponencia citada.

CUADRO 45

PERSPECTIVAS DEL MOVIMIENTO PORTUARIO DE MEXICO

(Miles de Toneladas)

(227...)

| AÑO | F L U I D O S | | | G R A N E L E S | | | CARGA GENERAL | | | T O T A L | | |
|------|---------------|---------|---------|-----------------|--------|--------|---------------|--------|-------|-----------|---------|---------|
| | CABOTAJE | ALTURA | SUMA | CABOTAJE | ALTURA | SUMA | CABOTAJE | ALTURA | SUMA | CABOTAJE | ALTURA | SUMA |
| 1980 | 27 738 | 29 397 | 57 135 | 6 072 | 16 691 | 22 763 | 1 749 | 3 266 | 5 015 | 35 559 | 49 354 | 84 913 |
| 1981 | 29 899 | 39 146 | 69 045 | 6 379 | 17 641 | 24 020 | 1 879 | 3 537 | 5 416 | 38 157 | 60 324 | 98 481 |
| 1982 | 29 417 | 52 424 | 81 841 | 6 706 | 18 657 | 25 363 | 2 017 | 3 844 | 5 861 | 38 140 | 74 925 | 113 065 |
| 1983 | 32 065 | 57 109 | 89 174 | 7 292 | 20 231 | 27 523 | 2 193 | 3 864 | 6 057 | 41 550 | 81 204 | 122 754 |
| 1984 | 34 950 | 62 214 | 97 164 | 7 749 | 21 766 | 29 515 | 2 350 | 4 087 | 6 437 | 45 049 | 88 067 | 133 116 |
| 1985 | 38 096 | 67 778 | 105 874 | 8 303 | 23 629 | 31 932 | 2 540 | 4 358 | 6 898 | 48 939 | 95 765 | 144 704 |
| 1986 | 41 524 | 73 842 | 115 366 | 8 882 | 25 573 | 34 455 | 2 738 | 4 640 | 7 378 | 53 144 | 104 055 | 157 199 |
| 1987 | 45 262 | 79 850 | 125 112 | 9 438 | 27 443 | 36 881 | 2 929 | 4 911 | 7 840 | 57 629 | 112 204 | 169 833 |
| 1988 | 45 335 | 87 652 | 136 987 | 9 929 | 29 092 | 39 021 | 3 097 | 5 151 | 8 248 | 62 361 | 121 895 | 184 256 |
| 1989 | 53 775 | 95 500 | 149 275 | 10 272 | 30 245 | 40 517 | 3 215 | 5 318 | 8 533 | 67 262 | 131 063 | 198 325 |
| 1990 | 58 615 | 104 053 | 162 668 | 10 893 | 32 331 | 43 224 | 3 427 | 5 621 | 9 048 | 72 935 | 142 005 | 214 940 |

TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL (%)

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|
| 70-77 | 6.2 | 18.4 | 8.8 | 4.2 | 9.2 | 7.9 | 6.3 | 4.2 | 5.0 | 5.9 | 11.7 | 8.3 |
| 77-90 | 5.9 | 16.4 | 11.2 | 6.0 | 7.0 | 6.7 | 7.2 | 5.6 | 6.3 | 5.8 | 18.0 | 9.8 |

FUENTE: Departamento de Estadística. Dirección General de Operación Portuaria. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. S. C. T.

(228...)

contaba con sólo 862,524 TRB³⁷⁰.

De ésto se deduce que México tiene que recurrir a líneas navieras extranjeras para transportar un gran porcentaje de los productos de su comercio exterior³⁷¹, lo cual lo convierte en un país evidentemente cargador, factor que determina la necesidad de proteger a sus usuarios y la balanza de pagos nacional mediante las medidas que se han venido ennumerando en este trabajo.

En la actualidad escalan puertos mexicanos 75 líneas navieras extranjeras, 3 líneas nacionales con servicio en tráfico de altura y la Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR), de la cual México es accionista. Estas líneas permiten vincular a 198 puertos del mundo, entre ellos diecinueve mexicanos³⁷².

1. PROBLEMATICA DEL USUARIO.

Los usuarios, elemento fundamental en el transporte marítimo, son quienes más resienten el poder omnímodo de las Conferencias Marítimas, principalmente por las prácticas comerciales nocivas, los altos niveles de fletes, la falta de especificación de fletes de muchos productos y los recargos portuarios, entre otros; asimismo, es el usuario quien soporta cualquier deficiencia o práctica comercial nociva en el sistema de transporte marítimo.

Sin embargo, de la problemática a que se enfrenta el usuario no son responsables únicamente los armadores, ya que también influyen las autoridades

370 "La Marina Mercante Mexicana al 1o. de enero de 1981". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. CONAFLEMAR, S. C. y T. Núm. 4, Vol. I. 1981. México; pp. 4 y 5.

371 Ver Cuadros 31 y 32 en el Capítulo II.

372 Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras. Comisión Nacional de Fletes Marítimos; S.C.T. 1981. México.

(229...)

des nacionales, así como algunas condiciones internacionales y el usuario mismo. El caso de México no es la excepción, como veremos en los siguientes puntos:

A) Problemas derivados de las prácticas del armador.

Desde sus inicios, las empresas navieras se han caracterizado por su renuencia a cooperar con los usuarios y las organizaciones de éstos. Por su parte, como país eminentemente cargador, México se ha visto afectado por las prácticas comerciales nocivas que los armadores realizan durante la prestación de sus servicios de transporte. Entre ellas podemos señalar:

- a) Uno de los principales problemas se presenta en la negativa de las Conferencias y los armadores en general, a proporcionar cifras exactas de sus costos de operación, limitándose a facilitar, en el mejor de los casos, sólo los porcentajes que los conceptos significan en el total de los gastos, o bien ofrecen cifras no muy dignas de crédito. Esto impide a los usuarios tomar medidas correctivas en las áreas o conceptos que tienen mayor incidencia en los costos del transporte marítimo. En este sentido podemos observar el Cuadro 46, el cual ofrece los datos obtenidos de cuatro compañías navieras por la Secretaría de la UNCTAD; podemos percatarnos que existe una gran diferencia entre los costos más bajos y los costos más altos de los buques de una misma compañía. Estas cifras adquirirían mayor interés si fuera posible conocer los conceptos que tanto agudizan esas desigualdades, que podrían -

(230...)

CUADRO 46

COSTOS DE BUQUES DE MAYOR Y MENOR GASTO DE DIFERENTES COMPAÑIAS NAVIERAS

| LINEAS | Costos anuales registrados en 1970. (en miles de dólares de Estados Unidos). | | |
|--------------------|---|----------------------------|-----------------------|
| | Buque de costo más bajo | Buque de costo más alto | Promedio Ponderado |
| Compañía A | 971 | 1,683 | 1,276 |
| Compañía B | 994 | 1,094 | 1,041 |
| Compañía C | --- | --- | 1,274* |
| Compañía D | 724 | 1,035 | 870 |
| Promedio Ponderado | | | 1,115.25 |

* Información combinada sobre los buques utilizados en la ruta.

NOTA: A pesar de la fecha en que se registraron estos datos, el hecho sigue teniendo vigencia con sus respectivos porcentajes de incremento.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/128.

(231...)

ser la diferencia de edades, tamaños y tipos de los buques³⁷³, diferentes costos de manipulación, preferencia de algunos buques en derecho de atraque y carga, o bien por factores administrativos, pero generalmente las Conferencias se muestran renuentes a publicar esa información.

Por otra parte, "las principales ineficiencias de los servicios de las compañías pertenecientes a las Conferencias son con frecuencia imputables, no a la mala administración de las compañías individualmente, sino a la falta de una buena gestión global de funcionamiento de la Conferencia"³⁷⁴

- b) Otro problema acreditable a las Conferencias, es la falta de representación de éstas, con autoridad suficiente para solucionar los problemas urgentes de los usuarios, en los puertos de los países que sirven. Así, ninguna de las Conferencias que presta sus servicios en puertos mexicanos tiene representantes con autoridad para negociaciones en nuestro país; y toda vez que sus centros de actividades se encuentran en el extranjero, ignoran las necesidades reales de servicios de los usuarios nacionales;³⁷⁵ además, - - - esto impide mantener un estrecho contacto con los usuarios y así - consultar problemas de interés mutuo.

373 Ver Cuadro 47 para comparar los costos de buques diferentes en edad y tamaño.

374 Mecanismo de Consulta...; p. 5.

375 Así, podemos darnos cuenta que desde puertos mexicanos se carece de -- servicio regular y directo hacia Argelia, Túnez, Libia, Egipto, Israel, Siria, Turquía, Grecia y Yugoslavia, países que ofrecen interesantes - perspectivas de intercambio comercial.

(232...)

CUADRO 47

CUADRO COMPARATIVO DE LOS COSTOS ANUALES REGISTRADOS POR TPM, DE ACUERDO A SUS EDADES Y SU TAMAÑO.

| BUQUE/RUTA | BUQUE | | Costos anuales registrados por TPM |
|----------------|---------------------|-----------------|------------------------------------|
| | Año de Construcción | Tamaño en TPM | |
| <u>Ruta I</u> | | | |
| Buque A2 | 1960 | 13,100 a 13,600 | 88,90 |
| Buque A3 | 1970 | " | 123,80 |
| Buque D2 | 1957 | 11,250 a 12,050 | 69,60 |
| Buque D4 | 1969 | " | 90,10 |
| <u>Ruta II</u> | | | |
| Buque A4 | 1960 | 13,100 a 13,600 | 118,50 |
| Buque A5 | 1970 | " | 174,90 |

NOTA: Con sus respectivos incrementos, como consecuencia de la inflación en los últimos años, las grandes diferencias en los costos siguen vigentes.

FUENTE: UNCTAD. Documento TD/B/C.4/128.

(233...)

c) También es necesario señalar que, generalmente, las Conferencias - consideran como base para fijar sus tarifas los gastos realizados - en el viaje redondo, y para calcular éstos lo hacen en base al funcionamiento de las líneas miembros menos eficientes. (Vnr cuadro - 46).

Esta práctica lógicamente perjudica a los usuarios de los países -- en desarrollo, ya que en la mayoría de los países desarrollados son muy elevados los costos de operación portuaria, que son los que - - mayor incidencia tienen en los costos de las líneas regulares.

Además, desafortunadamente, las razones de las rutas establecidas - son eminentemente históricas, ya que si se analizan esas rutas po-- dremos percatarnos que no obedecen a estudios de los movimientos - generales de la carga, sino que cada línea ha intentado ampliar el número de puertos y sus volúmenes operacionales en la zona que desde su creación está cubriendo.

Sabemos que "... cuanto mayor sea el número de puertos que el buque tenga que tocar para cargar y descargar, y cuanto mayor sea la va-- riedad de mercancías que transporta, tanto más costosa y menos efi-- caz será la explotación"³⁷⁶ .

Desde cierto punto de vista, esta práctica de prorrateo de costos - generales puede considerarse como "castigo" a los puertos eficien-- tes con menores costos de operación, aún cuando es absolutamente --

(234...)

cierto que ayuda a mantener en operación a algunos puertos deficientes de países no desarrollados a base de una especie de subvención impuesta por los armadores. También podemos decir que la práctica repercute en que "... los puertos no tienen incentivos para hacerse más eficientes que sus vecinos, pues los beneficios consiguiéndose se los llevan los armadores o se comparten con los cargadores de todos los demás puertos de la región"³⁷⁷.

Por lo tanto, debe estudiarse la fórmula para evitar que los incrementos de los gastos de carga y descarga, así como del tiempo de permanencia en los puertos de los países desarrollados, repercutan en los fletes que se aplican en los de aquellos no desarrollados.

Asimismo, es necesario que estos países concedan prioridad a sus programas de desarrollo y mejoramiento de los puertos, apoyándose en la asistencia técnica y financiera de otros países o de organismos internacionales.

Por su parte, las Conferencias deberán recapacitar ampliamente -- sobre el hecho de que la imposición de recargos o sobretasas en -- los puertos no eficientes o con problemas, no es la solución adecuada a largo plazo para los sectores del transporte marítimo, -- además de que no existen, como contraparte, descuentos para los -- puertos ágiles.

En este orden de ideas podemos exponer que sí, por ejemplo, los costos de mantenimiento y tripulación aumentan, el armador simplemente se concreta a incrementar las tarifas de fletes, sin estudiar

(235...)

la posibilidad de realizar innovaciones o automatizar las operaciones a bordo, medidas que le permitirían seguir operando con los mismos niveles de fletes.

d) Ahora bien, debido a su ignorancia en algunas cuestiones del transporte, frecuentemente el usuario incurre en algunos errores; por ejemplo, declaración equivocada del producto, empaques y embalajes más voluminoso de lo requerido, entre otros. En estos casos, el armador evita hacerle al usuario aclaraciones pertinentes para así continuar cobrando un flete más elevado. En general, las líneas navieras aprovechan la falta de concientización marítima del usuario, por lo que a nivel nacional son los consejos de usuarios o las autoridades mismas, quienes deben dar difusión a las obligaciones y derechos de los usuarios, así como hacer públicas las posibles medidas para economizar en sus envíos.

e) El incumplimiento de los itinerarios, escalas y servicios ofrecidos por las líneas conferenciadas es otro de los problemas que tiene que afrontar constantemente el usuario, como consta en los archivos de la AMUTMAC y CONAFLEMAR, donde se llevan registros actualizados de los problemas que los usuarios han solicitado solucionar.

Así, por ejemplo, algunos exportadores han enviado sus productos a determinado puerto, basándose en los itinerarios proporcionados por el representante de la línea, encontrándose con la cancelación del arribo del buque cuando ya las mercancías han sido colocadas -

(236...)

en puerto, o bien la programación de puertos intermedios de la ruta, que originalmente no se encontraban en ésta.

En este caso, el usuario se ve precisado a incurrir en gastos adicionales, como sería el esperar la llegada de otro buque o transportar la mercancía a otro puerto que tenga el servicio. Por su parte, el armador y su agente en ningún momento adquieren responsabilidad en esas cancelaciones.

En este contexto podemos también señalar que frecuentemente el usuario descuida pedir por escrito sus reservaciones, señalando la base (P/M) sobre la cual se cobraría el flete, con lo queda imposibilitado para posteriores reclamaciones.

f) Otro ejemplo de incumplimiento por parte del armador sería el caso en que el usuario solicita condiciones especiales de transporte para un producto perecedero, y a pesar de que aquél cobró el flete correspondiente al transporte con refrigeración, ventilación u otra forma, lo traslada en las bodegas ordinarias, llegando el producto a su destino en estado de descomposición. Tampoco en la mayoría de estos casos, el usuario obtiene una indemnización o pago de la línea transportista, quien elude de alguna manera su responsabilidad y generalmente se encuentra protegido por las legislaciones internacionales, donde aún en la actualidad predominan los intereses de los armadores.

g) Otra de las prácticas nocivas de las Conferencias es el sistema de "rebajas diferidas" en los acuerdos de lealtad, toda vez que les

(237...)

permite mantener un control de los usuarios y establecer ciertas limitaciones a su libertad de acción.

En los casos controlados por acuerdos de lealtad, las líneas o la Conferencia generalmente demoran la concesión de dispensa a los interesados, como puede comprobarse en casos concretos que ha tratado de solucionar la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.

- h) Los fletes pagados en el rubro de "no especificados" (N.O.S.)³⁷⁸ ocupan un primerísimo lugar en las erogaciones realizadas por un país por gastos de transporte marítimo.

En el cuadro 48 se observan el volumen y el valor de los productos latinoamericanos exportados en 1976 hacia los Estados Unidos bajo el concepto de fletes N.O.S. y los mismos datos y porcentajes de ese total correspondientes a México.

En virtud de las elevadas cifras que anualmente significan los fletes en las balanzas de pagos de los países no desarrollados, pero principalmente aquellos N.O.S., la O.E.A. ha tomado cartas en el asunto y ha solicitado a los países miembros una relación de sus productos de exportación no especificados hacia el mercado estadounidense, con la finalidad de negociar con las Conferencias, apoyado por los Estados Unidos, la clasificación específica de --

378

Se aplican a "todos aquellos productos que no aparecen dentro de la tarifa (básica)", o bien cuando aparecen pero no con las características específicas de un producto particular, según definición de El Registro de Fletes y ...; p. 28.

(238..)

CUADRO 48

PRODUCTOS DE AMERICA LATINA EXPORTADOS EN 1976 A LOS ESTADOS UNIDOS BAJO EL RUBRO DE N.O.S. (VOLUMEN = 1,000 LIBRAS. VALOR = U.S. \$1,000).

| | VOLUMEN | VALOR | PARTICIPACION (%) |
|----------------|-------------|------------|--------------------------------|
| América Latina | 289,689,459 | 11,678,070 | 100 % |
| México | 11,153,570 | 489,760 | 4.2% y 3.9% Respectivamente |

FUENTE: Documento O.E.A. CIES/CECON-TRANS/33.

(239...)

ellos, logrando así una mayor competitividad de dichos productos - en los mercados internacionales.

- i) Uno de los principales problemas que afectan al usuario en general, obviamente también en México, es el alto nivel de los fletes, ya -- que "las Conferencias utilizan sus poderes de coordinación para - - aumentar los fletes, pero raras veces para lograr economías de funcionamiento que hagan innecesarios los aumentos. De no haber una - intervención exterior, es probable que esa situación se perpetúe".³⁷⁹

Además, los altos fletes que se aplican en los países en desarrollo a las manufacturas de exportación, y que son establecidos unilate-- ralmente por las Conferencias, dificultan la comercialización inter nacional de estos productos con alto grado de elaboración, llegando a representar el flete de éstos hasta el 35% del valor.

La tendencia alcista de los fletes aplicados en los países en desa-- rrollo podemos observarla en los siguientes datos: "el Ministerio - de Transporte de la República Federal de Alemania calcula que los - fletes de líneas regulares aplicados entre 1965 y 1975 se incremen-- taron en un 107% y la UNCTAD calcula que entre 1968 y 1975 los fle-- tes de algunos productos seleccionados de países en desarrollo aumen-- taron en un 122%³⁸⁰ .

Parece ser que las tarifas de fletes que las Conferencias aplican a los productos que poseen un alto valor unitario, frecuentemente son

379 Mecanismo de Consulta ...; p. 5.

380 Programa Portuario y de ...; p. 16.

(240...)

compensados con los altos fletes del transporte de productos de menor valor unitario.

O sea que el bajo valor de las materias primas, que significan - la mayor parte de las exportaciones de los países en desarrollo, se ve afectado con altos niveles de fletes.

Además, existe una gran desproporción en los fletes que las Conferencias aplican en diferentes rutas, pero con servicios similares. Así, por ejemplo, el nivel de los fletes pagados por nuestro país en sus exportaciones es, proporcionalmente, hasta 100% - más alto en algunos casos que el aplicado en otras rutas.

En esta materia de niveles de fletes, no debemos dejar de considerar que, por su parte, "el Gobierno debe contribuir en las mejoras de los puertos, tendientes a abaratar los costos y reducir los fletes marítimos que por esa causa sean elevados ...³⁸¹, a pesar de que es del conocimiento general la falta de reciprocidad en esta materia por parte de los armadores.

En otro orden de ideas, pero dentro del tema de los niveles de fletes, podemos expresar que en detrimento de un eficaz funcionamiento del sistema de consulta, encontramos que a pesar de que la mayoría de las Conferencias se comprometen en sus acuerdos con los usuarios a otorgarles un trato igualitario a todos ellos, con frecuencia - algunos intereses comerciales transnacionales, que en países como - el nuestro están entre los principales usuarios, tienen vínculos --

³⁸¹ Los Transportes Marítimos en ...; p. 83.

(241. . .)

financieros o de otra índole con la línea transportista que altera esa igualdad.

Ahora bien, como una medida para abatir los altos niveles de fletes puede introducirse una competencia por medio de líneas no - - conferenciadas. Sin embargo, como señalamos en un capítulo anterior, esto puede resultar contraproducente y puede, en lugar de - disminuir, elevar los niveles de fletes, ya que la Conferencia -- que presta el servicio resentirá el exceso de tonelaje y compensará sus costos y falta de carga con un aumento de los fletes; esto, a su vez, servirá de pretexto a la línea independiente para elevar también sus fletes, aunque cuidando que sea hasta un nivel infe--- rior al de la Conferencia.

En materia de reducción de fletes, quienes mayores logros han obtenido, son los grupos especializados en algún producto, y no los consejos nacionales de usuarios, debido principalmente a que se -- trata de un grupo con intereses comunes, además de que están en -- posibilidades de agrupar los volúmenes de carga y así tener opción al sistema de fletamento, por viaje o por tiempo, o bien negociar espacio con mayor poder de negociación ante las Conferencias, por los mismos volúmenes considerables que manejan.

Otra razón del poder de estos grupos es la antigüedad o experiencia que tienen en el transporte marítimo, mientras que la mayoría de los consejos de usuarios, principalmente los de los países en desarrollo, son organizaciones relativamente nuevas, sin experiencia y que probablemente no son del todo representativos.

(242...)

j) Además de las anteriores, existen algunas otras prácticas nocivas de las Conferencias para el comercio exterior y los usuarios de los países en vías de desarrollo, como son la falta de una programación y adecuación de los servicios para evitar desperdicio de espacios de bodega; la preferencia para transportar cargamentos de fletes elevados; el proporcionar fletes menores cuando se trata de productos manufacturados de exportación de países desarrollados a los no desarrollados; la falta de anuncios anticipados de incrementos de fletes y de establecimiento de recargos, entre otros.

Debemos señalar también que los argumentos de economías de escala no son válidos en el tráfico de líneas regulares como sucede en otros medios de transporte, por lo que es más económico utilizar buques de regular tamaño, toda vez que al emplearse grandes buques en el servicio, es necesario que escalen un sinnúmero de puertos para emplear al máximo el espacio de bodega.

B) Problemas derivados de las actividades del usuario.

Un gran porcentaje de los problemas que se presentan en el transporte marítimo mexicano, y en la mayoría de los países en vías de desarrollo, son imputables a errores del embarcador o expedidor. Hace falta, pues, concientizar en lo marítimo a nuestros usuarios, principalmente en lo que respecta a las cinco operaciones básicas en el transporte marítimo:

- i) Carga de las mercancías, del muelle a bordo del buque;
- ii) Estiba en las bodegas del buque;
- iii) El transporte en sí, de un puerto a otro;

(243...)

- iv) Desestiba; y
- v) Descarga, en puerto de destino

382

En base al conocimiento de estas operaciones, se comprenderá cuáles responsabilidades corresponden al expedidor, al naviero, a las autoridades y al consignatario, considerando los diferentes términos de cotización.

En términos generales, el usuario puede considerarse responsable de los problemas en las siguientes condiciones:

- a) Cuando desconoce la terminología que se utiliza en las diferentes - operaciones del transporte marítimo; éste es un hecho frecuente, -- debido principalmente a que el personal de tráfico de las empresas exportadoras no está suficientemente capacitado. Ejemplos clásicos son:
 - i) La inclusión, por parte del amador, de la "Cláusula Paramount" en el conocimiento de embarque, que el usuario acepta sin saber que lo obliga a someterse a la jurisdicción de tribunales extranjeros en caso de conflictos derivados del contrato de transporte, y cuyo significado el usuario no considera o investiga - - hasta que se presenta el problema; ello a pesar de que contra--viene las legislaciones nacionales de algunos países, como es el caso de México y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; y
 - ii) Desconocimiento de los términos de cotización de transporte y de compraventas marítimas o confusión entre ambos. En efecto,

(244...)

en la cotización de transporte existen los términos de línea regular, que comprenden como responsabilidad del armador las cinco operaciones básicas mencionadas arriba, conocidos también como fletes "de muelle a muelle";

Existe también la cotización FIO ("free in and out"), o sea libre de carga y descarga, donde el armador o transportista es responsable del transporte en sí y de la estiba y desestiba, ya que la carga corre por cuenta del expedidor y la descarga por cuenta del consignatario del producto; derivados de este término encontramos el FIOST ("free in and out, stowed and trimmed") y el FIOT ("free in and out and trimmed"), que son modalidades de esta cotización que no cambian la forma básica;

Asimismo, encontramos el FI ("free in") o libre de carga, con lo cual se entiende que la operación de carga y la estiba son responsabilidad del expedidor y las demás operaciones por cuenta del transportista;

En el FO ("free out") o libre de descarga, la carga, estiba y transporte de la mercancía son por cuenta del armador, y la desestiba y descarga deberán ser cubiertos por el consignatario, que viene siendo el importador³⁸³

Por otra parte, entre los términos de compraventa internacional más usuales y cuyos derechos y obligaciones el usuario frecuen

(245 ...)

temente ignora, se encuentran el FOB ("free on board"), o libre a bordo; el CIF ("cost, insurance and freight"), o costo, seguro y flete; el FAS ("free along side"), o libre al costado del buque; y el C F ("cost and freight"), o costo y flete³⁸⁴.

- El principal problema en esta materia es el desconocimiento del usuario para coordinar la forma de compraventa con los términos de cotización que más convengan a sus intereses. Así, podemos ilustrar que "si se hace una negociación sobre la base FAS, o libre al costado del buque, el flete deberá ser en términos de línea regular o FO (libre de descarga); si la mercancía se vendió FOB o libre a bordo, el flete deberá ser FI (libre de carga) o FIO (libre de carga y descarga)³⁸⁵, y así sucesivamente³⁸⁶.
- b) Desconocimiento de la legislación internacional vigente y las circunstancias de su aplicación; por ejemplo, un mínimo de los usuarios tienen conocimiento de que las reglas de York y Amberes disponen que "todo aquello que es sacrificado o invertido en momentos de peligro para el beneficio de todos, debe ser repuesto mediante la contribución de todos"³⁸⁷, o sea que, en un caso considerado como avería gruesa, tanto el usuario que no perdió o no vio afectada su carga, como aquel cuyos productos resultaron perjudicados, debe contribuir en cierta proporción para indemnizar los daños sufridos en el percance.

384 El Transporte Marítimo en ...; pp. 88-98.

385 Aunque esta cotización, FIO, pudiera aplicarse con mayores beneficios a la compraventa CIF, o sea costo, seguro y flete.

386 Bases para la Estructuración y ...; p. 33.

387 La Problemática del Transporte ...; p. 3.

(246 ...)

Así como el anterior, existen un sinnúmero de casos de usuarios que entablan demandas con reclamaciones que no proceden, o dejan de reclamar en ocasiones que les asiste la razón pero desconocen sus derechos.

- c) En su gran mayoría, los usuarios ignoran los elementos considerados por el armador³⁸⁸ y las Conferencias en general, para establecer el nivel de los fletes, por lo que se les imposibilita para tomar las medidas necesarias, tendentes a influir en ellos para disminuir ese nivel de fletes. En México, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos ha tratado desde su creación de dar la publicidad necesaria a éste y otros aspectos para concientizar al usuario, a fin de que obtenga condiciones y costos más favorables al transportar sus productos.

Los elementos que sirven de base para establecer un flete, y que son generalmente reconocidos y estudiados por diversos organismos internacionales, alcanzan el número de 27, como ya se apuntó anteriormente (Vid Supra, págs. 55 y 56, Cap. II).

En algunos de ellos puede influir el usuario³⁸⁹ para lograr que a su producto se aplique un nivel de fletes inferior al usual.

388

Principalmente cuando se trata de servicios regulares, ya que de no ser así predomina la ley de la oferta y la demanda, principalmente para el fletamento de buques.

389

Algunas prácticas se encuentran fuera del alcance de la influencia del usuario; así tenemos que las tarifas son establecidas por los armadores sobre cierta unidad, puede ser por tonelada de peso, por volumen, "ad-valorem", por unidad comercial, o bien por una combinación de alguna de las dos primeras con la tercera, de acuerdo al criterio del armador, obviamente la que más le reditúe.

Como ejemplo más ilustrativo podemos referirnos al concepto del embalaje, toda vez que si es el adecuado al producto y de fácil manejo para el armador, se agilizará la carga y descarga, con el consiguiente ahorro de tiempo. Observando las tarifas de -- fletes nos percatamos que el transporte de un producto en car-- tones puede resultar hasta U.S.\$20.00 más caro por tonelada o -- m³, que si fues transportado en sacos.

- d) De la misma manera que en los Convenios internacionales, fre--- cientemente el usuario carece de información suficiente sobre -- la legislación marítima de su propio país, que en el caso de -- México son principalmente:

La Constitución Mexicana.

El Código Aduanero.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La Ley de Vías Generales de Comunicación.

El Código de Comercio.

La Ley de Bienes Nacionales.

La Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Nacional.

La Ley de Población.

El Reglamento General de la Policía de Puertos.

Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

- e) Sin duda, también es imputable al usuario el problema que surge con la utilización de almacenes y cobertizos del puerto como -- bodegas, principalmente para productos de importación, aprove-- chando el bajo costo del almacenamiento. Esta práctica ocasiona

múltiples problemas en el sistema, siendo el más grave de ellos el congestionamiento, que afecta la función del puerto como --- punto de enlace entre el sistema de transporte marítimo y terres tre. Estas prácticas perjudiciales deberán erradicarse mediante el incremento de las cuotas de almacenaje cuando los productos - hayan permanecido un número de días prudente en bodega, así como ampliando los almacenes generales, frigoríficos y patios de al-- macenamiento.

- f) En su mayoría, los usuarios desconocen las normas básicas de em-- paque y embalaje, lo que tiene como consecuencia una utilización desmedida del espacio disponible y fletes más elevados.

Una reducción general del 5% en los fletes, lograda por un con-- sejo de usuarios mediante negociaciones, puede considerarse un gran éxito, pero el mejoramiento de la presentación de la carga para embarcar y de las operaciones de la Conferencia puede per-- mitir una reducción del 25% o más en ese mismo nivel de fletes.

- g) Frecuentemente se plantea un gran problema, y es que un sinnú-- mero de usuarios no son los productores directos, ni propieta-- rios de las cargas, motivo por el cual no se ven afectados por los altos niveles de fletes, sino por el contrario, ya que su - remuneración es de acuerdo a un porcentaje sobre el valor CIF de las mercancías que manejan.

En muchas ocasiones estos intermediarios son empresas consoli-- dadoras de carga, y son culpables de que algunos productos que-

(249 . . .)

den fuera de mercado por los altos costos que su intermedio significa.

Otra de las desventajas en el intermediarismo es que el exportador o importador, según el caso, no se beneficia con los descuentos que las líneas navieras conceden, a veces confidencialmente, a los usuarios directos y constantes.

h) No todos los usuarios conocen los descuentos que pueden obtener en el negocio del transporte marítimo, y por lo mismo no solicitan verse favorecidos con ellos. Así, podemos mencionar los descuentos siguientes:

i) Por fidelidad o lealtad. En América Latina este tipo de descuento puede presentarse en dos formas: sistema de tarifa dual, en la cual se aplica de inmediato una tarifa menor a la normal cuando existe un contrato de lealtad, con una diferencia aproximada de 15%; y sistema de rebaja diferida, en la cual la bonificación se aplica en plazos de 6 meses o un año, pudiendo significar hasta un 10%.

ii) Por unificación de carga. Este descuento lo aplican los armadores en consideración a que las cargas unificadas son manejadas con mayor facilidad y menos riesgos;

iii) Por embarques considerables o para materiales para montar plantas industriales ("special enquiries"), o "industrial agreements". Por ejemplo, puede concederse en cargamentos de más de 500 toneladas en un buque, y

(250...)

iv) Por embarques de donaciones internacionales, de efectos diplomáticos o para productos destinados a ferias y exposiciones internacionales.

C) Problemas imputables a las Autoridades.

Los problemas que se presentan en los servicios de transporte marítimo son inseparables de los problemas relativos a los puertos, lo que implica la necesidad de coordinar las funciones de los organismos investigadores del desarrollo de los puertos y los encargados de estudiar los servicios de transporte.

En algunos aspectos las autoridades nacionales tienen a su alcance las medidas necesarias para agilizar y volver más eficientes las operaciones portuarias, como ejemplo en nuestro país tenemos los siguientes problemas:

a) La poca profundidad en los puertos mexicanos es frecuentemente un obstáculo para que buques de gran calado presten en ellos sus servicios. A excepción de Lázaro Cárdenas, Mich., los puertos nacionales tienen una profundidad promedio de aproximadamente 9.5m.

Aunado a esto, la falta de muelles suficientes en algunos puertos hace necesario fondear los buques por más tiempo del necesario, lo cual incrementa los costos portuarios de los armadores, quienes a su vez los repercuten en las tarifas de fletes o, en casos extremos, en el establecimiento de recargos.

(251 ...)

- b) También perjudica al comercio exterior mexicano transportado por vía marítima la insuficiencia de equipos o instalaciones especializadas, acordes a los avances tecnológicos y necesidades nacionales en materia de transporte. En este punto, al igual que en el anterior, se requieren grandes inversiones por parte de las autoridades nacionales, a fin de salir del atraso en que nos encontramos en esta materia.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta lo que señalábamos anteriormente respecto a la práctica de las Conferencias de promediar los gastos del viaje global entre los diferentes puertos a los cuales sirve. O sea que el beneficio que reporten las mejoras portuarias efectuadas en un país, será un beneficio en favor de todos los puertos de la ruta, a pesar de lo cual los usuarios y autoridades deberán presionar para que las Conferencias consideren estas inversiones al fijar los niveles de fletes.

En el caso particular de nuestro país se ha considerado tradicionalmente a las mejoras portuarias como inversiones con recuperación inmediata, y no como subsidio o apoyo, que debiera ser, al comercio exterior mexicano.

- c) El exceso de papeleo en las terminales y la lentitud de los trámites de documentación en el comercio exterior, también actúan en contra de un sistema expedito de transporte. Por esta razón se hace necesaria la centralización de trámites de papeleo de exportación, con lo que se simplificarían los procedimientos

(252...)

aduanales y licencias de importación, entre otros. En nuestro país esta función puede realizarse constituyendo un grupo de facilitación o de trabajo que se aboque a esta tarea.

- d) Frecuentemente las mercancías sufren robos o daños al ser transportadas de un área portuaria a otra dentro del mismo recinto, y al presentarse la reclamación correspondiente se da el caso - de que no existe responsable en esa parte del trayecto, la cual se ha dado en llamar "tierra de nadie".

Es necesario que se establezcan claramente las zonas de responsabilidades de todas y cada una de las partes prestadoras de -- servicios, a fin de evitar estos perjuicios al usuario.

- e) Es una característica general de los puertos mexicanos la falta de coordinación entre los diferentes medios de transporte con - el marítimo, así como también entre los horarios y maniobras -- de los diferentes servicios portuarios. Este aspecto negativo puede apreciarse principalmente en el transporte marítimo y ferroviario, así como también, aunque en menor medida, en el ca---rretero.

- f) Relacionado con el inciso e) del apartado anterior, podemos - señalar que son necesarias grandes inversiones en los puertos, a fin de construir bodegas y frigoríficos, así como áreas de -- almacenaje que eviten el mantener fondeados un gran número de - buques en espera de ser descargados.

(253...)

Al mismo tiempo, apuntábamos en ese inciso, deberán incrementarse las cuotas de almacenamiento después de que las mercancías -- han pasado un tiempo prudente en esas áreas.

- g) En la gran mayoría de los puertos de países en desarrollo que -- cuentan con servicios de línea regular, éstos se encuentran mal estructurados, y México no es la excepción.

Frecuentemente se pueden observar en puertos de nuestro país, -- hasta cinco buques de línea regular con el mismo destino, lo que puede ocasionar que cada uno de ellos sólo se lleve un mínimo de carga, o que no sea posible disponer inmediatamente de trabajadores portuarios para todos ellos o, en el peor de los casos, ser causa de congestión de las cargas en puerto.

Estos problemas, que seguramente contribuyen a elevar los niveles de fletes, persistirán hasta en tanto no exista en el país una -- entidad oficial que determine la frecuencia de las escalas, lo -- que garantizaría a cada línea marítima un mayor aprovechamiento de su espacio de carga y una agilización en las maniobras, lo -- cual puede redundar en una disminución de los fletes.

- h) Otro de los factores que no podemos dejar de lado, toda vez que también repercute en los niveles de fletes y en el precio final de las mercancías, es el continuo encarecimiento de las maniobras portuarias. Efectivamente, los costos por este concepto -- en los puertos mexicanos son sumamente elevados para la eficiencia y rapidez de los servicios que se prestan, motivando que -- grandes volúmenes de carga, de importación o exportación, se --

desvían hacia puertos de los Estados Unidos.

- i) Asimismo, actúa en detrimento del correcto funcionamiento del sistema de transporte marítimo el hecho de que algunas autoridades favorecen el desarrollo de algunos puertos por presiones políticas, compadrazgos o meramente por acentuar su popularidad, sin considerar el desarrollo económico prevaleciente en la región. Así, encontramos en México un gran número de puertos, pero pocos medianamente equipados de acuerdo a las necesidades reales, ya que la mayoría carece de elementos importantes para movilizar las cargas.

D) Problemas derivados de la situación internacional.

Existen algunos casos en la problemática del comercio exterior por vía marítima, en los cuales no puede culparse a ninguna de las tres partes enunciadas anteriormente, sino que tienen su origen en circunstancias internacionales.

- a) La oferta y la demanda de espacio de bodega es uno de los principales factores de ese tipo. En efecto, existen una oferta limitada de servicios de transportes marítimo, en contraposición a una enorme demanda de los mismos, lo que se agudiza en los países en vías de desarrollo, toda vez que mientras hacia algunas zonas se destinan excesivo número de buques, hacia otras no existe servicio ni con transbordo.

Una de las soluciones que los países en desarrollo puede dar a este problema es la creación de marinas mercantes nacionales, lo cual, además, le será de gran utilidad para percibir ingresos

(255 ...)

por concepto de prestación de servicios;

Podemos señalar, a manera de ilustración, que en México escallan nuestros puertos alrededor de 70 líneas navieras, de las -cuales un buen número pertenecen a alguna de las 16 Conferen--cias que sirven a nuestro país. Por otra parte, en los puertos norteamericanos son 300 las Conferencias que prestan sus ser--vicios y más de 1,000 líneas navieras.

- b) La incorrecta aplicación de los tratados y convenios bilatera--les o multilaterales de transporte marítimo también redund -en perjuicio del usuario.

En este sentido, principalmente podemos referirnos a los acuer--dos bilaterales de transporte por agua, que pueden definirse --como "acuerdo entre dos países para reservar sus cargamentos de exportación e importación a sus flotas nacionales en determina--da ruta comercial, estipulando además ciertas disposiciones re--lativas a la determinación de fletes mediante negociaciones en--tre ambas"³⁹⁰

En principio, y en teoría, el funcionamiento de este sistema de convenios bilaterales es benéfico para los usuarios, los países y sus marinas mercantes; sin embargo, en la práctica existen --vicios arraigados, a tal grado que "los fletes marítimos entre países que tienen acuerdos bilaterales son más altos que entre países donde esos acuerdos no existen"³⁹¹ .

390 Eficacia de las organizaciones de ...; p. 16.
391 Incidencia del pago de los ...; p. 60.

(256...)

Esto es comprensible si consideramos a estos acuerdos como - monopolios que impiden la optimización del servicio por la falta de competencia y la protección que se otorga a algunos transportistas ineficientes.

El sistema de convenios bilaterales funciona bien en los casos en que la marina mercante pertenece al Estado o tiene un completo control sobre las líneas nacionales privadas, ya que -- de otra manera el interés nacional puede verse relegado a segundo plano en aras de intereses comerciales privados.

c) Por otra parte, definitivamente también la situación económica mundial repercute en la problemática del transporte por agua. Por ejemplo, el incremento en los costos del material de construcción, del combustible, de los salarios de la tripulación, de las vituallas y de las maniobras portuarias, entre otros, incrementa los fletes del transporte por barco.

d) La concentración de cargamentos y buques en puerto a finales - y principios de mes es una práctica comercial nociva, pero no es sino consecuencia de otras prácticas, como por ejemplo la - costumbre internacional de estipular en los contratos de compra-venta y en las cartas de crédito determinado mes, y no un - día específico, para realizar el embarque. Lógicamente la - - operación se retrasa hasta el último buque de ese mes.

A lo anterior se agregan las demoras que sufren las instruccio- nes de los compradores y las cartas de crédito de los bancos, así como el muy generalizado uso de los conocimientos "embar--

(257...)

cados³⁹², la práctica de los consignatarios de hacer coincidir la fecha de vencimiento de su carta de crédito con la fecha última en que se pueda realizar el embarque³⁹³ y, finalmente, la práctica corriente de tomar la fecha del conocimiento de embarque como la fecha en que se embarcó la mercancía³⁹⁴.

E) Los Recargos.

En primer término, debemos definir el concepto de recargo, que son aquellos "valores adicionales establecidos por las Conferencias para compensar determinados gastos que se presentan ocasionalmente"³⁹⁵.

Para ejemplificar los efectos perjudiciales de los recargos en el comercio y en las líneas marítimas, analizaremos las consecuencias en el Cuadro que al respecto presenta un Boletín Técnico del CUTMA³⁹⁶.

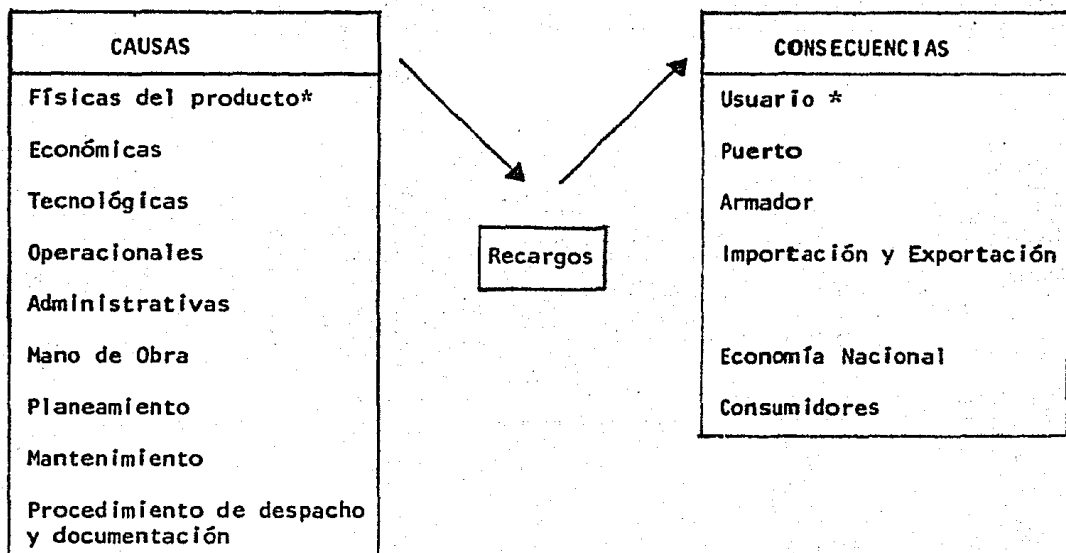
392 Con este documento, el vendedor recibe el importe de la venta del -- producto hasta que éste se encuentra a bordo del buque, por lo que -- lo lleva al muelle hasta el último momento. Obviamente los armadores, sabedores de esta práctica, envían los buques en esas fechas.

393 De esta manera se paga un mínimo de comisión al Banco otorgante del crédito.

394 Aún cuando no sea efectivo, los "Usos y Reglas Uniformes Relativos -- a los Créditos Documentarios", en su Artículo 14, han establecido -- esta interpretación: "salvo lo estipulado en el Artículo 18, la fecha del conocimiento de embarque, o la fecha indicada por el sello de recepción, o mencionada en cualquier otro documento que acredite el embarque o la expedición, será considerada en cada caso como la fecha de expedición de las mercancías".

395 CUTMA. "Boletín Técnico". Bimestral. Enero-Febrero; 1978. Bogotá, Colombia; p. 1.

396 Ibidem; p. 2. Ver Cuadro 49.



*Incluidos por el autor de esta tesis.

FUENTE: CUTMA. "Boletín Técnico". Enero- Febrero 1978.

En este Cuadro observamos que el usuario resulta perjudicado cuando existen problemas graves en el puerto que utiliza, toda vez que se verá precisado a trasladar su producto a otro puerto, con las consiguientes implicaciones financieras, o bien a cubrir los recargos y a ampliar los plazos de entrega o recepción de mercancías, además de otros posibles gastos, como son los intereses del capital inmovilizado, como son el almacenamiento y las pérdidas de mercancía.

También el puerto se ve afectado al verse desviadas a otros puntos las cargas que tradicionalmente se manejaban en sus muelles. Además de que también los armadores evitarán arribar a dicho puerto

(2 59...)

mientras existan esos problemas.

Para los armadores, son ingresos que dejan de percibirse y -- egresos que se ven obligados a efectuar, toda vez que el buque se enfrenta a costos fijos y variables. Asimismo, los retrasos de carga y descarga se traducen en baja productividad de la explotación del espacio de carga.

Otra consecuencia lógica del fenómeno de los recargos es que -- origina, ya por el incremento del precio, ya por el retraso de las mercancías, una escasez artificial de los productos típicos de importación en las rutas de las Conferencias que sirven al -- puerto afectado.

En el caso específico de las exportaciones, y principalmente en el caso de los países en vías de desarrollo, un pago adicional o recargo puede significar la incompetitividad del producto en el mercado internacional. Igualmente podemos decir que esos -- problemas pueden ocasionar el incumplimiento de los compromisos de plazos de entrega contraídos para la venta. Ambos casos pue den significar la pérdida del mercado de que se trate.

En los casos en que la mercancía es un producto perecedero, la demora en puerto puede ocasionar la pérdida total o parcial del embarque.

Por su parte, la economía nacional se ve perjudicada por los -- pagos de recargos a líneas marítimas extranjeras, ya que este -- concepto repercute en la balanza de pagos, mayormente si se tra-

(260...)

ta de países en vías de desarrollo, cuyos puertos generalmente son los sujetos a recargos portuarios.

En el aspecto legislativo, en México la Ley de Navegación y Comercio Marítimo establece que los recargos específicos deben registrarse ante la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, con una antelación de catorce días a su -- entrada en vigor ³⁹⁷.

Por otra parte, el Código de Conducta, del cual México es parte aun cuando todavía no tenga vigencia a nivel internacional, se refiere al tema de la siguiente manera:

- "a) Previa solicitud, deberán realizarse consultas entre representantes de la Conferencia y usuarios sobre la imposición y modificación de recargos, en las que tendrán -- derecho a participar otras partes afectadas;
- "b) Previamente a la imposición del recargo, las Conferen---cias deberán justificarlo;
- "c) Al imponerse un recargo se deberán indicar las condiciones para su aumento, reducción o supresión; y
- "d) Conforme cambie la situación, también deberá hacerlo el recargo. Al desaparecer las condiciones que lo origi---naron, el recargo deberá también retirarse, excepto casos

(261...)

de prolongación por haberse demorado su imposición por --
consultas iniciales"³⁹⁸

Los recargos pueden ser de muy diversos tipos:

Por congestión, combustible, ajuste cambiario, diferencial portuario, inseguridad en el puerto, baja productividad, -
transbordo, exceso de peso o de largo y riesgo de guerra.

Los más comunes son los tres primeros, y éste es válido en el -
caso de nuestro país, por lo cual nos limitaremos a explicarlos
aquí:

a) Recargos por congestión.

En opinión de la UNCTAD³⁹⁹, cuando en un puerto los -
buques deben esperar más tiempo de lo normal para atra--
car o para la carga y descarga de mercancías⁴⁰⁰, ese
puerto se hace merecedor de un recargo por parte de las
Conferencias⁴⁰¹, quienes tratan de recuperar de esa
forma los gastos adicionales que les ocasiona el conges-
tionamiento⁴⁰².

398 Recargos por congestión ...; p. 19.

399 ONU, UNCTAD. Other Business. Port Congestion Surcharges: policy -
issues. TD/B/C.4/130. 1975. Ginebra; p. 14.

400 De esto se deduce que un congestión portuario puede originar
se tanto por un número excesivo de buques, como por exceso de car-
gas de exportación o importación que supera la oferta de las zonas
de almacenamiento.

401 Este tipo de recargos sólo se aplica en las rutas atendidas por lí-
neas regulares.

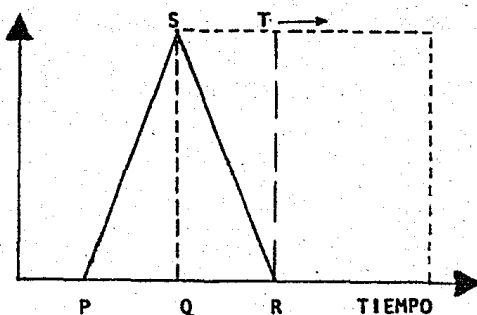
402 La realidad demuestra que recuperan con creces esos desembolsos, lo
que hace necesario que el recargo sea estudiado a fondo por el con-
sejo nacional de usuarios y por el Gobierno del país de que se -
trate, para establecer el nivel justo del recargo y el momento en que
debe desaparecer. Ver Gráfica 1.

(262...)

GRAFICA 1

RELACION DE LOS GASTOS EXTRAORDINARIOS Y LOS INGRESOS EN PERIODO DE CONGESTION

Gastos o ingresos por unidad de tiempo.



P) Inicia congestión.

S- Q) Punto máximo de la congestión.

R) Termina congestión.

T) Excedente de que disfruta la Conferencia por mantenimiento del recargo.

FUENTE: Documento UNCTAD TD/B/C.4/130.

(263 ...)

Lo anterior en consideración a la siguiente definición de recargo por congestiónamiento.

"Es un sobreprecio temporal que se paga por la carga transportada a un puerto o tomada de él para su transporte y que una compañía de navegación impone para ser resarcida por los cargadores de los gastos adicionales en que ha incurrido a causa de la congestión"⁴⁰³

Se cuenta con una definición exacta del recargo por -- este concepto, pero no de lo que es el congestiónamiento en sí, motivo por el cual la aplicación del recargo -- suscita frecuentes controversias. Este recargo suele -- expresarse como un porcentaje de la tarifa básica del -- transporte y es aplicado unilateralmente por las Confe-- rencias, generalmente sin previas consultas con los -- usuarios, en el momento en que sus líneas miembros lo -- consideran oportuno.

Además de resarcir a los armadores de sus gastos adicionales, el recargo tiene por finalidad estimular a las -- demás partes del negocio marítimo a buscar una solución al problema, y así no repercutir esos costos a las demás partes del recorrido de las líneas mediante un incremento general de las tarifas.

⁴⁰³ ONU, UNCTAD. Recargos por Congestión de los Puertos. TD/B/C.4/130. 1976. Ginebra; p. 1.

Con fundamentos, la UNCTAD afirma que "la congestión de los puertos se ha convertido en un grave problema en el transporte marítimo, y los recargos por congestionamiento percibidos por las Conferencias constituyen una parte apreciable de los gastos que por concepto de fletes deben sufragar muchos países en desarrollo" ⁴⁰⁴.

La gravedad del fenómeno de los congestionamientos en los puertos debe deducirse del hecho de que incluso se han celebrado algunos foros internacionales para estudiar la materia.

Como ejemplo podemos mencionar la reunión de un Grupo de Expertos, celebrada en abril de 1976 en Ginebra, Suiza, en base a la Decisión 27 A (VII) de la Comisión de Transporte Marítimo ⁴⁰⁵. En esta reunión se tomaron medidas complementarias, tales como la organización de Grupos de Trabajo para auxiliar a los gobiernos que lo soliciten, en la solución de congestionamiento de puertos ⁴⁰⁶.

Por otra parte, de acuerdo a la opinión de la UNCTAD, para solucionar un problema de congestionamiento se debe, en primer término, determinar el o los elementos que lo

404

Ibidem; p. v.

405

Informe de la Comisión del ...; p. 25.

406

Idem.

(265...)

originaron: los armadores, los usuarios, las autoridades o el puerto mismo.

Los armadores serán los causantes cuando arriben a puerto para atender pequeños cargamentos; cuando no informen con antelación suficiente su llegada; cuando su estiba a bordo sea deficiente; cuando empleen innecesariamente horas extraordinarias en el atraque; y cuando presten servicios con buques inadecuados al tráfico.

Los usuarios tienen responsabilidad en el problema cuando utilizan empaques y embalajes deficientes, que retardan su manejo; cuando solicita sistemas de manipulación de carga que disminuyen la productividad; cuando presentan su carga extemporáneamente; y cuando utilizan las bodegas, patios o cobertizos como almacenas.

Las autoridades deberán buscar la solución al problema cuando las causas del congestionamiento sean la falta de continuidad de políticas comerciales; cuando falta atención a la organización de los puertos dentro de la planificación nacional; y cuando esté a su alcance el tomar las medidas que obliguen a las demás partes cuando sean las culpables.

Por su parte, el puerto deberá evitar los congestionamientos mediante la coordinación y dirección óptimas de la utilización de los servicios; agilización de papeleos;

(266...)

así como con una adecuación a las necesidades del momento de los muelles, cobertizos y mano de obra, entre - - otros.

Sin embargo, independientemente de cuál sea la parte causante del congestionamiento, el usuario será quien siempre soportará ese recargo.

Para percatarnos de la creciente gravedad de los recargos por congestionamiento a través de los años, expon-dremos lo siguiente:

En el decenio de 1950 encontramos un promedio de 10 recargos anuales; en el decenio de 1960 el número aumentó a 25; a principios del decenio de 1970 el promedio anual fue de 100 recargos; y para el año de 1974 se anunciaron 300 recargos ⁴⁰⁷.

Para ese mismo año de 1974, la Secretaría de la UNCTAD - estimó los gastos derivados de recargos por congestio-namiento, en 40 puertos castigados, en 200 millones de dólares, de los cuales el 60% correspondió a puertos del Mediterráneo Oriental, el Mar Rojo y el Golfo Pérsico ⁴⁰⁸.

El nivel medio de esos recargos fue de aproximadamente un 25% de los fletes normales, o sea unos 15 dólares por to-

407 Other Business ...; p. 4.

408 Idem.

nelada de carga ⁴⁰⁹ .

En general, los países desarrollados han sido objeto de pocos recargos, debido a las avanzadas tecnologías que aplican en sus puertos, a la óptima organización del sistema y a sus amplias instalaciones, entre otras.

Cuando surge un problema en esta materia, es el consejo nacional de usuarios, asesorado por el organismo investigador de fletes, el indicado para verificar, consultar y negociar con las Conferencias si el recargo que éstas aplican es correcto o no.

Por su parte, el armador considera, desde su muy particular punto de vista, que "una rápida rotación de un buque puede suponer gastos elevados (por ejemplo cuadrillas suplementarias) que no estén justificados por las economías en tiempo del buque" ⁴¹⁰ , de lo que se deduce que no puede esperarse su cooperación en este sentido para disminuir el congestionamiento y hacer desaparecer el recargo.

Además, si ya existe el problema de congestionamiento, la aplicación del recargo en sí, no es del todo perjudicial, ya que al permitir a las líneas marítimas un ingreso suplementario durante la crisis, se evita un incremento ge-

409

ibidem; p. 5.

410

Recargos por congestión ...; p. 19.

(268...)

neral de fletes. Además, indirectamente presiona o incentiva a las autoridades y usuarios a agilizar las operaciones.

b) Recargos por combustible.

Tomando en cuenta que el costo del combustible es uno de los factores que inciden en los costos de operación del buque y el constante incremento del precio de los energéticos, podemos considerar como necesaria la aplicación de este recargo.

En los últimos años, ha raíz de la crisis de energéticos se ha generalizado la imposición de este tipo de "castigo", con lo que los armadores pretenden resarcirse de los elevados precios que en algunos países tienen que pagar por combustible.

Sin embargo no existe ninguna reciprocidad por parte de las líneas navieras en aquellos casos en que el petróleo se les ofrece a muy bajo precio, ya sea por causas de subsidios, acuerdos comerciales, incentivos u otros.

c) Recargos por ajuste cambiario.

Comúnmente las Conferencias aplican este concepto con las siglas CAC ("Currency Adjustment Charge") o FAC (Factor de Ajuste Cambiario), y tiene la finalidad de proteger a éstas de las pérdidas que sufren al efectuar

(269...)

los cambios de moneda, ya que deben cubrir los servicios y salarios con la moneda corriente en los diferentes países de la ruta.

Aquí, nuevamente encontramos una falta de reciprocidad por parte de las líneas, toda vez que en algunos casos, como lo fue el de México al decidir la "flotación" de su moneda, los armadores requieren de una cantidad de dólares menor a la usual para cubrir en moneda nacional los servicios utilizados, y no por ello los usuarios tienen derecho a una bonificación o rebaja en los niveles de fletes.

F) Fletes Promocionales.

Si bien este concepto no representa en sí mismo un problema, sí podemos decir que la ignorancia de su existencia y modo de funcionamiento repercute desfavorablemente en los embarcadores, de las exportaciones y, por ende, de la economía nacional.

Efectivamente, la mayoría de los usuarios, tanto reales como potenciales, desconocen el mecanismo y los beneficios de estos fletes, y las Conferencias ponen muy poco de su parte para mostrárselos.

Sobre la ignorancia de los usuarios respecto al significado exacto de estos fletes, la UNCTAD publicó las interpretaciones que han concedido al término varios usuarios de Singapur, Sri Lanka -

(270...)

(Ceilán), Paquistán y la India quienes lo consideran como:

- a) Reducción de cualquier flete;
- b) Exención de ciertos productos de los aumentos generales de fletes; o
- c) Aplicación de un flete específico a un producto ⁴¹¹.

Consideramos que los consejos nacionales de usuarios tienen la -- responsabilidad de dar a conocer a los usuarios, afiliados o no, -- los casos en que proceda y la forma correcta de solicitar un flete de promoción, así como de presionar, con las limitaciones del -- caso ⁴¹², a la Conferencia específica para que examine a fondo dichas solicitudes mediante algún procedimiento que acepten -- de común acuerdo.

Generalmente, una solicitud de concesión de flete promocional debe incluir los datos siguientes:

- a) Costos de producción y transporte interior;
- b) Costos de transporte internacional y seguros;
- c) Costos en el país de destino. En este renglón el Gobierno del país del usuario puede auxiliar por medio de sus Embajadas en el extranjero; y
- d) Información general. Se incluirán productos de competencia, -- fletes que se aplican a esos productos y estimación del tiempo.

⁴¹¹ ONU, UNCTAD. Fletes de Promoción para las Exportaciones no Tradicionales de los Países en Desarrollo. TD/105/Supp.1.1971. Ginebra; p. 24.

⁴¹² Considerando que algunos consejos de usuarios son de reciente creación y carecen de experiencia y conocimientos sobre la materia.

po necesario para introducir el producto, entre otros datos

Ahora bien, en el caso de los países en desarrollo en donde existen funcionando consejos de usuarios, como es el caso de México, - muy probablemente quienes llevan la batuta de éstos son empresas con amplia experiencia como usuarios y clientes de líneas navieras, por lo que no necesitan de ese tipo de facilidades y, lógicamente, no pondrán gran interés en su promoción. O sea que es necesario concientizar muy especialmente a los pequeños usuarios y a los nuevos exportadores.

Además, no es sólo ese desconocimiento lo que constituye la problemática en materia de fletes promocionales, sino el hecho de que toda solicitud de éstos son estudiados y autorizados o negados unilateralmente en el país sede de la Conferencia, para lo cual se emplea mucho tiempo.

Por su parte, la UNCTAD define estos fletes promocionales como "un flete marítimo bastante menor que el aplicable normalmente o que el que se habría cobrado de no haberse concedido el flete de promoción, y que ayuda a introducir un producto de exportación no tradicional de un país en desarrollo en un mercado o a incrementar sus ventas en él"⁴¹⁴.

413

ONU, UNCTAD. Fletes de Promoción de las Exportaciones no Tradicionales de los Países en Desarrollo. TD/105.1971. Ginebra; p. 12.

414

ibidem; p. 2.

(272...)

También ofrece la siguiente definición, que en el fondo contiene -
la misma idea:

"Es un flete de líneas regulares, establecido a un nivel con--
siderablemente inferior al de la tarifa o al que habría preva--
lecido de no existir los fletes promocionales, y que, en igual
dad de circunstancias, ayuda a establecer y/o incrementar una
exportación no tradicional de un país en desarrollo en un mer--
cado"⁴¹⁵.

A estas definiciones podríamos agregar que debe tener carácter -
temporal, o sea por un período razonable para que el exportador
logre la introducción al mercado y las posibles economías de - -
escala.

Además, podemos afirmar que estos fletes influyen indirectamente
para una racional división internacional del trabajo, toda vez -
que si consideramos que en los países en desarrollo los produc--
tos primarios son de exportación tradicional, deduciremos que -
los fletes promocionales se aplicarán principalmente a las manu--
facturas y semimanufacturas, excepto cuando aquéllos sean envia--
dos a nuevos mercados.

Este tipo de fletes también favorecen al naviero, ya que además
de ser temporales y posteriormente los productos pagarán un fle--
te normal, se conceden preferentemente cuando existe abundante -

(273...)

espacio⁴¹⁶ , el cual sería desaprovechado de no concederse -
estos fletes.

Sin embargo, de ninguna manera los promocionales deben influir en los fletes que se aplican al resto de los usuarios por medio de incrementos en los fletes de exportaciones tradicionales ya que, como apuntamos arriba, los productos favorecidos con fletes promocionales no ocupan espacio que se pudiera haber destinado a aquéllos.

La finalidad económica de estos fletes es, al eliminarse el favorecimiento y quedar el producto especificado de manera normal en la tarifa de fletes, asegurar un beneficio suficiente para - compensar al armador de las mínimas ganancias que tuvo al concederlos. El nivel en que se establezcan buscará ser un punto en que coincidan los intereses del usuario y del armador.

En México son un mínimo los usuarios que aprovechan la concesión de fletes promocionales, principalmente debido a que ignoran su existencia.

G) Fragmentación de Cargas.

Debido a la organización tradicional del comercio exterior de - los países en desarrollo, que es el sistema de fragmentación de cargas, "un país corre el riesgo de perder parte de su comer--

(274...)

cío de exportación"⁴¹⁷

Sin duda, una de las principales causas de que el transporte marítimo cueste más de lo necesario es el envío de productos por separado en buques de línea regular, ya que "cuanto más se fragmente el comercio exterior del país en pequeños envíos, transportados en numerosos buques, tanto mayores serán los gastos"⁴¹⁸

En efecto, los costos de transporte de múltiples pequeños embarques de un producto son considerablemente superiores a los costos de envío de esos mismos cargamentos de manera consolidada, que incluso facilita el fletamento de buques⁴¹⁹ por viaje o por tiempo, de acuerdo a las necesidades, principalmente en casos de mercancías homogéneas y/o a granel.

Dentro de la consolidación de carga existen dos términos o conceptos:

a) Agrupación de Cargas.

Se aplica cuando se busca reunir mercancías homogéneas para su embarque conjunto.

4 17 Mecanismo de Consulta ...; p. 7.

4 18 Ibidem; p. 10.

4 19 Este sistema impone serias obligaciones tanto al usuario, quien - en caso de incumplimiento del contrato debe cubrir a la línea - naviera un "falso flete", como al armador, quien está formalmente obligado a cumplir sus ofrecimientos. En cambio, en el sistema de líneas regulares las obligaciones son menos drásticas, al grado que un usuario puede reservar espacio sin tener aún propiedad de las mercancías a exportar, pudiendo cancelar, además, en cualquier momento la reservación; asimismo, el armador puede aceptar una reserva de espacio y cancelar posteriormente la travesía o no embarcar la carga, prácticas que no por suscitarse constantemente pueden considerarse como correctas.

(275 ...)

La importancia de la agrupación de cargas puede deducirse del hecho de que han sido los grupos especializados en algún producto, y no los consejos de usuarios, quienes han logrado mayores beneficios en el concepto de fletes.

Es verdad que esos grupos especializados cuentan con mayor antigüedad y experiencia que los consejos de usuarios, los cuales son organizaciones relativamente nuevas y, probablemente, no del todo representativos, principalmente en los países no desarrollados.

Además, una asociación de productos homogéneos ayudará a la coordinación de los usuarios para adoptar modernos sistemas y técnicas de agrupación de carga; asimismo, ofrece la infraestructura básica para establecer consejos nacionales de usuarios en aquellos países que aún carezcan de ellos.

Sin embargo, "la constitución de grupos especializados en un producto en los países exportadores no corregirá automáticamente este desequilibrio del poder de negociación, pero constituye un primer paso necesario en ese sentido ⁴²⁰ .

A pesar de que son los usuarios quienes se benefician mayormente con la adopción de este económico sistema, es difícil esperar una iniciativa por parte de ellos para establecerlo; y aún cuando se diera la iniciativa, se presentarían un sinnúmero de obs--

⁴²⁰ Eficacia de las ...; p. 25.

(276...)

táculos a causa de los conflictos de intereses en el seno de -
los grupos ⁴²¹.

La UNCTAD considera que la agrupación de cargas tiene tres - -
grandes ventajas, principalmente si va dirigida al transporte
por fletamento:

- i) Se obtiene una forma de transporte intrínsecamente más -
barata;
- ii) Incrementa el poder de negociación del usuario frente -
a los armadores; y
- iii) Forma un poder de negociación de usuarios y armadores -
frente a terceros que imponen costos, tales como auto-
ridades portuarias, agentes expedidores, empresas de -
carga y descarga, entre otras ⁴²²

Además, debemos tomar en cuenta que "la reducción del tiempo -
de manipulación de la carga... aumentará el volumen total de -
la carga que puede manipular la instalación o el equipo exis-
tente en ese lugar y, por consiguiente, aumentará su producti-
vidad por unidad de tiempo de trabajo" ⁴²³.

421

Para los casos de fletamento de buque, éste debe ser solicitado por -
una persona o empresa en particular que se haga responsable de las --
obligaciones contractuales, lo que implica que los demás usuarios de-
ben renunciar parcialmente a su independencia y control de su produc-
to.

422

ONU, UNCTAD. Mecanismo de Consulta. Protección de los Intereses de --
los Usuarios: agrupación de cargas homogéneas. TD/B/C.4/127/Supp.4. -
1975. Ginebra; p. 6.

423

ONU, UNCTAD. Unitarización de la Carga. TD/B/C.4/75. 1970. Nueva York;
p. 19.

(277...)

O sea que el objetivo principal de la homogenización es reducir y simplificar las operaciones al evitar la manipulación de las cargas fraccionadas, lo que reduce los costos del transporte posibilitando el uso de la estiba mecánica, ya que la carga cuenta con cierta homogeneidad en su naturaleza y similitud en su forma, dimensiones y peso. El hecho de tratarse de cargas homogéneas facilita la unitarización de los productos.

b) Agregación de Cargas.

Se habla de agregación cuando se trata de consolidar cargas mixtas para obtener un tratamiento de embarque único.

Aunque menores en este caso, también es posible lograr considerables ahorros en el transporte por agua con este sistema.

Para que la agregación de cargas rinda sus mayores beneficios en el nivel de fletes, es necesario que un organismo ⁴²⁴ centralice los cargamentos para su reexpedición.

Debido a la complejidad que el sistema tiene por tratarse de productos heterogéneos, implica el uso de los términos CIF -- para exportaciones ⁴²⁵ y FOB para importaciones. Por esta razón es recomendable iniciar la agregación con cargas de ex-

424 De preferencia deberá ser de carácter oficial. Como ejemplo podemos citar los centros de reserva de espacio de carga, sobre los cuales se habla más ampliamente en el Capítulo II, 5), de este trabajo, y cuyo funcionamiento debe ser similar a las Juntas de Comercialización también mencionadas en ese Capítulo.

425 Debemos recordar que aún cuando se trate de ventas FOB, en algunos casos el importador permite al vendedor elegir el buque para transportar las mercancías.

(278...)

portación, y ya cuando las condiciones lo permitan, seguir con las importaciones.

Conjuntamente con los sistemas de agrupación y agregación de cargas, deben desarrollarse también, por su parte, las negociaciones para obtener los servicios de buques adecuados y, por la otra, para conseguir instalaciones y servicios portuarios acordes a las características físicas de los productos.

Aunque nuestro país "se ha manifestado siempre en contra de las empresas consolidadoras de carga por ser verdaderos entes monopolistas de carácter transnacional"⁴²⁶, en México funcionan algunas empresas de este tipo, que desafortunadamente son intermediarios de un porcentaje considerable de nuestras exportaciones.

En este caso de agregación de cargas, el medio de unitarización de la carga que puede ofrecer ciertas facilidades es el contenedor, ya que en este recipiente pueden transportarse diferentes productos, principalmente manufacturados, sin posibilidad de daños, ni de obstaculizar el movimiento de los mismos, como sería el caso si se enviaran preslingados.

2. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

Se cuenta con disposiciones generalizadas en materia de navegación marítima en el máximo instrumento legislativo a nivel nacional, que es

⁴²⁶ Su Bandera es Mexicana...; p. 10.

(279 ...)

la Constitución Política de nuestro país, así como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la Ley de Cabotaje y su Reglamento, en el Código Aduanero y en la Ley de Pesca⁴²⁷.

El ordenamiento legal mencionado en segundo término es el que, a nivel interno de nuestro país, se aboca con mayor abundamiento a la navegación marítima y, lógicamente, al transporte de mercaderías por este medio.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos data del período presidencial del licenciado Adolfo López Mateos y fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de noviembre de 1963. Este ordenamiento jurídico derogó el Libro Tercero, denominado "Del Comercio Marítimo", del Código de Comercio vigente desde el 15 de septiembre de 1889⁴²⁸.

Y no fue sino hasta 1975 que sufrió las primeras reformas para adaptarla a las nuevas circunstancias que afrontaba el país. La iniciativa surgió del Ejecutivo Federal y fue completada con un Proyecto de Reforma elaborado por el Congreso de la Unión, a través de las Cámaras de Senadores y Diputados, quienes consideraron las recomendaciones de expertos en la materia, representantes de las Secretarías de Marina, Comunicaciones y Transportes y Presidencia, así como del Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

⁴²⁷ Citado por El Registro de Fletes y ...; pp. 144-145.

⁴²⁸ Art. 2º Transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: "se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento".

(280 ...)

En un afán crítico constructivo, a continuación analizaremos los principales aspectos susceptibles de modificación en el texto actual de la Ley en estudio:

En el Artículo 1º, dicho instrumento legal circunscribe sus disposiciones a las cosas y actos relacionados con el comercio marítimo, evitando con ello la regulación de aquellos bienes y acciones que, "a pesar de su extremada importancia para el Derecho Marítimo",⁴²⁹ no están ligadas con las actividades comerciales. Para solucionar el problema, puede ampliarse en ese sentido el artículo en cuestión, condicionado a que ésta y las demás modificaciones que se hagan a la Ley, sean realizadas por especialistas en materia marítima legal.

En el Artículo 2º se señala la consideración de los buques mexicanos -- como territorio nacional, lo cual constituye una ficción jurídica que ha sido duramente criticada por cuanto una extraterritorialidad que no es aceptable en el campo internacional; incluso la Convención sobre el Alta Mar, adoptada en Ginebra el 29 de abril de 1958, evita hablar de los buques como territorio nacional del país cuyo pabellón portan. Además, de considerarse este Artículo 2º en un sentido estricto, cómo se justificarían los derechos de visita y reconocimiento que en tiempo de guerra tiene un país beligerante para con un buque nacional de un país neutral.⁴³⁰

429

Salgado y Salgado, José E. "El Estado Actual del Derecho Marítimo en México". Boletín CRI, F.C.P. y S. (UNAM). Núm. 17, abril. 1972. -- México; p. 127.

430

Idem.

(281...)

Esta disposición podría ser expuesta en el sentido de que los buques - mexicanos en alta mar y los actos que en ellos sucedan, se registrarán conforme a las reglas mexicanas, y los hechos que contra ellos ocurran -- serán considerados como actos contra bienes nacionales; es decir, estarán sometidos a la jurisdicción mexicana.

Lo anterior, partiendo de que la finalidad de conceder a un buque el - uso del pabelón de un Estado determinado, así como otorgarle una nacionalidad, es principalmente para someterlos a una jurisdicción determinada. Además, de esta manera la redacción estaría más acorde con el -- texto del Artículo 4º de la misma Ley.

En el Artículo 3º, párrafo sexto, se habla de que nadie puede prevalerse de una situación jurídica creada por la aplicación de una ley extranjera, con fraude a la ley mexicana. En este caso sería más aceptable hablar - de contraposición a la ley mexicana, considerando que fraude es, de acuerdo a la lengua española, un engaño o acto de mala fe.

El Artículo 7º estipula que de no existir disposición legal expresa, la - Ley de Navegación y Comercio Marítimos se aplicará en lo conducente y por analogía a la navegación interior. Probablemente ésto es bastante limitado con respecto a las aguas interiores, toda vez que es posible incluir en este ordenamiento una serie de disposiciones complementarias a las expuestas en la Ley de Vías Generales de Comunicación sobre la materia.

En el Libro Segundo, Título Único, Capítulo I, se habla de las autoridades marítimas; sin embargo no se establece rígidamente una jerarquización de éstas, con lo que podrían evitarse un sinnúmero de problemas que se -

(282...)

presentan en los puertos nacionales en la actualidad. Así por ejemplo, del texto de los artículos 19 y 32 puede deducirse que el Superintendente de Operación Portuaria es la máxima autoridad en el puerto, y sin embargo encontramos en la práctica que un buque no puede zarpar o cambiar de muelle sin la autorización del Capitán de Puerto, y que una orden de aquél queda sin efecto para el buque en cuestión.

Asimismo, es factible incluir en este Capítulo algunas disposiciones que establezcan una cierta coordinación entre las diferentes autoridades portuarias, incluyendo las aduanales, con la finalidad de minimizar y agilizar los trámites y servicios portuarios en beneficio del usuario y del país mismo.

Por otra parte, el Artículo 44 establece que los puertos pueden ser, de acuerdo a su régimen de funcionamiento, de administración estatal o de administración descentralizada; consideramos que esta clasificación implica la existencia de la administración estatal únicamente, ya que la descentralizada sería sólo una variante de aquella ⁴³¹. Así, pudo haberse mencionado la clasificación de puertos estatales, autónomos, privados, mixtos y libres, o bien hacer una selección de éstos atendiendo a la situación real de los puertos en México.

En el Artículo 67, apoyado por el 255-F y el 255-G, se estipula la obligación de las líneas marítimas de servicios regulares, que presten sus servicios en puertos mexicanos, de registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las tarifas aplicables al transporte de cargas en

⁴³¹ ibidem; p. 128.

(283...)

la navegación de altura, previamente a su aplicación. A este respecto podemos apuntar que desafortunadamente cuando se dictó esta disposición, y aún en la actualidad así sucede, México no contaba con las condiciones ideales para aplicar una medida más drástica y defensora del interés nacional, como sería la de adjudicarse el derecho de aprobar o rechazar el registro de dichas tarifas para considerarlas lesivas al comercio exterior.

Esto podrá ocurrir en el momento en que nuestro país cuente con una marina mercante propia que pueda satisfacer las necesidades del comercio exterior mexicano, lo cual puede suceder en un corto plazo si consideramos los planes de expansión de los armadores nacionales y las legislaciones que a nivel nacional e internacional se están dictando con este objeto ⁴³².

En el Libro Segundo, Título Único, Capítulo IV, se dispone sobre el - - auxilio, el salvamento y los naufragios, pasando por alto el mencionar tiempo de prescripción para las acciones derivadas de los salvamentos. ⁴³³

En los Artículos de 155 al 190 se habla del sistema de fletamento para el transporte de carga, sin hacer alusión en ningún momento al fletamento por tiempo, que es bastante utilizado en el ámbito internacional. Asimismo, en el mismo Capítulo puede incluirse lo relativo al contrato de remolque de buques, que también es frecuente en el transporte por agua; o sea que los contratos de transporte pueden ser relativos a mercancías, a pasajeros o a los mismos buques.

⁴³² Ejemplos de esto pueden ser la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial del 8 de enero de 1981, y la Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, aún no vigente internacionalmente.

⁴³³ Salgado y Salgado; José E. 'El Estado Actual del ...'; p. 131.

(284...)

En otro orden de ideas, las disposiciones referidas por la Ley al conocimiento de embarque son poco aplicables a la realidad del transporte marítimo, por lo que los armadores nacionales se ven precisados a ape-
garse a la Convención Internacional de Bruselas (1924), a pesar de que México no es parte de ella, para evitarse operar en desventaja frente a terceros que utilicen sus servicios. De la misma manera se aplican las Reglas de la Haya, a pesar de que nuestra legislación no se refiere a lo dispuesto por ellas⁴³⁴.

Además, en el Artículo 188 se señala un plazo de seis meses para ejercer las acciones derivadas del contrato de transporte, después del cual se -
considerarán prescritas, cuando que en la práctica casi generalizada en el mundo es un plazo de un año para la prescripción, el cual se estable-
ció después de analizar lo complicado de los trámites documentarios y un
sinnúmero de problemas que surgen en el transporte marítimo⁴³⁵.

Del Artículo 210 al 221 dispone sobre las modalidades de las compraventas marítimas. En este aspecto pudiera abundarse en la Ley sobre los diferen-
tes términos, toda vez que por ejemplo no menciona las variantes CIF, -
FOB puerto de procedencia, FOB puerto de destino, FOB vagón fábrica y -
EX QUAY, entre otras.

En su Artículo 233 hace un reenvío al Artículo 831 del Código de Comercio, el cual fue derogado por esta misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 2º Transitorio. Como solución a ésto, pudieron haberse -

434 Ibidem; p. 133.

435 Ibidem; p. 134.

(285...)

enumerado las causas que estipulaba el Código de Comercio para eximir de responsabilidad al asegurador.

En los Artículos del 251 al 255-M, relativos a los agentes del naviero, acepta con una misma figura jurídica al agente consignatario de buques, al agente marítimo y al agente del naviero, cuando que se trata de personas con funciones diferentes. Ante ésto, cabe la posibilidad de señalar en el articulado que son figuras diferentes, pero que las funciones X, Y y Z serán las mismas para todos ellos.

Del Artículo 256 al 271 se refiere a las averías gruesas o comunes sin considerar, aún cuando las últimas reformas de esta Ley se le hicieron en 1975, lo dispuesto en las Reglas de York y Amberes, que se adoptaron en Hamburgo en 1974, cabe señalar que con la aceptación y firma de nuestro país.

En términos generales, en lo que respecta a la adquisición de buques, no se mencionan los casos del abandono en favor del Estado, ni el caso del apresamiento cuando no se trate de conflicto armado. De igual manera se omite mencionar los tres tipos de abandono que pueden suscitarse: fortuito, culposo y dudoso, y el plazo para prescribir las acciones relativas a ellos ⁴³⁶.

Además, en toda la Ley se utilizan indistintamente los términos armador y naviero, siendo que con el primero se designa a quien explota comercial y marítimamente un buque y con el segundo se hace alusión al propietario de un barco.

⁴³⁶ Ibidem; p. 131.

(286...)

3. CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL TRANSPORTE PARA EL COMERCIO EXTERIOR (CONUTRACE).

Como antecedente inmediato del actual consejo de usuarios mexicano, es pertinente analizar este organismo, aunque sea de manera poco profunda.

Así pues, tenemos que la idea de establecer una organización de este tipo empezó a manejarse en los círculos nacionales interesados después de las recomendaciones del primer período de sesiones de la UNCTAD.

La labor de organizar y establecer un consejo nacional de usuarios del transporte recayó primeramente en el Comité Coordinador de las Actividades Internacionales de la Empresa Privada, constituido con las entidades siguientes: CONCAMIN, Asociación de Banqueros, CONCANACO, Asociación -- Mexicana de Instituciones de Seguro, COPARMEX, CANACINTRA, CANACO, - - ANIERM y Transportación Marítima Mexicana ⁴³⁷ .

Entre las principales conclusiones del estudio de dicho Comité se encontró que la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, ubicada en el seno del Banco Nacional de Comercio Exterior, cubría en gran medida las funciones de un consejo de usuarios, y que la institucionalización de éste podría posponerse ⁴³⁸ .

A pesar de ello, la idea siguió cultivándose en el transcurso de varios años, principalmente entre el sector privado, pero asesorados por entidades oficiales, y fructificó con la constitución del Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior (CONUTRACE), el 7

⁴³⁷ El Registro de Fletes y ...; p. 234.

⁴³⁸ Ibidem; p. 235.

(287 ...)

de mayo de 1970 en la ciudad de México, D. F.

439

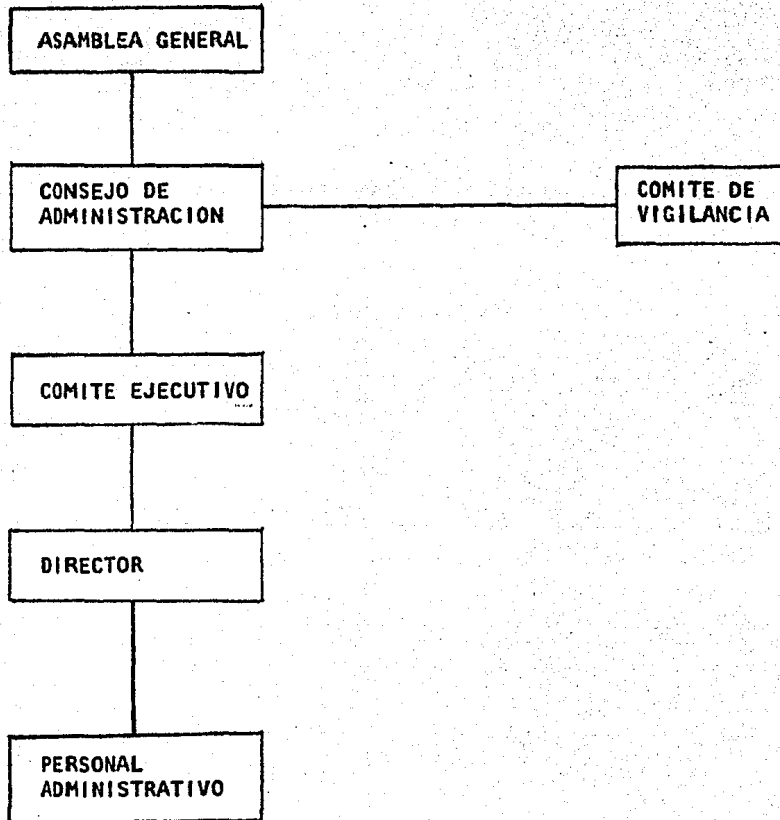
Los objetivos de CONUTRACE eran:

- 1.- Agrupar a los usuarios del transporte internacional para - representar sus intereses ante las conferencias de fletes, transportistas independientes, así como entidades públicas y privadas relacionados con los servicios de transporte -- para el comercio exterior.
- 2.- Constituir un elemento dinámico en el desarrollo del comercio exterior del país tanto en sus renglones visibles - como invisibles.
- 3.- Propiciar la mayor participación de los productos mexicanos en el comercio exterior.
- 4.- Asesorar y/o representar a los importadores en las negociaciones de fletes marítimos que se requieran.
- 5.- Asesorar y/o representar a los importadores y exportadores en las negociaciones encaminadas a lograr una mayor coordinación con otros transportistas y actividades conexas.
- 6.- Consolidar cargas para facilitar la negociación de fletes marítimos.
- 7.- Fomentar la marina mercante nacional.
- 8.- Representar a la iniciativa privada para coordinar con el sector público las actividades en la esfera del transporte marítimo y otros medios de transporte internacional del -- país.
- 9.- Cooperar estrechamente con la CONAFLEMAR y coordinar con - ésta la asesoría técnica.
- 10.- Recibir y proporcionar asesoría a organismos internacionales de transporte.
- 11.- Promover la expedición o reforma de leyes y reglamentos en beneficio y para la protección del transporte para el comercio exterior.
- 12.- Representar, patrocinar y defender los intereses sobre - transporte internacional de las personas físicas y morales del CONUTRACE.

(288. . .)

CUADRO 50

ORGANIZACION DE CONUTRACE.



FUENTE: Archivos del Banco de México, S. A.

(289 ...)

- 13.- Establecer servicios para la resolución de consultas de los asociados, la realización de negociaciones en su nombre e información general sobre los requisitos y disposiciones relacionadas.
- 14.- Editar revistas, directorios y toda clase de publicaciones conteniendo información especializada en el transporte internacional.
- 15.- Establecer correspondencia con organismos similares en el extranjero, para efectivas colaboraciones e intercambio de información.
- 16.- En general estudiar y realizar todo aquello que sea conveniente para la consecución de sus fines" ⁴⁴⁰.

Sin embargo, además de falta de cumplimentación de las leyes nacionales, toda vez que nunca se llegaron a notarizar sus Estatutos, el CONUTRACE se olvidó atender las recomendaciones de la Comisión de Transporte de la UNCTAD, en el sentido de adaptar el modelo a las condiciones sociales, económicas y políticas de cada país.

Así, no consideró que en aquel entonces casi el 40% del comercio exterior mexicano era movilizad^o por usuarios del sector público, y dispuso que sólo formarían parte de él las empresas privadas interesadas, pasando por alto la necesidad de que un consejo de usuarios representante la mayoría o totalidad de los usuarios del país, para que su poder de negociación sea efectivo ante las Conferencias Marítimas. Contó, así, con el apoyo gubernamental sólo en el aspecto económico y promocional por medio del Banco Nacional de Comercio Exterior y el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Por otra parte, de acuerdo a lo expresado en el Artículo 4º de los Estatutos del CONUTRACE, este organismo se encargaría de "consolidar cargas para fa-

⁴⁴⁰ Estatutos de CONUTRACE. Archivos del Banco de México, S. A.

(290...)

441
cilitar la negociación de fletes marítimos", función que no puede y no debe cumplimentar un consejo de usuarios, máxime si se trata de una organización incipiente. Además, olvidó por completo en la práctica buscar el reconocimiento por parte de las Conferencias Marítimas y establecer negociaciones sobre fletes, a pesar de que así lo señalaba entre sus funciones.

Principalmente debido a estas razones, y a los intereses muy particulares de las políticas y directrices del mismo, el CONUTRACE acabó por desaparecer apenas dos años después de su creación.

4. ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO, A. C. (AMUTMAC).

A pesar del fracaso del primer experimento, se siguió considerando que era imprescindible una organización que actuara en defensa de los intereses de los usuarios nacionales, por lo que en 1974 el Instituto Mexicano de Comercio Exterior envió un grupo de técnicos a varios países con consejos de usuarios en funciones, para su capacitación en la materia. Posteriormente, designó a la Comisión Nacional de Fletes Marítimos para que, con un Grupo de Trabajo Jurídico constituido por miembros de su Pleno, elaborará un Anteproyecto de Estatutos para el nuevo consejo de usuarios, en base a las propuestas del grupo técnico mencionado. Al mismo tiempo se recibió, incluso, la asesoría personal muy atinada del Director del "British Shippers' Council", Sr. Peter Ford, quien en noviembre de 1974 ofreció varias entrevistas sobre los conceptos a considerar para el establecimiento del consejo en cuestión 442

441 Estatutos de CONUTRACE; p. 1.

442 El Registro de Fletes y ...; p. 266.

(291...)

Así, el 24 de enero de 1975 quedó formalmente constituida la AMUTMAC, - con los Estatutos protocolizados cuyos principales aspectos a continuación analizaremos.

El Contrato de Asociación Civil, como entidad no lucrativa, fue suscrito por representantes de las siguientes entidades:

CONASUPO

PEMEX

Comisión Federal de Electricidad

Siderúrgica Lázaro Cárdenas - Las Truchas, S. A.

Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A.

Productora e Importadora de Papel, S. A. de C. V.

Instituto Mexicano de Comercio Exterior

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos

Diesel Nacional, S. A.

CONCANACO

ANIERM

Promotora Mexicana de Comercio Exterior, S. A. de C. V. y

Volkswagen de México, S. A. de C. V.

Cabe señalar que el carácter de asociación civil en organismos de este tipo obedece al hecho de que las Conferencias Marítimas generalmente se niegan a entablar consultas y negociaciones directas con los gobiernos de los países que sirven en su ruta, principalmente en aquellos en vías de desarrollo. Sin embargo, admiten la participación de entes gubernamentales en el consejo como simples usuarios, y así sucede en el caso de México.

(292 . . .)

De la Primera a la Tercera Cláusulas se trata del nombre, la duración y el domicilio de la AMUTMAC, respectivamente.

La Cláusula Cuarta es la parte medular de los Estatutos, toda vez que contiene los objetivos y funciones de la Asociación. Por esa razón consideramos pertinente analizarla a fondo. De los objetivos señala los siguientes:

I.- Representar a los usuarios en las consultas y negociaciones respecto a las condiciones de prestación de servicios ⁴⁴³.

Ovviamente dicha representación sería principalmente ante las Conferencias Marítimas y líneas navieras en general, por lo que una vez obtenida, este objetivo pasará a ser una función primordial de la AMUTMAC, considerando que el Artículo II del Convenio sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, aún no en vigor internacionalmente, prevé la existencia de consejos de usuarios con los que habrán de negociar las Conferencias.

II.- Consultar y negociar con las Conferencias las medidas que eviten las prácticas discriminatorias y rechazo de carga ⁴⁴⁴.

El mismo instrumento internacional, en su Artículo 7, establece la posibilidad de firmar "acuerdos de lealtad" entre las Conferencias y los consejos de usuarios, para evitar las prácticas discriminatorias y problemas a los usuarios signatarios indirectos de dichos "acuerdos". De esto puede deducirse que los usua-

⁴⁴³ Estatutos de AMUTMAC; p. 6.

⁴⁴⁴ Idem.

(293...)

rios no miembros de alguna organización nacional representante de éstos podrán seguir siendo afectados por las prácticas de este tipo ⁴⁴⁵.

III.- Propugnar por tarifas de fletes y condiciones de transporte - que no redunden en desventaja de los productos nacionales frente a productos similares de otros países en el mercado internacional ⁴⁴⁶.

La iniciativa para estudiar un caso específico en este sentido debe surgir del usuario mismo, quien lo planteará al consejo -- para que éste solicite al órgano correspondiente, la CONAFLEMAR en el caso de México, información sobre el comportamiento en los últimos años de los niveles de fletes aplicados al producto de que se trate y, de ser posible, los fletes aplicados en los países de origen a los productos de la competencia. De los resultados del estudio se decidirá si la incompetividad del producto es resultado de un injustificado alto flete, o de una mayor distancia al país de destino, o bien por inapropiado empaque y embalaje, incorrecto uso de los términos de cotización y de compra-venta, u otros.

IV.- Promover la aplicación de fletes promocionales y/o especiales ⁴⁴⁷.

Este concepto está comprendido en el Código de Conducta entre --

⁴⁴⁵ El Registro de Fletes y el ...; p. 253.

⁴⁴⁶ Estatutos ...; p. 6-7.

⁴⁴⁷ Ibidem; p. 7.

(294...)

aquellos susceptibles de consultas y negociaciones en las relaciones de las Conferencias con los consejos de usuarios,⁴⁴⁸ y el Artículo 15 del mismo instrumento internacional está dedicado por completo a los fletes de promoción y el procedimiento de solicitud, justificación y concesión del mismo⁴⁴⁹

Es éste uno de los puntos en que el consejo de usuarios puede influir más para lograr una diversificación de mercados y promover las exportaciones.

450

V.- Apoyar el fomento de la marina mercante nacional

Si consideramos la necesidad imperiosa, habida cuenta de la situación expuesta en este trabajo de la balanza de pagos nacional a consecuencia de las erogaciones por fletes, de contar con una flota mercante mexicana, consideraremos lo benéfico de todas las medidas que con esta finalidad se tomen. Así, además del Código de Conducta en su Artículo 2º en México se ha emitido recientemente una Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana⁴⁵¹ que surtirá los efectos deseados a corto plazo.

La AMUTMAC contribuirá en este sentido de manera indirecta, recomendando a los usuarios la utilización, en igualdad de condiciones, de las líneas navieras mexicanas. En términos generales, podemos decir que desafortunadamente ninguno de los objetivos arriba enunciados se ha llegado a cumplimentar de manera total, muy posiblemente a causa de las razones que más adelante explicaremos.

448 Convención sobre un Código de Conducta para las conferencias marítimas, Art. 11.
449 Ibidem; Art. 15.
450 Estatutos; p. 7.
451 Diario Oficial de la Federación, Enero 8 de 1981.

(295 ...)

Ahora bien, para cumplimentar esos objetivos, la AMUTMAC desempeñaría las siguientes funciones;

- a) Analizar una adecuación de los servicios y fletes del transporte marítimo de altura en México ⁴⁵² .

Esta puede considerarse como la principal medida para evitar los congestionamientos portuarios y la escasez de servicios. Sin embargo, cabe señalar que el llevar a la práctica la medida debe corresponder a una entidad gubernamental, la cual podría recibir los planteamientos del consejo de usuarios, quien, a su vez, se abocaría a negociar los niveles de fletes.

- b) Formular un programa anual de transporte marítimo internacional del país, de acuerdo a los requerimientos de los usuarios ⁴⁵³ .

El objetivo de esta función es satisfacer las necesidades de coordinación en materia de políticas de transporte marítimo en el país, ⁴⁵⁴ y así evitar las medidas anárquicas que se suceden constantemente en este campo.

- c) Proponer los servicios adecuados de transporte marítimo para la importación y exportación ⁴⁵⁵ .

Esto tiene como finalidad que el usuario cuente con una asesoría sobre los servicios de mejor calidad y mayor economía, utilizando, como ya señalábamos, los buques mexicanos en igualdad de --

452 Estatutos ...; p. 7.

453 Idem.

454 El Registro de Fletes y el ...; p. 258.

455 Estatutos ...; p. 7.

(296..)

circunstancias. Este es otro de los puntos en que la AMUTHAC requiere del apoyo y auxilio de la CONAFLEMAR, quien normalmente mantiene al día esta información.

- d) Estudiar los fletes aplicados en el transporte marítimo ⁴⁵⁶ .
Seguramente esta función sirve de punto de partida para el -
cumplimiento de las dos subsiguientes, cuya explicación la -
encontramos en los textos mismos. Estos son otros de los pun-
tos donde el consejo de usuarios debe trabajar en coordinación
con el organismo estudioso y analítico de los fletes.
- e) Estudiar y analizar las fluctuaciones de los niveles de fletes
marítimos en el mercado internacional ⁴⁵⁷ .
- f) Estudiar y analizar los fletes marítimos aplicables a productos
similares o sustitutivos procedentes de otros países ⁴⁵⁸ .
- g) Participar en los foros internacionales sobre la materia y -
estudiar los resultados de éstos que sean aplicables a los con-
sejos de usuarios ⁴⁵⁹ .

En este caso, y por razón de su carácter no gubernamental, son
mínimos los foros internacionales a los que el consejo de usua-
rios puede acudir y participar como tal; sin embargo, puede --
lograrse que las autoridades consideren en sus delegaciones - -

456 Idem.
457 Idem.
458 Idem.
459 Idem.

enviadas a estos eventos la participación de un representante de los usuarios, quien se encargará de plantear sus necesidades y defender sus intereses, que indudablemente deberán coincidir con el interés nacional.

- h) Colaborar con el IMCE en las actividades vinculadas con los objetivos de la Asociación, así como con la CONAFLEMAR en las funciones afines⁴⁶⁰.

Esta función esta plenamente justificada por la necesidad de coordinación entre los tres organismos, cuyo resultado deberá redundar en beneficio de los usuarios.

- i) Colaborar con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en las funciones que ésta tiene asignadas en el Programa de Mejoramiento del Sistema Portuario Nacional⁴⁶¹

La justificación para el desempeño de esta actividad es plena, toda vez que es la AMUTMAC, como receptor y catalizador de las denuncias de problemas que los usuarios afrontan en los puertos nacionales. Así, podrá establecer una relación de necesidades en las terminales portuarias que inciden en perjuicio del comercio exterior; sin embargo, consideramos que en la actualidad más que comunicar esas necesidades a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la AMUTMAC deberá dirigirse a

460

Ibidem; p. 8.

461

Idem.

(298...)

a la Dirección General de Operación Portuaria, que es quien tiene a su disposición los medios posibles para la satisfacción de aquéllas.

- J) Estudiar, analizar y participar conjuntamente con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en las negociaciones sobre -
recargos portuarios ⁴⁶² .

En este caso se trata de una coordinación entre el órgano capacitado para la negociación y defensa de los intereses de sus agremiados y una autoridad interesada en defender los intereses del país, aunque debe señalarse que principalmente la - AMUTMAC deberá coordinarse con la Dirección General de Operación Portuaria.

- k) Representar a los usuarios ante las autoridades y organismos - competentes y proporcionarles la información que requieran --
sobre los problemas en materia de prestación de servicios ⁴⁶³

Para comprender esta función es suficiente recordar que un consejo de usuarios debe buscar también el reconocimiento oficial del gobierno de su país, toda vez que sus intereses coinciden frente a los de Conferencias Marítimas y en favor de las exportaciones e importaciones nacionales. Así, un consejo de - usuarios deberá buscar la representación y participación en -- las entidades públicas de servicios de transporte y los foros nacionales en que se discutan asuntos de su interés, sin olvi-

462 Idem.

463 Idem.

dar los organismos de comercio exterior.

Si realizamos un balance detenido de las funciones enumeradas, nos percataremos que aproximadamente sólo la mitad de ellas, incisos c), d), g), h) y k), tienen un grado aceptable de cumplimiento. El resto ha sufrido un aletargamiento, originado posiblemente por las causas que analizaremos más adelante.

Continuando el análisis de los Estatutos, señalaremos que en su Cláusula Quinta expresan lo relativo a la nacionalidad de la AMUTMAC, que se considerará mexicana para todos los asuntos legales.

La Cláusula Sexta establece dos tipos de miembros asociados: permanentes y especiales, dependiendo dicha categoría del uso constante o esporádico que hagan del transporte marítimo. Sin embargo, en la práctica no se ha recurrido a esta división y todos los miembros asociados, quienes designarán un representante propietario y un suplente, cuentan con voz y voto. Además, en esta misma Cláusula se designa a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos como miembro permanente de la AMUTMAC, lo cual contraviene por completo una de las recomendaciones básicas para el establecimiento de un consejo de usuarios, que es el integrarlo con usuarios reales y directos.

Una solución a lo anterior pudo haber sido la designación de estos organismos como miembros de la Comisión Técnica Consultiva, mencionada en la Cláusula Trigésima de los Estatutos en cuestión.

(300...)

Las Cláusulas Séptima y Octava establecen los derechos de los miembros permanentes y de los miembros especiales, respectivamente.

La Cláusula Novena dispone sobre los derechos de un tipo de miembros que no menciona la Cláusula Sexta, y que son los miembros asesores.

En las Cláusulas Décima y Décima Primera se estipulan las obligaciones para los socios permanentes y los especiales, respectivamente.

La Cláusula Décima Segunda establece que la calidad de asociado se perderá por renuncia o violación sin causa justificada de las obligaciones a su cargo, olvidando mencionar una causa primordial, que es cuando el asociado deja de ser usuario.

La manera de cómo se integrará el patrimonio de la AHUTMAC queda establecida en la Cláusula Décima Tercera.

En la Décima Cuarta y Décima Quinta se habla de las cuotas, que se clasificarán en ordinarias y extraordinarias, y el monto de las mismas, que será el determinado por la Asamblea General.

La Cláusula Décima Sexta señala que la falta de pago de seis mensualidades de cuotas ordinarias, o dos extraordinarias, será motivo de baja para cualquier miembro permanente del sector privado. Ignoramos los motivos por los que esta causal de baja se circunscribió a los usuarios del sector no público. Además, es

(301 ...)

difícil llevar a la práctica esta disposición si consideramos que en un consejo de usuarios se busca sumar el mayor número de miembros posible y no restarlos.

La Cláusula Décima Séptima se refiere al Consejo Directivo, - que será el Órgano Ejecutivo Administrativo de la voluntad de la Asamblea General. Estará compuesto por diecisiete asociados, ocho del sector privado y nueve del sector público ⁴⁶⁴

En la Cláusula Décima Octava se explica la composición que tendrá el Consejo Directivo: un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario Ejecutivo, un Tesorero, un Protesorero y doce Vocales. Se estipula que ninguno de los que desempeñan estos cargos percibirán remuneración alguna; la opinión del autor de este trabajo es que no debió incluirse a la Secretaría Ejecutiva en este último aspecto, toda vez que ya hemos mencionado que para el desempeño de este puesto es necesaria una persona altamente capacitada en cuestiones marítimas y disponible de tiempo completo. Por razones de problemas económicos, el Secretario Ejecutivo de la AMUTMAC ha sido, desde su creación en 1975, una persona proporcionada por el IMCE, y que se ve precisado a atender funciones en ambas instituciones, quitándole con ello fuerza a la AMUTMAC.

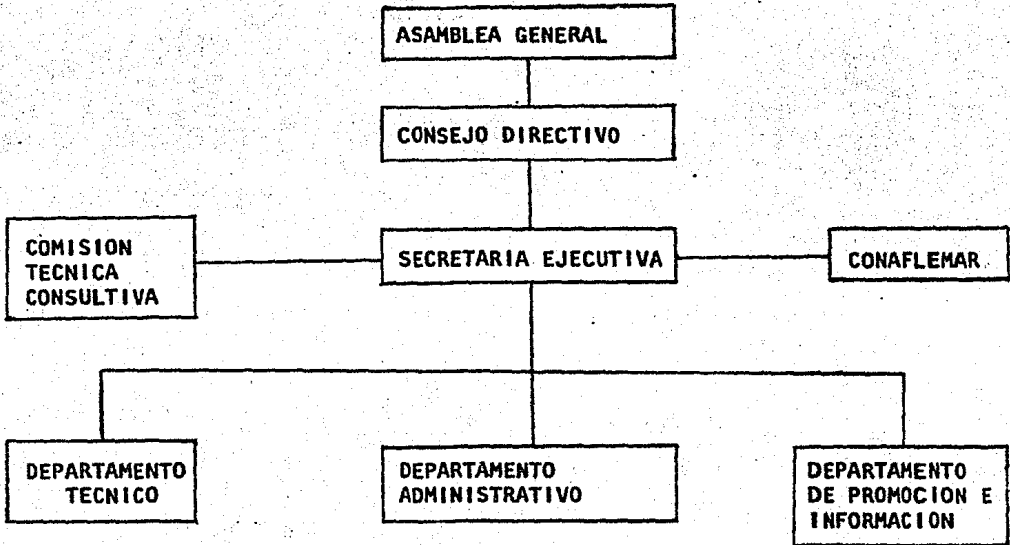
La Cláusula Décima Novena concede al IMCE el derecho para nombrar al Secretario Ejecutivo de la AMUTMAC, independientemente de la representación que acredite en el Consejo Directivo.

⁴⁶⁴ Ver el Cuadro 51 en la siguiente página, que muestra el organigrama de la AMUTMAC.

(302...)

CUADRO 51

ORGANIGRAMA DE LA AMUTMAC



FUENTE: Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.

(303...)

La Cláusula Vigésima dispone que los miembros del Consejo, con excepción de los organismos cúpula fundadores, la Comisión -- Nacional Coordinadora de Puertos, el IMCE y la Secretaría Ejecutiva, durarán en sus funciones un año y podrán ser reelectos por una sola vez para el mismo puesto en el período inmediato posterior.

En la Cláusula Vigésima Primera se señala que la elección del Consejo Directivo se realizará un mes antes de que concluya el período del Consejo en funciones.

La Vigésima Segunda Cláusula se refiere a las facultades y obligaciones del Consejo Directivo, de las cuales no se cumple la IV), respecto a someter a consideración de la Asamblea General la admisión de nuevos miembros, toda vez que sólo se ofrece un informe de asociados en últimas fechas.

En la Cláusula Vigésima Tercera se señalan como mensuales las reuniones ordinarias del Consejo Directivo.

La Cláusula Vigésima Cuarta dispone que las decisiones del Consejo se tomarán por mayoría de votos y concede al Presidente voto de -- calidad para los casos de empate.

La Cláusula Vigésima Quinta obliga a la AMUTMAC a llevar un libro de actas para asentar aquellas que se levanten en las sesiones del Consejo.

En las Cláusulas Vigésima Sexta, Vigésima Séptima, Vigésima Octava y Vigésima Novena, se señalan las facultades y obligaciones del -

(304...)

Presidente y Vicepresidente, del Secretario Ejecutivo, del -
Tesorero y Protesorero y de los Vocales, respectivamente.

De la Cláusula Trigésima a la Trigésima Tercera se refiere a
la existencia de la Comisión Técnica Consultiva, su integra-
ción, funcionamiento, facultades y obligaciones como órgano -
asesor de la Asamblea General en cuestiones técnicas ⁴⁶⁵.

En las Cláusulas Trigésima Cuarta a la Cuadragésima Primera -
se señala la integración, clasificación, funcionamiento y fa-
cultades de la Asamblea General que es el órgano máximo de la
Asociación. Aquí, podríamos señalar la imposibilidad de cum-
plimentar la Cláusula Trigésima Quinta, párrafo segundo, res-
pecto a realizar mensualmente las Asambleas Generales, debido
a los impedimentos técnicos y prácticos. Es muy probable que
la idea inicial de quienes constituyeron la AMUTMAC fue de se-
sionar anualmente.

Ahora bien, la Cláusula Cuadragésima Segunda y la Cuadragésima
Tercera estipulan las causales de disolución de la AMUTMAC y
el destino que tendrían sus fondos remanentes si ello aconte-
ciera.

La Cláusula Cuadragésima Cuarta, a pesar de estar incluida en
el tema de Disolución de la Asociación, consideramos que no --
debería ser ésta su ubicación, toda vez que se refiere a la no
devolución de cuotas aportadas a los asociados que sean expul-

(305...)

sados o se separen voluntariamente.

En la Cláusula Cuadragésima Quinta se apunta el procedimiento - para reformar los Estatutos.

Finalmente, tenemos cuatro Artículos Transitorios, que señalan la entrada en vigor y protocolización de los Estatutos, así - como los dos puntos a tratar en la primera Asamblea General y lo referente a los ejercicios sociales de la Asociación ⁴⁶⁶

Una vez que ya hemos analizado los Estatutos, podemos hacer un balance general de la forma en que se constituyó la AMUTMAC, -- considerando primeramente las recomendaciones que hiciera el -- grupo de técnicos enviados al extranjero para capacitarse en ma- teria de consejos de usuarios, y después analizando a la Asocia- ción frente a las características necesarias, de acuerdo al cri- terio de la UNCTAD y la OEA a nivel internacional, para la efec- tividad de un consejo de usuarios.

A) Recomendaciones del grupo técnico ⁴⁶⁷ - Las analizaremos - en el mismo orden que fueron presentadas por sus autores y se apuntarán los comentarios respectivos a cada una de ellas.

a) Crear la AMUTMAC en un plazo no menor de un año. El objeto de esta recomendación era allegarse la mayor información -

⁴⁶⁶ Los Estatutos pueden consultarse en las oficinas de la AMUTMAC, en el IMCE y en CONAFLEMAR.

⁴⁶⁷ El Registro de Fletes y el ...; pp. 275-278.

(306 ...)

posible sobre los usuarios reales del transporte marítimo y organizar de la mejor manera posible el consejo en cuestión. Sin embargo, ésto no fue considerado por los coordinadores y apenas tres meses después de que fueron presentadas estas recomendaciones se constituyó la AMUTMAC, de ahí que hasta la fecha no cuenta con todos los usuarios del transporte marítimo en su seno.

b) Dotarla de cierta autonomía y autofinanciamiento.

Obviamente son necesarias estas características para mantener una independencia en la toma de decisiones y actividades a realizar, y la AMUTMAC ha funcionado desde su creación en las instalaciones del IMCE, sin alcanzar aún su autofinanciamiento, principalmente a causa de falta de pago de las cuotas por sus asociados.

c) Deberá aceptar como miembros a empresas individuales, a Confederaciones de Cámaras y a Asociaciones, públicas y privadas.

Esto fue tomado en cuenta desde la organización misma de la AMUTMAC, y cuenta entre sus miembros con la ANIERM, - CONCAMIN, CONCANACO y CANACINTRA, además de algunos consorcios de empresas exportadoras. Sin embargo, esta recomendación entra en conflicto con la señalada en el inciso e) por el mismo grupo de técnicos.

- d) Deberá buscar la afiliación de las empresas del sector público que sean usuarios del transporte marítimo. En este sentido se llegó más allá de la simple promoción, y se logró el apoyo del Gobierno Federal mediante la publicación de un Acuerdo Presidencial, de fecha 21 de mayo de 1975, "por medio del cual el Gobierno Federal -- por conducto de las Secretarías y Departamento de Estado, se asociará en su calidad de usuario del transporte marítimo a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C." ⁴⁶⁸. Sin embargo, este Acuerdo no ha sido plenamente acatado por las entidades a que está dirigido y existen un gran número de ellas sin afiliar.
- e) Los miembros deberán ser usuarios directos del transporte marítimo. Esta recomendación no se consideró estrictamente, ya que tenemos el ejemplo de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, organismo que pudo haberse integrado en la Comisión Técnica Consultiva de la Asociación. En el mismo caso se encuentran los diferentes organismos cúpula y los consorcios de empresas, que no son usuarios directos.
- f) Evitar que se asocie cualquier organismo o autoridad que pueda originar una pérdida de independencia de criterio o toma de decisiones de la AMUTMAC.
- Oponiéndose a esta recomendación observamos la gran dependencia que existe del IMCE, funcionando incluso con -

(308...)

personal ejecutivo, técnico y secretarial de dicho Instituto, aunque debemos reconocer que el IMCE ha sido de gran utilidad para que la AMUTMAC funcione en gran manera.

- g) Establecer un nivel de cuotas acorde con las actividades y funciones que realizará.

Probablemente el nivel de éstas en la actualidad sea razonable, pero el problema de la impuntualidad y no pago de las cuotas por parte de sus asociados impide a la AMUTMAC lograr su establecimiento independiente y mantener con sus propios medios económicos su personal, incluyendo al Secretario Ejecutivo.

- h) Permitir una participación paritaria de los sectores público y privado en el Consejo Directivo para garantizar la toma de decisiones democrática.

Arriba señalábamos que el Consejo está integrado por 9 representantes del Sector Público, incluyendo a la Secretaria Ejecutiva nombrada por el IMCE, y 8 representantes de empresas privadas, por lo que consideramos atendida esta recomendación. Sin embargo, cabe señalar que han sido los representantes de una empresa del sector público quienes hasta la fecha han ostentado la Presidencia de la AMUTMAC.

- i) Los representantes designados para representar a los asociados y los asesores deberán ser personas capacitadas en materia marítima.

(309 . . .)

En gran medida esta recomendación es atendida por los miembros de AMUTMAC; sin embargo, algunos de ellos designan personas con profesión y puestos completamente ajenos al transporte por agua.

- j) Deberá fomentarse en las Cámaras, Asociaciones y Confederaciones de miembros de la AMUTMAC, la formación de Comités de tráfico que uniformen los criterios de los representantes en el seno de aquélla.

Es difícil para la Asociación una actividad en este sentido, en virtud de que no cuenta con el apoyo decidido de dichos organismos, a pesar de ser miembros fundadores.

- k) La AMUTMAC deberá negociar problemas generales que se presentan en determinadas ramas industriales.

Dentro de sus limitaciones, se han llevado a cabo por parte de la Asociación algunas negociaciones buscando el beneficio de toda una rama de productores ⁴⁶⁹.

- l) Previamente al establecimiento de la AMUTMAC, se debería integrar un Comité Promocional y de afiliación para reunir el mayor número posible de usuarios fundadores.

Esta razón se complementa con el inciso a), que señalaba la necesidad de aplazar por un tiempo prudente la insti-

(310...)

tucionalización del organismo. Además, esta recomendación buscaba el procesamiento de información para elaborar un programa general de transporte marítimo a corto, mediano y largo plazo. Sin embargo, podemos señalar que en cierta medida los organizadores cumplieron con la encomienda al dar gran difusión al entonces proyecto de consejos de usuarios.

- m) Contar con un Secretario Ejecutivo de tiempo completo, especialista en la materia y cuyos honorarios fueran cubiertos por la misma Asociación.

Señalábamos que es el IMCE quien hasta la actualidad ha proporcionado un Secretario Ejecutivo, mas no de tiempo completo, toda vez que también debe desempeñar otras funciones en el Instituto⁴⁷⁰.

- n) Preparar al personal técnico de la Secretaría Ejecutiva mediante programas de capacitación en el país y en el extranjero.

Nuevamente en este aspecto se presenta el problema de la falta de recursos económicos para costear esa capacitación.

470

Así, tenemos que el primer Secretario Ejecutivo, licenciado Ricardo Samaniego Dávila, fungía también como Subdirector General Técnico del IMCE y el Secretario Ejecutivo Adjunto, licenciado José E. Salgado y S., laboraba como Secretario Ejecutivo Adjunto de CONAFLEMAR. El actual Secretario Ejecutivo, licenciado Rodolfo Cruz Miramontes, desempeña también funciones como Secretario Ejecutivo del Comité Permanente del Consejo de Administración del INCE.

(311 ...)

o) Instituída la AMUTHAC, desarrollar una campaña promocional de afiliación.

Esta actividad fue realizada principalmente mediante visitas personales a las empresas usuarias y pláticas en el seno de los organismos cúpulas. Sin embargo, en la actualidad es necesario dar una mayor promoción con los medios de difusión pública.

p) La AMUTHAC deberá coordinar sus acciones con la CONAFLEMAR. Ambas entidades han trabajado en coordinación desde la creación de aquélla, toda vez que la naturaleza misma de ellas así lo exige.

q) Las funciones deberían ser:

i) Representar los intereses de los usuarios.

ii) Consultar y negociar con las Conferencias Marítimas y autoridades nacionales.

iii) Informar a los afiliados en materia de transporte marítimo.

iv) Fomentar indirectamente la marina mercante nacional.

v) Elaborar el programa anual de transporte marítimo del país.

De éstas, sólo la última no ha podido ser realizada, principalmente debido a la falta de información por parte de los asociados y de personal técnico suficiente.

(312 ...)

r) Adoptar un organigrama adecuado a las funciones anteriores.

Esto fue aceptado de manera general, como puede observarse en el Cuadro 51, donde se muestra la organización actual de AMUTMAC.

B) Recomendaciones de Organismos Internacionales. Al principio del Capítulo II se mencionaron una serie de características o factores que contribuyen al efectivo funcionamiento de un consejo de usuarios a saber:

a) Representatividad auténtica de los interesados.

Son obvias las razones que existen para exigir esta característica en un consejo de usuarios, y ya fueron expuestos en el Capítulo citado.

La AMUTMAC, si bien no mantiene en su seno a embarcadores intermediarios o empresas consolidadoras de carga, si aceptó algunos organismos que no son usuarios directos, por ejemplo el IMCE, la Coordinadora de Puertos, Promotora Mexicana de Exportaciones, ANIERM, CONCAMIN y otros.

b) Reconocimiento gubernamental.

La AMUTMAC fue reconocida por el poder público, como lo demuestra el inciso d) del apartado anterior y el apoyo que permanentemente recibe de las oficinas gubernamentales, como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

en general y la CONAFLEMAR en lo particular.

c) Reconocimiento por parte de las Conferencias Marítimas.

De las 16 Conferencias que prestan sus servicios en -- puertos mexicanos, 6 han concedido su reconocimiento a la AMUTMAC, pero sólo con 2 se mantiene contacto per-- manente. Desafortunadamente, no se ha llegado a firmar "acuerdos de lealtad" con ninguna de ellas.

d) Métodos alternativos de embarque.

En México, si bien no se cuenta con un gran número de - servicios, sí existen algunas alternativas por las cua- les puede decidirse el usuario, aunque ésto puede que-- dar sumamente restringido con la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, ya citada anteriormente, que puede provocar a la larga una mayor fuga de cargas vía puertos americanos, habida cuenta de falta de marina mercante en nuestro país, ya que ésta no estaría en posi- bilidad de transportar más del 11% de nuestra carga de - altura.

e) Autonomía Financiera.

Hemos señalado en repetidas ocasiones la carencia de -- esta característica en la AMUTMAC, y que probablemente puede ser causa de una falta de independencia en la toma de decisiones.

(314...)

f) Organización adecuada y una Secretaría Competente. En ambos aspectos la AMUTMAC cuenta con un aceptable grado de cumplimentación, sólo que, como señaláramos, la Secretaría Ejecutiva está imposibilitada para desempeñarse con tiempo completo en la Asociación, además de que su personal es muy reducido.

En base a lo expuesto podemos concluir que, a pesar de tener algunas deficiencias, principalmente debidas a la actitud de los mismos miembros, la AMUTMAC ha venido a llenar un vacío en el comercio exterior de México, toda vez que cuando ya se cuenta con un consejo de usuarios bien establecido, es más simple ir superando paulatinamente sus fallas que llevar a cabo una organización inicial de los usuarios.

Habíamos señalado que la Asociación ha logrado el reconocimiento de 6 Conferencias Marítimas, sin embargo, es necesario que estreche relaciones con las líneas navieras nacionales y con los agentes marítimos, representantes de líneas extranjeras en México, además de obtener el apoyo gubernamental para lograr el reconocimiento de las demás Conferencias Marítimas.

La incidencia de las actividades de la AMUTMAC en la balanza de pagos mexicana, podremos observarla al enumerar los logros que ha obtenido en las negociaciones materia de su competencia.

Por otra parte, a nivel regional debemos reconocer la oportunidad que la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI) ha ofrecido a la

(315...)

AMUTMAC para entablar relaciones con los demás consejos de usuarios de la región, relaciones que deberían ampliarse a organizaciones de otras áreas del mundo.

Consideramos que una vez que la AMUTMAC supere sus pequeñas fallas, deberá tratar de extender sus actividades a defender los intereses de los usuarios de los transportes terrestres y aéreo, sin olvidar que el marítimo es el más necesitado y susceptible de negociación para proteger los intereses de los usuarios.

Las consultas y negociaciones de la Asociación han determinado e influido en los siguientes logros:

- i) Reconocimiento por parte de 6 Conferencias Marítimas que prestan servicios a puertos mexicanos.
- ii) En enero 19 de 1976, retiro del recargo de U.S. \$5.00, que por concepto de congestión aplicaba la Conferencia Río de la Plata/Caribe/Río de la Plata en el Puerto de Veracruz.
- iii) En marzo 1^a de 1976, retiro del recargo de U.S. \$5.00, aplicado en Veracruz por líneas

mexicanas y brasileñas por concepto de con---
gestionamiento.

iv) En marzo 15 de 1976, retiro del recargo de --
U.S. \$5.00, que venían aplicando las líneas --
del Acuerdo de Fletes México-Colombia-Venezue-
la y Viceversa, por concepto de congestiamien
to en el Puerto de Veracruz.

v) En marzo 18 de 1976, supresión del cobro del -
recargo de U.S. \$10.00 que venía aplicando - -
NAMUCAR en el Puerto de Tampico ⁴⁷¹

vi) De parte de la "Japan Mexico Freight Conference"
se obtuvo la aplicación de igual nivel de fletes
para productos similares procedentes de Japón y
Corea, con destino a puertos norteamericanos y
mexicanos del Pacífico, ya que las tarifas de -
fletes aplicados en éstos eran considerablemen-
te superiores ⁴⁷².

vii) Se obtuvo la aplicación de fletes específicos-
para el transporte de motocicletas armadas des-
de Manzanillo hasta Puerto Cabello, Venezuela.
Además, se logro que el nivel de ese flete es-

471

Estos tres últimos logros significaron un ahorro de poco más de un millón de dólares de los Estados Unidos a los exportadores mexicanos, según se consigna en los archivos de la AMUTMAC. Sin embargo, por esos mismos conceptos se han vuelto a establecer recargos, ya que - nuestros puertos del Golfo de México están nuevamente congestionados, especialmente Tampico y Veracruz.

472

Esos puertos eran Los Angeles y San Diego en los Estados Unidos y - Ensenada en Baja California, México.

(317...)

pecífico se igualara con el aplicado desde Tam-
pico hacia el mismo puerto venezolano, que era
muy inferior al asignado en Manzanillo.

viii) Se logró reducir de U.S. \$8.00 a U.S. \$6.50 el
aumento anunciado por la Conferencia de Río de
la Plata/Caribe/Río de la Plata en el diferencial
portuario que aplicaba en Manzanillo, Colima.

ix) Finalmente, tenemos que la AMUTMAC ha realiza-
do un sinnúmero de intentos para entablar plá-
ticas con las Conferencias que aún no le han -
dado su reconocimiento, amén de la obtención -
de mejores condiciones de transporte y fletes
inferiores para el transporte de productos de
algunos de sus asociados ⁴⁷³

Como podemos observar en lo arriba expuesto, -
sí ha sido importante la labor de la AMUTMAC -
en beneficio de los usuarios y de la balanza -
de pagos mexicana, sin embargo es aún mucho -
lo que este organismo puede hacer por el comer-
cio exterior de nuestro país, y ésto sucederá
cuando supere los obstáculos que en la actuali-
dad le impiden desarrollarse.

473

Esta labor se llevó a cabo durante el ejercicio del primer Secretaria-
río Ejecutivo.

(318...)

CONCLUSIONES (CAPITULO IV).

- 1) Un elevado porcentaje del comercio exterior en México, alrededor del 60%, se transporta por vía marítima.
- 2) Debido a la falta de una marina mercante nacional desarrollada, México - recurre a líneas navieras extranjeras para transportar sus mercancías con la consecuente fuga de divisas que el pago de fletes significa.
- 3) Es el usuario de transporte marítimo quien soporta los elevados costos que se originan por las prácticas o actividades de los armadores, de las autoridades y de las de ellos mismos por un desconocimiento del transporte marí-
timo, así como aquellos incrementos derivados de la situación internacional.
- 4) Los recargos constituyen otro de los elementos que inciden en el incremento de costos del transporte marítimo, y si bien protegen de pérdidas al armador, también son parte de la problemática del usuario.
- 5) No existe una coordinación entre armadores, autoridades nacionales y usuarios tendente a eliminar las causas que originan los recargos.
- 6) El pago de recargos afecta negativamente a la balanza de pagos de los países en desarrollo, en virtud del gran número de líneas navieras extranjeras que se ven precisadas a utilizar.
- 7) Los recargos más comunes son por congestionamiento, por combustible y por ajuste cambiario.
- 8) Aun cuando las condiciones que originen el recargo lleguen a desaparecer, los armadores continúan aplicándolo hasta que ellos consideren que se -

(319...)

han protegido de posibles pérdidas, o bien cuando existe reclamación y -
aporte de pruebas por parte del consejo de usuario o autoridades, justifi-
cando su eliminación.

- 9) La ignorancia de existencia de fletes promocionales o su significado -
exacto, repercuten de manera desfavorable en el usuario, el comercio ex-
terior y la economía nacionales.
- 10) Los fletes promocionales también benefician al armador, ya que general-
mente a los productos favorecidos con este tipo de fletes les concede -
espacios que de otra manera no se utilizarían.
- 11) El sistema tradicional de comercio exterior fragmentado incide perjudi-
cialmente en el comercio de exportación e importación.
- 12) Para evitar ésto se aplica la consolidación de cargas, que puede ser -
mediante agrupación o agregación de productos.
- 13) La legislación nacional que se refiere, en mayor o menor medida, a la na-
vegación marítima, está integrada por: Constitución Política, Ley de Na-
vegación y Comercio Marítimos, Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley
de Cabotaje, Código Aduanero y Ley de Pesca.
- 14) La segunda de ellas es la que mayor abundamiento tiene sobre la materia,
aunque es susceptible de algunas modificaciones que podrían mejorarla.
- 15) El Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior
(CONUTRACE) fue el primer intento para establecer un consejo de usuarios
en México.

(320...)

- 16) El CONUTRACE olvidó considerar las recomendaciones de los organismos internacionales, además de que en gran parte se creó y funcionó obedeciendo a intereses no completamente técnicos.
- 17) Al fracasar el CONUTRACE, la idea de que un consejo de usuario seguía siendo necesario en México continuó fomentándose hasta la creación de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. (AMUTMAC) en el año de 1975.
- 18) Aun cuando adolece de algunas fallas, principalmente imputables a los asociados, la AMUTMAC ha llenado un vacío en el comercio exterior del país.
- 19) Para el buen funcionamiento de la asociación es necesario que se adopte un rígido sistema de pago de cuotas; que esta entidad se independice completamente del IMCE; que se contrate un Secretario Ejecutivo de tiempo completo y especialista en la materia; que se contrate un cuerpo técnico capacitado y adecuado en número a las necesidades de la AMUTMAC; que se cumplimenten los Estatutos; y, en general, tratar de observar al máximo las recomendaciones de los organismos internacionales en materia de consejos de usuarios.

CONCLUSIONES GENERALES.

Al constituirse en Conferencias Marítimas las líneas navieras pretendían esencialmente proteger sus propios intereses, más que ofrecer condiciones de transporte adecuados a los tráficos y usuarios que servían. En efecto, para su beneficio dichas asociaciones evitaron que continuara la "guerra de fletes" que había originado la quiebra de un gran número de compañías marítimas en el Siglo XIX, además de que se convirtieron en un instrumento eficaz para eliminar la competencia de buques no conferenciados.

Es necesario mencionar que las Conferencias aportaron ciertas ventajas que beneficiaron de manera directa a los usuarios y, además, incidieron en un desarrollo del comercio internacional por vía marítima, gran parte de lo cual aún permanece. Sin embargo, la relación entre usuarios y Conferencias se fue agravando como consecuencia del poder omnímodo que éstas adquirieron en virtud de la falta de legislación, nacional o internacional, que regulara sus actividades.

Debido a lo anterior y considerando que sólo mediante la acción conjunta podrían los usuarios alcanzar cierto poder de negociación y lograr el establecimiento de mecanismos de consulta, surgieron los consejos como un elemento de defensa de los exportadores e importadores frente a las Conferencias Marítimas; además, al establecer dichos sistemas de consultas con estas instituciones, los consejos de usuarios no sólo velan por los intereses de los agremiados, sino también por la economía de los países a que pertenecen. Esto último es de particular importancia si consideramos la crítica situación que en la actualidad mantienen las ba--

(322...)

lanzas de pagos de la mayoría de los países, lo que hace imprescindible disminuir los déficits de los mismos mediante el ahorro en cada uno de los rubros - que integran dichas balanzas.

Ello significa que además de pretender lograr servicios adecuados a las necesidades de los tráficos y los usuarios, los consejos buscan la reducción de -- los niveles de fletes de varias maneras: con negociaciones en las tarifas - usuales, con fletes promocionales, con la eliminación de fletes N.O.S., entre otras. Asimismo, generalmente fomentan de una manera indirecta el desarrollo de la marina mercante nacional, que sería la solución ideal a los problemas - de los países en vías de desarrollo, en lo que a transporte marítimo se refie-- re.

A pesar de que existe un gran número de países que ya cuentan con consejos de usuarios, incluso en ocasiones organizados a nivel regional, solamente un por-- centaje muy reducido de ellos funcionan de manera eficiente dentro del siste-- ma de consulta con los armadores. Esto puede deberse a una lista intermina-- ble de causas, tanto de vicios como de omisiones, las principales de las cua-- les se expusieron en el desarrollo del presente trabajo.

Con frecuencia encontramos, además, países que cuentan con efectivos sistemas de defensa del usuario, que no son ciertamente consejos pero cumplen con los objetivos principales que se pretenden con éstos. Esto se presenta regular-- mente cuando son insuperables los obstáculos en el país para constituir aso-- ciaciones formales de usuarios.

Por otra parte, surgieron múltiples recomendaciones a nivel internacional, - principalmente en el seno de la II UICTAD (Nueva Delhi, 1968), proclamando las

(323...)

virtudes de las organizaciones de usuarios y recomendando su creación en cada uno de los países que aún no contaban con estas asociaciones. También en el seno de la UNCTAD surgió la iniciativa para formular un instrumento legal que regulara las actividades de las Conferencias a nivel mundial. De las negociaciones entre los países se logró elaborar la Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, con el apoyo de la gran mayoría de los países. Mediante este instrumento se pretende una reglamentación de las actividades de las Conferencias, y no una Codificación de ellas como pretendían algunos países desarrollados; sin embargo, el reducido número de países que no lo han aceptado, y por lo mismo no son parte de la misma, son los pertenecientes a esa casta privilegiada entre las naciones que son las potencias marítimas, lo cual ha impedido que se reúnan los requisitos exigidos para su entrada en vigor. Por esta razón, los países han precisado continuar su defensa principalmente por medio de los consejos nacionales de usuarios, sin un instrumento legal que los apoye en la regulación de las prácticas de las Conferencias.

Pudiera pensarse en la posibilidad de legislar a nivel nacional sobre el particular, lo cual es posible siempre y cuando los países que pretendan hacerlo reúnan ciertas características, ya que de lo contrario corren el riesgo de verse afectados por las políticas defensivas de las Conferencias, por ejemplo la reducción de los servicios de transporte, lo que causaría la paralización de una buena parte del comercio exterior. Por esta razón México, al igual que la mayoría de los países latinoamericanos, sólo ha podido emitir una legislación que medianamente regula las prácticas conferenciadas, nos referimos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Tradicionalmente el usuario del transporte marítimo no sólo ha tenido que en-

(324...)

frentarse a algunas de las prácticas de las Conferencias, sino también a un sinnúmero de problemas que originan las prácticas de los armadores, de las autoridades, del mismo usuario e, incluso, derivados de la situación internacional.

Refiriéndonos de nuevo a las asociaciones de usuarios, señalaremos que en México se cuenta con un consejo que sustituyó a un fallido primer intento, el cual fracasó debido a que, como en muchos otros países, no se acataron las recomendaciones emanadas de la experiencia. La AMUTMAC, a pesar de que aprovechó la experiencia del CONUTRACE, en la actualidad se desempeña de una manera muy elemental, lo cual no ha impedido que alcance ciertos logros importantes para el comercio exterior de México.

Nuestro país tiene una gran necesidad de que el consejo de usuarios nacional funcione de manera efectiva, debido principalmente a cuatro factores:

- a) Un considerable porcentaje del comercio exterior mexicano se transporta por vía marítima, en virtud del bajo costo que significa, en comparación con los otros medios de transporte.
- b) México carece de una marina mercante suficiente para atender sus necesidades de intercambio comercial, por lo cual éste depende en gran parte de líneas navieras extranjeras, a las cuales se pagan cuantiosas divisas por concepto de fletes.
- c) Los usuarios nacionales deben contar con organismos que los orienten y asesoren en los problemas que se le presenten, además de que concienticen a un gran número de ellos que lo necesitan.
- d) Como país en vías de desarrollo, México frecuentemente ve afectados sus intereses por las prácticas de las Conferencias Marítimas, por lo que precisa de un organismo técnico no gubernamental que defienda dichos

(325...)

Intereses.

A pesar de todos los aspectos que obstaculizan la constitución de consejos de usuarios, estos organismos y asociaciones similares han proliferado en todo el mundo en los últimos años y los mecanismos de acción tienden cada vez más a desarrollarse a nivel regional, como podemos observarlo a manera de ejemplo en el área latinoamericana, donde solamente se precisa un mayor apoyo de los gobiernos de cada uno de los países para alcanzar un efectivo sistema de consulta.

Considerando las conclusiones arriba expuestas, a manera de recomendación cabe sugerir la pronta creación de consejos de usuarios en aquellos países que aún carezcan de ellos. La iniciativa con este propósito deberá emanar en primera instancia de los gobiernos de dichos países, considerando que son las autoridades quienes tienen mayor acceso a los elementos o factores que inciden para la óptima organización de agrupaciones de este tipo; además, de suceder de esta manera, el consejo naciente contaría de antemano con el apoyo gubernamental, toda vez que se trataría de su propia creación.

Si el gobierno del país interesado no realiza el intento de agrupar a los usuarios, serán las cámaras de comercio y las asociaciones de importadores y exportadores los indicados para abocarse a esa tarea.

Por otra parte, en los casos en que el país ya cuenta con una asociación de usuarios se recomienda un apoyo pleno y total por parte de las autoridades, ya sea de una manera directa o indirecta.

El apoyo directo puede ofrecerse con el reconocimiento oficial del consejo y con la cooperación de las diferentes entidades gubernamentales, como serían las autoridades del ramo y los organismos encargados de investigación y análisis.

(326...)

sis de fletes; y el indirecto se ofrecería a través de Decretos Oficiales, con la promoción del consejo a nivel nacional, permitiendo a éste la participación en las Comisiones u organismos pertinentes, firmando o ratificando convenios internacionales que favorezcan a los usuarios o agrupaciones de éstos.

Una vez que se logre la institucionalización de consejos de usuarios en los diferentes países, deberá buscarse su agrupación a nivel regional o subregional, con lo cual se pretende ampliar tanto el radio de acción de los consejos como su poder de negociación, además de que facilitaría el fijar y aplicar políticas generales de beneficio para toda un área geográfica.

Particularizando sobre el caso de México recomendaríamos un análisis general de la situación de la AMUTMAC, que es el consejo nacional de usuarios, del cual se pueda desprender la forma más conveniente para que dicho organismo obtenga su independencia física y económica, que consideramos sería la base para lograr una completa autonomía en la toma de decisiones y el desempeño de sus actividades. Al mismo tiempo deberá dotarse a la asociación de personal técnico, que incluye un Secretario Ejecutivo, dedicado por completo a las actividades de ésta.

Además, la AMUTMAC necesita de una efectiva labor de proselitismo entre los exportadores e importadores, que no deberá realizar solamente con publicidad, sino también con resultados de consultas y negociaciones con las Conferencias Marítimas, con las autoridades nacionales y con los consejos de usuarios de otros países, toda vez que los productores, industriales y comerciantes que utilizan el transporte marítimo sólo confiarán en un organismo que garantice ventajas económicas para sus asociados.

En este sentido la AMUTMAC cuenta con un instrumento legal cuya disposición debería buscar que se acate: el Acuerdo Presidencial que señala la obligatoriedad

(327...)

de afiliarse a la AMUTMAC por parte de las empresas de Gobierno usuarias del transporte marítimo. Una vez que se logre su cumplimentación, la AMUTMAC se verá fortalecida en virtud del gran número de empresas paraestatales que comprende el citado Acuerdo; ésto le permitirá la captación de ingresos que, a su vez, facilitará el funcionamiento, promoción y expansión de la AMUTMAC, con lo cual se romperá el círculo viciosos que la tiene encadenada.

(328...)

INDICE DE CUADROS.

| <u>Cuadro</u> | Página |
|--|--------|
| 1. Comercio mundial (1900, 1950, 1965 y 1977) | 16 |
| 2. Evolución del tráfico marítimo internacional (1965, 1970 y 1975-1979) | 17 |
| 3. Tráfico marítimo mundial por tipos de carga y participación de los grupos de países (1965, 1970, 1976, 1977 y 1978) . . . | 18 |
| 4. Tonelaje de la flota mundial (1900, 1950, 1965 y 1970-1980) . | 21 |
| 5. Movimiento portuario nacional (1970, 1971, 1973, 1975, 1977 y 1979) | 23 |
| 6. Movimiento de cargas de altura y cabotaje por puertos mexicanos (1979) | 24 |
| 7. Productos significantes de importación en puertos nacionales (1979) | 26 |
| 8. Productos significantes de exportación en puertos nacionales (1979) | 28 |
| 9. Fuentes de financiación de los consejos de usuarios y su dinámica | 40 |
| 10. Organigrama modelo para un consejo nacional de usuarios . . . | 41 |
| 11. Orientación de las actividades de un consejo de usuarios . . . | 44 |
| 12. Relación entre los fletes de los buques de línea y los precios de determinados productos básicos (1970 y 1975-1978) . . | 51 |
| 13. Índices de fletes (1977-1979) | 54 |
| 14. Respuestas de las compañías navieras a la UNCTAD, por grupos de países (1973) | 61 |
| 15. Costos portuarios totales por tonelada de las operaciones - muelle a muelle en un 100% (1979) | 69 |
| 16. Costos portuarios totales por tonelada de los buques de - carga fraccionada y de carga unitarizada de muelle a muelle (1979) | 70 |
| 17. Tráfico del Atlántico de México (a Occidente) - Cambios reales y proyectados en el costo y cambios en el ingreso | 72 |
| 18. Préstamos y créditos concedidos por el Banco Mundial a países en desarrollo (1970-1979) | 75 |

(329...)

| <u>Cuadro</u> | | Página |
|---------------|---|--------|
| 19. | Préstamos concedidos por el Banco Asiático de Desarrollo a países en desarrollo (1970-1979) | 76 |
| 20. | Préstamos concedidos por el Banco de Desarrollo del Caribe a países en desarrollo (1970-1979) | 77 |
| 21. | Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial (1970, 1975, 1977 y 1978) | 80 |
| 22. | Distribución del tonelaje mundial (TRB y TPM) por grupos de países de matrícula (1965, 1970, 1978 y 1979) | 85 |
| 23. | Precios representativos en buques (1974-1979) | 89 |
| 24. | Tonelaje de la marina mercante iberoamericana (1964-1981) | 92 |
| 25. | Marina mercante iberoamericana por orden de importancia - (1981) | 93 |
| 26. | Balanza de pagos de México (1981) | 94 |
| 27. | Tonelaje de la marina mercante mexicana (1964-1981) | 96 |
| 28. | Situación de la marina mercante mexicana por armadores - (1981) | 97 |
| 29. | Buques en construcción o contratados por México al 1/1/81 | 98 |
| 30. | Movimiento del tráfico de altura por puertos mexicanos - (1970-1980) | 99 |
| 31. | Número de arribos y toneladas operadas por bandera en tráfico de altura en México (1979) | 100 |
| 32. | Fletes marítimos pagados anualmente por México (1973-1979) y porcentaje de participación de las líneas nacionales | 101 |
| 33. | Organigrama del Consejo de Usuarios Alemanes de los Transportes Marítimos | 108 |
| 34. | Organigrama del Consejo de Usuarios Británico | 123 |
| 35. | Organigrama del Consejo de Usuarios de los Países Bajos | 127 |
| 36. | Organigrama del Consejo de Usuarios del Perú | 130 |
| 37. | Organigrama del Consejo de Usuarios de Europa Occidental | 136 |
| 38. | Organigrama de la Comisión Marítima Federal | 155 |

(330...)

| <u>Cuadro</u> | | <u>Página</u> |
|---------------|--|---------------|
| 39. | Organigrama de la Oficina Central de Fletes de Sri Lanka . . . | 159 |
| 40. | Organización para una Oficina de Fletes | 179 |
| 41. | Prácticas de Conferencias reglamentadas en seis países . . . | 188 |
| 42. | Rasgos característicos de la mayoría de las Conferencias de reglamentación propia, acuerdos de lealtad y otras prácticas | 190 |
| 43. | Resumen comparativo de las recomendaciones contenidas en la Decisión de Tokio y en el Informe de la Comisión de Estudio del Reino Unido (Informe Rochdale) | 196 |
| 44. | Requisitos en cuanto a tonelaje, a los efectos del párrafo 1 del Art. 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas | 207 |
| 45. | Perspectivas del movimiento portuario en México (1980-1990) . | 227 |
| 46. | Costos de buques de mayor y menor gasto de diferentes compañías navieras | 230 |
| 47. | Cuadro comparativo de los costos anuales registrados por - TPM, de acuerdo a sus edades y tamaño | 232 |
| 48. | Productos de América Latina exportados en 1976 a los Estados Unidos bajo el rubro de N.O.S. | 238 |
| 49. | Efectos de los recargos | 258 |
| 50. | Organización de CONUTRACE | 288 |
| 51. | Organigrama de la AMUTMAC | 302 |

(331...)

INDICE DE ANEXOS.

Anexo

Página

- I.- Acuerdo por medio del cual el Gobierno Federal por conducto de las Secretarías y Departamentos de Estado se asociará, en su calidad de usuario del transporte marítimo a la AHUTHAC

- II.- Nota de Entendimiento entre el Consejo de Usuarios de Canada y la Conferencia de Fletes Canada-Mediterráneo

- III.- Acuerdo constitutivo de una Conferencia que opera en el comercio exterior de los Estados Unidos de América

- IV.- Decreto por el que se promulga la Convención - sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, adoptada en la ciudad de Ginebra el 6 de abril de 1974

Miércoles 21 de mayo de 1975 DIARIO OFICIAL

SECRETARIA DE MARINA

ACUERDO por medio del cual el Gobierno Federal por conducto de las Secretarías y Departamentos de Estado, se asociará, en su calidad de usuario del transporte marítimo a la Asociación Mexicana de Usuarios de Transporte Marítimo, A. C.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 10, fracción VII y 70, de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 10, de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado; 20, y 30, de la Ley para el Control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal; y

CONSIDERANDO

Que el transporte marítimo es el medio de locomoción más importante en el comercio internacional en atención a los volúmenes de carga que maneja;

Que los exportadores e importadores mexicanos que requieren del transporte marítimo para realizar sus operaciones comerciales, además de utilizar a la Zona Mercante Mexicana, recurren frecuentemente a contratación de fletes con líneas navieras extranjeras;

Que es una preocupación del Ejecutivo Federal, promover el comercio a nivel internacional de los productos mexicanos, ya que con ello se obtienen divisas necesarias para nivelar la balanza de pagos del país;

Que las Secretarías y Departamentos de Estado, Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, en el cumplimiento de las funciones que les han sido encomendadas o de acuerdo a las necesidades requeridas por los mismos, con frecuencia utilizan el transporte marítimo, moviendo grandes volúmenes de carga ya sea para hacer llegar nuestros productos a los mercados internacionales o para la obtención de bienes de capital y de consumo, necesarios en nuestro país;

Que uno de los principales problemas que afrontan los productores mexicanos, tanto de materias primas como de artículos elaborados, es que frecuentemente las compañías navieras retrasan la entrega de las mercancías en los mercados internacionales, debido a las condiciones por ellos impuestas, lo cual repercute en la elevación de precios;

Que a fin de evitar que la contratación de fletes marítimos se lleve a cabo en condiciones desventajosas, los usuarios del transporte marítimo han formado la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C., buscando que los productores exportadores e importadores nacionales celebren los contratos de fletamiento marítimo en términos más justos y equitativos;

Que para lograr la capacidad negociadora total de los usuarios del transporte marítimo se ha invitado al Gobierno Federal y a las Empresas de Participación Estatal, en su calidad de usuarios, a formar parte de dicha asociación, he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO

ARTICULO 1o.—El Gobierno Federal por conducto de las Secretarías y Departamentos de Estado, se

asociará, en su calidad de usuario del transporte marítimo a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.

Con la misma calidad, los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, también deberán asociarse a dicha agrupación.

ARTICULO 2o.—Las entidades a que se refiera este Acuerdo, acreditarán a sus representantes en los términos de los estatutos de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.

TRANSITORIOS

ARTICULO 1o.—El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente, al de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ARTICULO 2o.—Las dependencias señaladas en el artículo 1o. de este Acuerdo, deberán solicitar su inscripción a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C., dentro de los 60 días siguientes, al de la fecha en que entre en vigor este Acuerdo.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintisiete días del mes de febrero de mil novecientos setenta y cinco.—Luis Echeverría Álvarez.—Rúbrica.—El Secretario de Gobernación, Mario Moya Palencia.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Emilio O. Rabasa.—Rúbrica.—El Secretario de la Defensa Nacional, Héctor Negligio Cuenca Díaz.—Rúbrica.—El Secretario de Marina, Luis M. Bravo Carrera.—Rúbrica.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, José López Portillo.—Rúbrica.—El Secretario del Patrimonio Nacional, Francisco Javier Alejo López.—Rúbrica.—El Secretario de Industria y Comercio, José Campillo Sáinz.—Rúbrica.—El Secretario de Agricultura y Ganadería, Oscar Brauer Herrera.—Rúbrica.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Eugenio Méndez Docurro.—Rúbrica.—El Secretario de Obras Públicas, Luis E. Bracamontes.—Rúbrica.—El Secretario de Recursos Hidráulicos, Leandro Rovillosa Wade.—Rúbrica.—El Secretario de Educación Pública, Víctor Bravo Ahuja.—Rúbrica.—El Secretario de Salubridad y Asistencia, Jorge Jiménez Cantú.—Rúbrica.—El Secretario del Trabajo y Previsión Social, Porfirio Muñoz Ledo.—Rúbrica.—El Secretario de la Presidencia, Hugo Carravantes del Río.—Rúbrica.—El Secretario de la Reforma Agraria, Augusto Gómez Villanueva.—Rúbrica.—El Secretario de Turismo, Julio Hirschfeld Almada.—Rúbrica.—El Jefe del Departamento del Distrito Federal, Octavio Sentfés Gómez.—Rúbrica.

(Continúa el texto de la Convención)

NOTE OF UNDERSTANDING

Anexo II

333...)

BETWEEN THE CANADIAN SHIPPERS' COUNCIL AND THE
CANADA - MEDITERRANEAN FREIGHT CONFERENCE

1. As a result of discussions held by the Canada - Mediterranean Freight Conference and the Canadian Shippers Council on the 2nd day of November 1967, in Montreal, both parties hereto have agreed to establish the machinery for consultation to ensure fair practices and discussions of grievances as between Canadian shippers and the Canada - Mediterranean Freight Conference.

2. The parties agree and desire to stress that, in the commercial operation of the Canada - Mediterranean Freight Conference system which is designed to meet the requirements of the trading interests, it is essential that the machinery suitable for the maintenance of fair practices and for the discussion of matters of mutual interest - and these are far wider in scope than the strict interpretation of 'grievances' - should and can be provided satisfactorily by agreement between carriers and users and be operated by them. Consistent with these views they have further agreed as follows:-

3. Their representatives should meet at regular intervals to discuss matters of principle and broad issues of mutual interest.

4. Insofar as differences may arise in the detailed day-to-day operations of the conference, every endeavour should be made to continue and improve the normal machinery for resolving such differences through discussions between shippers and shipowners in the Canada - Mediterranean Freight Conference or between the trade organization representing shippers and that Conference.

5. Failing agreement through these normal discussions between shipper and conference the following procedure should apply:-

(a) That matter in dispute would be referred either by the shipper or shippers concerned (or by the trade organization) or by the shipowner or conference to the Canadian Shippers' Council. If the Council is satisfied that the matter in dispute has substance, it will endeavour to reach an understanding with the conference. Should the matter in dispute affect traders in other countries, there may be consultation between the Shippers' Councils in those countries.

(b) In those cases where the procedure outlined above does not lead to a mutually satisfactory understanding, the matter would be referred to an "Independent Panel", this Panel to consist of three representatives nominated by the Conference and three representatives nominated by the Canadian Shippers' Council. The representatives so nominated would be of the highest standing and, so far as possible, would not be intimately concerned with the matter in dispute. The nominating bodies would be left to vary the selection of their representatives as suitable in each particular investigation.

(334...)

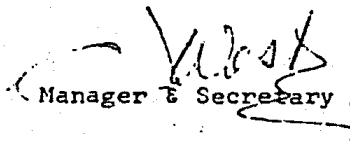
5. (b) Continued

It would be the function of the Panel to find a fair and equitable solution of the matter in dispute and its recommendation would then be considered by the interests concerned in a spirit of mutual acceptance. If in any particular case the shipowner and shipper representatives on the Panel feel that it would help them to resolve the matter in dispute, they shall be free to co-opt an independent Chairman who shall be a person of high commercial or professional standing.

6. Both parties desire to emphasize the importance of disputes regarding freight-rate questions being determined by direct negotiation between the parties concerned in a particular trade. It would be quite impracticable for the assessment and adjustment of individual rates to be subject to the herein established machinery. On the other hand both parties hereto are agreed that some freight-rate issues raise matters of general principle which go beyond the considerations applying to individual rates and that, in such circumstances, these issues may be discussed and investigated under the procedure provided for in Paragraph 5 hereof.

7. Finally, it must be recognized that the Canada - Mediterranean Freight Conference lines serve shippers and consignees in many parts of the world and that, in the procedures detailed above, due regard must be given to their interests.

Signed for and on
behalf of the
CANADA - MEDITERRANEAN
FREIGHT CONFERENCE


Manager & Secretary

Signed for and on
behalf of the
CANADIAN SHIPPERS' COUNCIL


Chairman

**ACUERDO CONSTITUTIVO DE UNA CONFERENCIA QUE OPERA EN EL COMERCIO EXTERIOR
DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El acuerdo de una conferencia que aquí se reproduce se da a título de ejemplo. El texto del acuerdo se da literalmente, excepto los pasajes que revelarían la identidad de la conferencia o de las líneas afiliadas.

(Nombre de la conferencia)

**ACUERDO DE LA COMISIÓN MARÍTIMA
FEDERAL N.º ...**

En la forma enmendada y aprobada ante...

El cual CERTIFICA: Que en consideración a los beneficios, ventajas y privilegios que se derivarán individual y colectivamente del presente acuerdo, las partes abajo firmantes, portadores públicos por vía marítima, se asocian por el presente acuerdo en una conferencia que se denominará la ... CONFERENCE para promover el comercio de ... » ...

1. Objeto del acuerdo

El presente acuerdo se refiere al establecimiento, regulación y mantenimiento de tarifas y precios convenidos, por concepto o con motivo del transporte de toda clase de carga en buques poseídos, controlados, fletados u operados por las partes abajo firmantes en la ruta cubierta por el presente acuerdo, incluida la carga transbordada a esos buques en puertos dentro o fuera del ámbito de este acuerdo.

2. Fletes y registro de documentos

a) Las partes abajo firmantes aplicarán y recaudarán todos los fletes y demás sumas percibidas por concepto o con motivo del transporte ajustándose estrictamente a las tarifas, gravámenes clasificaciones, normas y reglamentos aprobados por las partes y consignados en la tarifa o tarifas de la conferencia, sin que proporción alguna de los mismos se reembolse directa o indirectamente en cualquier forma al usuario o consignatario, a agentes, empleados o representantes suyos, o a cualquier persona relacionada de algún modo con él.

b) Todos los fletes, gravámenes, normas y reglamentos, al igual que las adiciones y modificaciones a los mismos, que se refieran al transporte a... aprobados de conformidad con las disposiciones del presente acuerdo, y a tenor de lo que dispone el artículo 18 b de la Ley de Transporte Marítimo de 1916, en su forma enmendada, se remitirán a la Comisión Marítima Federal y quedarán a disposición del público tal como se prevé en el citado artículo 18 b.

c) Copias auténticas y conformes, certificadas por el Presidente de la conferencia en calidad de tal, de las minutas de todas las reuniones y disposiciones adoptadas en ellas y de todas las circulares y demás documentos de la conferencia que sin incluirse en las minutas se refieran a actividades de las partes en el presente acuerdo que guarden relación con el comercio exterior de los Estados Unidos, y actas auténticas y conformes de todas las medidas, acuerdos y entendimientos convenidos en reuniones distintas a las oficiales de la conferencia sobre cuestiones relacionadas con el comercio exterior de los Estados Unidos, también

certificadas, se remitirán sin demora al organismo del Gobierno de los Estados Unidos encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de 1916, en su forma enmendada.

3. a) Fletes libres

Las partes abajo firmantes podrán declarar «libres» los fletes de determinados productos y con posterioridad declararlos todos ellos, o algunos, «fijos». Cuando los fletes de cualesquiera productos se declaren «libres», la conferencia lo indicará en su tarifa y comunicará en qué medida ha dejado de controlar la reserva y el transporte de los embarques de dichos productos.

3. b) Escala de fletes

Las partes abajo firmantes convienen en que la escala de fletes será la que se fije periódicamente y se publique en las tarifas de la ... CONFERENCE, en sus reimpressiones y suplementos, y ninguna de las partes efectuará directa o indirectamente el transporte precitado en condiciones y modalidades diferentes a las que en el presente acuerdo se especifican.

4. Representación de navieros ajenos a la conferencia

Ninguna de las partes abajo firmantes podrá estar representada en cualquier puerto o puertos del presente acuerdo por agente alguno dedicado a solicitar, reservar, recibir y documentar carga que no se comprometa a no representar, excepto como agente administrativo o corredor de fletes y tal como se señala en el artículo 31 c, a ningún porteador público, privado o contractual en las rutas comprendidas en el presente acuerdo, siempre que este porteador no sea parte en el mismo; y las partes abajo firmantes aceptan su plena responsabilidad respecto de las otras partes por todos los daños y perjuicios que les ocasione cualquier acción u omisión de un agente que suponga una infracción del presente acuerdo o que constituiría una infracción si ese agente fuera parte en el presente acuerdo; y ninguna de las partes actuará de agente en la solicitud, reserva, recepción y documentación de cargas de ningún porteador público, privado o contractual, que no sea parte en el presente acuerdo, en rutas comprendidas en el mismo; nada de lo dispuesto en el presente acuerdo, sin embargo, podrá restringir el derecho de toda parte a actuar de agente de su gobierno siempre que la conferencia sea plenamente informada de su gobierno del carácter y efectos de las actividades correspondientes y de que las mismas se registren en su totalidad en las minutas de la conferencia; y tampoco obligará a una parte a que suministre información que infrinja las normas de seguridad de su gobierno. Los transportistas de las rutas locales de ... a ... y de ... a ... que no tienen travesías a los puertos de descarga de los Estados Unidos comprendidos en el presente acuerdo no se considerarán «portadores en las rutas comprendidas en el presente acuerdo» a los efectos de las restricciones que sobre agentes fija el presente artículo.

5. Prohibición de prácticas desleales

Ninguna de las partes abajo firmantes podrá establecer preferencias o ventajas indebidas ni efectuar discriminaciones injustas o arbitrarias ni llevar a cabo prácticas desleales respecto de ningún expedidor o destinatario.

6. Agentes y subagentes

a) Se prohíben las rebajas, comisiones o corretajes de toda índole a cualquier persona, sociedad, empresa, asociación u organización, en forma directa o indirecta; no obstante lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán abonar los honorarios usuales, siempre que su total no rebase el 5%, a agentes o subagentes suyos debidamente nombrados que se dediquen a solicitar, reservar, recibir y documentar carga. Cuando la reserva y la carga sean efectuadas por varios agentes o subagentes, el 5% podrá dividirse entre ellos, siempre que se trate de agentes o subagentes oficialmente nombrados del miembro transportista en los puertos correspondientes. También podrá pagarse una comisión suplementaria razonable (que no exceda del 2,5%) al agente general cuando la comisión habitual (que no exceda del 5%) se abone a subagentes por reservas y cargas en puertos en los que el agente general no tenga oficinas.

b) Los miembros convienen en que si tienen oficinas propias o filiales o ambas cosas en cualquier puerto de escala de la conferencia de ... no designarán agentes en el mismo; sin perjuicio de que cuando tales oficinas o filiales del miembro no se dediquen a solicitar, reservar o documentar carga, el miembro podrá tener con tal fin un agente en dicho puerto. Los miembros también convienen en que si operan por conducto de un agente o filial en cualquier puerto de escala de la conferencia de ... tendrá sólo un agente o filial en el mismo.

Los miembros podrán tener oficinas propias en lugares que no sean puertos de escala de la conferencia y los agentes de los miembros (que no utilicen sus oficinas propias para solicitar, reservar o documentar carga) podrán también abrir oficinas en esos lugares, si bien los miembros no podrán tener otros agentes distintos de los agentes y subagentes ordinarios nombrados en los puertos de escala de la conferencia y si estos agentes poseen oficinas en puntos distintos a los puertos de escala de la conferencia, tales oficinas no recibirán una comisión por separado y no solicitarán o reservarán embarques excepto para la carga o descarga en puertos cubiertos por su contrato con un miembro. Todos los agentes y subagentes en puertos de escala de la conferencia tendrán la debida autorización oficial y contarán con servicios que se ocupen de los barcos.

c) Sin perjuicio de lo dispuesto en los anteriores párrafos a y b, los miembros podrán remunerar a los expedidores de carga en cuantía fijada por resolución de la conferencia, por servicios tales como cómputo del flete y preparación de copias de conocimientos de embarque.

7. Prohibición de privilegios especiales

Queda prohibido conceder o percibir fletes especiales u otros privilegios o ventajas particulares que no se ofrezcan a todos los usuarios que se encuentren en iguales condiciones. Se entiende por privilegios especiales, entre otras cosas, la concesión de pasajes gratuitos o con tarifa reducida, de viáticos o de alojamiento especial en cualquier lugar o puerto, a un usuario, consignatario o corredor, o posible usuario, consignatario o corredor, o a un empleado, agente o representante de un usuario, consignatario o corredor, o posible usuario, consignatario o corredor, o a un miembro de sus familias.

No se liquidará directa o indirectamente reclamación infundada alguna, cualquiera que sea su índole, a ninguna parte o partes.

Se conviene en mantener el agasajo de clientes dentro de límites razonables y no se entregarán con este carácter numerario ni regalos de importancia.

8. Absorciones

Queda prohibido absorber los derechos de muelle, almacenamiento u otros gastos, a menos que hayan convenido en ello las partes abajo firmantes y figure en la tarifa de conferencia.

9. Medidores Jurados

Siempre que lo estime oportuno, la conferencia empleará en todos los puertos de su jurisdicción medidores jurados para pesar y medir toda la carga recibida para su transporte en barcos de las partes en el presente acuerdo y el costo del servicio correrá por cuenta de las partes de la conferencia que transporten la carga así pesada y medida. No se aceptará carga alguna para su transporte en menos del volumen o peso bruto que resulte de aplicar la tarifa, según certificación de los medidores jurados.

10. Incumplimiento del acuerdo

a) Todo miembro que directamente o por conducto de sus agentes incumpla el presente acuerdo estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios derivados de todas y cada una de las infracciones. Corresponderá a la conferencia determinar éstas y fijar la cuantía de los daños y perjuicios, mediante votación efectuada a tenor de lo dispuesto en el artículo 19; el miembro acusado de incumplimiento del acuerdo no tendrá derecho de voto; lo dispuesto en este artículo no se refiere a las infracciones de los artículos 25 y 30 ni a las prácticas abusivas definidas en el artículo 25.

Si el miembro acusado de incumplir el presente acuerdo no está conforme con la decisión, podrá apelar, en cuyo caso la decisión sobre el incumplimiento y los daños y perjuicios incumbirá a tres árbitros que serán designados en los treinta (30) días siguientes a la fecha en que se reciba la apelación de dicho miembro en las oficinas de la conferencia.

Uno de los árbitros será designado por las dos terceras partes de los miembros, con exclusión del miembro acusado de incumplimiento, otro por el miembro acusado y el tercero será nombrado de común acuerdo por los dos árbitros así designados. El laudo que se adoptará por unanimidad o por decisión de dos árbitros, será firme y obligatorio para todos los miembros. La sentencia arbitral será inapelable.

b) En lugar de pagar los daños y perjuicios o además de hacerlo, el miembro culpable, a elección de la conferencia, podrá ser expulsado de la misma o suspendido del derecho de voto y de otros derechos durante el período que determine la conferencia. La decisión sobre el incumplimiento o la expulsión o la suspensión del derecho de voto y, en este último caso, sobre la duración de la misma, se adoptará de conformidad con el párrafo a *supra*.

c) En ningún caso el miembro acusado tendrá derecho de voto en cualquiera de las cuestiones anteriores. Ese miembro tendrá derecho a ser oído y a defenderse de las acusaciones incluso aunque no tenga derecho de voto en el asunto.

d) Ninguna expulsión será efectiva hasta que se haya notificado al miembro expulsado, con exposición detallada del motivo o motivos de la medida, y remitido por correo aéreo o telegrama copia de la notificación al organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada. También se comunicará sin demora por correo aéreo o telegrama a dicho organismo toda suspensión de los derechos de voto adoptada de conformidad con el presente artículo.

11. Retirada

Cualquier parte podrá retirarse de la conferencia comunicándolo por escrito con sesenta (60) días de antelación; la retirada no

eximirá a la parte de que se trate de responsabilidad por cualquier incumplimiento del acuerdo de conferencia o por cualquier otra causa, o por incumplimiento de una obligación concreta, anterior a la fecha de retirada; salvo acuerdo en contrario de todos los miembros, la parte que haya notificado su retirada no tendrá derecho a votar sobre cualquier asunto de la conferencia, cuando la decisión vaya a aplicarse después de la fecha de retirada de esa parte o siga aplicándose después de esa fecha. Toda retirada se notificará sin demora por correo aéreo o telegrama al organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada.

12. Leal proceder

a) En garantía del leal proceder de los miembros y de la pronta liquidación de cualesquiera daños y perjuicios en que puedan incurrir o del cumplimiento de cualquier laudo del Organismo Neutral o de cualquier decisión o sentencia que pueda dictarse en contra de ellos en virtud de lo dispuesto en el presente acuerdo, los miembros aceptan entregar a la conferencia y conservar en la misma la suma de veinticinco mil (25,000) dólares en moneda de los Estados Unidos o en bonos del tesoro de ese país, que se depositarán o invertirán en la forma convenida por las partes, a tenor de lo dispuesto en el artículo 19.

b) En lugar del numerario o de los bonos del tesoro de los Estados Unidos previstos en el párrafo anterior, todo miembro podrá entregar a la conferencia y conservar en la misma una o más cartas de crédito irrevocables por la suma total de veinticinco mil (25,000) dólares; siempre que esas cartas de crédito obliguen sin reservas al banco a atender cualesquiera órdenes de pago del presidente de la conferencia o del Organismo Neutral que vayan acompañadas de una nota de adeudo cuya fecha sea anterior en más de treinta (30) días a dicha orden y, cuando se trate de una decisión del Organismo Neutral, de copia de tal decisión; y siempre que no se estipulen en esas cartas de crédito otras condiciones de pago, que se mantengan en todo momento en la suma total de veinticinco mil (25,000) dólares y que en todos los demás aspectos sean satisfactorias para la conferencia.

c) Los depósitos y las cartas de crédito a que se hacen referencia en los párrafos a y b, y los réditos que devenguen, caso de que los hubiere, se destinarán al pago de cualesquiera sumas, indemnizaciones o sanciones establecidas por el Organismo Neutral de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y 25 del acuerdo o en otras disposiciones del mismo, a menos que las deudas se hayan satisfecho íntegramente o su pago se haya garantizado antes de que venzan con arreglo al artículo 28. Cuando se entregue una carta de crédito en vez de numerario o bonos del tesoro de los Estados Unidos, el Organismo Neutral estará autorizado a expedir órdenes de pago con cargo a dicho crédito, acompañando copia de su informe sobre incumplimiento del acuerdo y evaluación de los daños y perjuicios y también de la nota de adeudo vencida y exigible, y a percibir del banco en nombre de la conferencia las sumas correspondientes.

d) En caso de terminación del presente acuerdo, separación o retirada de miembros, se devolverá a los interesados sus depósitos, junto con los intereses acumulados que obren en poder de la conferencia o, en su caso, las cartas de crédito se revocarán, una vez satisfecha toda deuda a la conferencia y transcurridos tres (3) meses desde la fecha de terminación o retirada, o una vez tomada una decisión en el Organismo Neutral sobre todo asunto cuya solución estuviera pendiente en la fecha efectiva de terminación o retirada o sobre todo asunto iniciado en el período posterior de tres meses.

13. Compostición de la conferencia

Todo porteador público por vía marítima que haya operado regularmente en la ruta cubierta por el presente acuerdo, o que

demuestre de buena fe su capacidad o propósito de establecer y mantener un servicio de porteador público entre puertos incluidos en el ámbito del presente acuerdo, y que demuestre asimismo de buena fe su capacidad y propósito de cumplir todas las modalidades y condiciones del acuerdo, se convertirá en parte del mismo al firmar el presente documento o copia del mismo y los Acuerdos N.º 8600 y N.º 8820 de la Comisión Marítima Federal o copias de los mismos, depositar en la conferencia la garantía prevista en el artículo 12 del presente acuerdo y pagar el derecho de admisión fijado en el artículo 15. Toda petición de ingreso en la conferencia se tramitará con prontitud según el procedimiento previsto en el artículo 19 del presente acuerdo y no podrá rechazarse la admisión o readmisión de ningún transportista que cumpla las condiciones más arriba expuestas. La admisión se notificará sin demora al organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de 1916, en su forma enmendada, y sólo surtirá efectos a partir de la fecha del matasello de dicha notificación. Se comunicará igualmente sin demora al citado organismo gubernamental toda negativa a admitir un candidato, con una exposición de motivos.

14. Normas y reglamentos

a) Los miembros de la conferencia creada por el presente acuerdo cumplirán las normas y reglamentos que periódicamente establezca la conferencia para regir sus actividades y en los que, entre otras cosas, se dispondrá lo relativo a reuniones, tanto ordinarias como extraordinarias, pago de los gastos de mantenimiento de la conferencia y cualesquiera puntos que en opinión de las partes sean necesarios o convenientes para alcanzar los fines de la conferencia que se exponen en el presente acuerdo.

b) Ninguna norma o reglamento o alteración de los mismos, que suponga una modificación, adición o complemento del presente acuerdo, entrará en vigor hasta que haya sido aprobado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada.

15. Derecho de admisión

Todo candidato tendrá que abonar dos mil (2,000) dólares en el momento de ser admitido o readmitido en la conferencia, de los cuales no se devolverá parte alguna salvo que la conferencia se disuelva, en cuyo caso todas las cantidades que obren en poder de la misma, una vez pagados los gastos, se dividirán entre las partes en la forma que se determine.

16. Reuniones

Las reuniones de la conferencia se celebrarán en ... o en cualquier otro lugar que convengan las partes. Las reuniones ordinarias se celebrarán una vez al mes. El Presidente podrá convocar en todo momento otras reuniones y habrá de hacerlo cuando lo solicite una parte.

17. Convocatoria

A menos que por unanimidad decidan lo contrario los miembros con derecho a voto, el Presidente notificará a todas las partes la convocatoria de la reunión con 24 horas de antelación como mínimo. En la convocatoria se indicará el orden del día de la reunión y en ésta no podrá abordarse tema alguno que no haya sido anunciado previamente en la forma prescrita en el presente artículo a menos que por unanimidad decidan lo contrario todas las partes con derecho a voto.

18. Quórum

Tres cuartas partes de los miembros con derecho a voto constituirán quórum en todas las reuniones, excepto cuando se trate

de modificar el presente acuerdo en cuyo caso será necesaria la concurrencia de cuatro quintas partes de los miembros con derecho a voto.

19. Decisiones

a) Cuando haya quórum, las decisiones relacionadas con el presente acuerdo y que no supongan modificación del mismo, se tomarán por mayoría de dos tercios de todos los miembros presentes y votantes. Cuando se trate de modificaciones del acuerdo, todas las partes convienen en quedar obligadas por los cambios que se introduzcan por decisión de las dos terceras partes de todos los miembros con derecho a voto.

b) El Presidente estará facultado para recabar los votos de las partes por teléfono en lugar de reunir la conferencia. Habrá que comunicarse con todos los miembros con derecho a voto y obtener éste en todos y cada uno de los casos. Las decisiones por teléfono deberán tomarse por mayoría de dos tercios de todas las partes con derecho a voto. El Presidente decidirá si la cuestión planteada reviste importancia suficiente para justificar una votación por teléfono. Si cualquier miembro se opusiera a la votación por teléfono, la cuestión de que se trate habrá de someterse a los miembros en reunión ordinaria o extraordinaria. El Presidente no revelará el voto emitido por teléfono si así lo solicita alguno de los miembros en el momento de votar.

c) A petición de cualquier parte, se procederá a votación secreta en la que actuará de escrutador el Secretario, el cual anunciará si la moción ha sido «aprobada» o «rechazada» sin comunicar el número de votos a favor y en contra.

20. Derecho de voto

Con la salvedad de lo que disponen los artículos 10 y 26, cada parte tendrá un voto en todas las cuestiones y podrá hacerse representar en las reuniones por toda persona debidamente autorizada.

21. Funcionarios y atribuciones

a) Las partes abajo firmantes podrán nombrar un Presidente General, un Presidente y otros funcionarios y fijar las funciones y retribución de cada uno. Las atribuciones de dichos funcionarios podrán acumularse en una sola y misma persona. Se levantará acta de todas las reuniones.

Cuando se nombre un Presidente General, éste gozará de facultades para asumir durante su mandato todas las funciones del Presidente y dispondrá de poderes generales para supervisar las actividades de la conferencia y, excepción hecha de lo que preceptúa el artículo 21 b del presente acuerdo, siempre que en éste se utilice la expresión «Presidente» se referirá al Presidente General, caso de que hubiera sido nombrado, o de no haberse hecho, al Presidente de la conferencia. En el desempeño de sus funciones, el Presidente General gozará de plena autoridad para actuar personalmente o delegar los poderes, obligaciones y responsabilidades que le confiere el presente acuerdo en el Presidente u otros funcionarios, quienes actuarán bajo su supervisión.

b) *Presidente* — El Presidente presidirá todas las reuniones ordinarias y extraordinarias de la conferencia. Si no pudiera asistir a las mismas, lo hará el Presidente General. Si éste tampoco puede hacerlo, presidirá el miembro titular más antiguo del Comité Ejecutivo.

c) *Secretario* — La conferencia nombrará un Secretario que ejercerá todas las funciones que le asigne el presente acuerdo y las que le fije periódicamente el Presidente de la conferencia. El Secretario será remunerado en la cuantía que determinen los miembros.

22. Comité Ejecutivo

La conferencia elegirá un Comité Ejecutivo integrado por cinco (5) miembros y un suplente. Los miembros del Comité

Ejecutivo serán elegidos por los dos tercios como mínimo de las partes en el presente acuerdo con derecho a voto. Inicialmente, el Comité será elegido de tal forma que se sustituya un miembro cada seis meses. Sin embargo, ninguna línea miembro formará parte de dicho Comité durante más de dos años y medio (2,5 años) consecutivos.

El Comité se reunirá el primer miércoles de cada mes y siempre que lo pida el Presidente o un miembro. Todas las decisiones del Comité Ejecutivo se adoptarán por mayoría de votos de sus miembros ordinarios.

Se redactarán actas resumidas de las reuniones del Comité Ejecutivo de las que se enviará copia a todos los miembros de la conferencia después de cada reunión y a la mayor brevedad posible.

El Comité Ejecutivo formulará recomendaciones a la conferencia sobre todas las cuestiones relacionadas con el presente acuerdo cuando lo pida algún miembro de la conferencia y el Presidente comunicará esas recomendaciones a todos los miembros con indicación de si fueron aprobadas por unanimidad en el Comité Ejecutivo y, de no ser así, transmitirá toda opinión disidente sin identificar a sus autores.

El Comité Ejecutivo, ayudado por el Presidente de la conferencia, se encargará de la administración de las oficinas y personal de la conferencia y tendrá facultades para adoptar al respecto todas las decisiones necesarias.

El Presidente de la conferencia, antes de tomar ninguna medida, tendrá el derecho y la obligación de consultar al Comité Ejecutivo siempre que lo estime necesario o conveniente o si la medida se refiere a cuestiones que los miembros de la conferencia no hayan previamente tratado y resuelto.

23. Comité de Fletes

a) Existirá un comité permanente denominado Comité de Fletes, compuesto de tres (3) miembros. El Presidente de la conferencia actuará de presidente del comité (sin derecho a voto) y tendrá facultades para convocarlo siempre que lo estime necesario o conveniente. El Presidente designará los miembros del Comité de Fletes cuyo mandato será de seis meses.

b) Incumbirá al Comité de Fletes estudiar todas las peticiones de que se fijen nuevos fletes y nuevas normas en la tarifa o de que se modifiquen unos y otros, y por conducto del Presidente de la conferencia, formulará recomendaciones por escrito a las reuniones ordinarias o extraordinarias de la conferencia. Todas las decisiones del comité se adoptarán por mayoría de votos de sus miembros.

24. Comité de Ética

Existirá un Comité de Ética, compuesto de tres (3) miembros. El Presidente de la conferencia actuará de presidente del comité (sin derecho a voto) y tendrá facultades para convocarlo siempre que lo estime necesario o conveniente. El Presidente nombrará los miembros del comité cuyo mandato no será inferior a seis (6) meses ni superior a diez (10) meses, fijando el Presidente la duración exacta.

El Comité de Ética tendrá como misión recibir informes del Órgano Neutral y transmitirlos a la conferencia de conformidad con las disposiciones del presente acuerdo relativas al Órgano Neutral.

El Comité de Ética también investigará, informará y se ocupará de las cuestiones de rutina que le remita el Presidente de la conferencia y deberá asimismo ayudar y asesorar al Presidente de la conferencia en las cuestiones relacionadas con las prácticas abusivas.

24-A. Comités especiales

Además de los comités permanentes previstos en los artículos 22, 23 y 24, existirán todos los comités especiales que la conferencia decida en cualquier momento establecer, cuyos miembros serán designados por el Presidente.

25. Organó Neutral

a) Designación y características del Organó Neutral

- 1) La conferencia nombrará, en los términos que se fijen por contrato separado, a una persona, empresa u organización imparcial e independiente que se denominará Organó Neutral con facultades para recibir quejas escritas sobre supuestos incumplimientos del acuerdo de conferencia, de la lista de fletes o de las normas y reglamentos que supongan prácticas abusivas, y para investigar y tomar decisiones sobre las presuntas infracciones y, en el caso de que éstas resultasen fundadas, calcular los daños y perjuicios y percibir, además, las cantidades correspondientes en cuanto proceda su pago.
- 2) La designación del Organó Neutral se efectuará por votación de los miembros de la conferencia según lo dispuesto en el artículo 19 del presente acuerdo. La designación se hará entre los candidatos que estén calificados y dispuestos a aceptar esa función.

Antes de su designación los candidatos habrán de comunicar a la conferencia todos los «intereses financieros o relaciones profesionales o mercantiles» (denominados en lo sucesivo «intereses») que puedan tener con cualquiera de los miembros, sus «empleados, agentes, subagentes o sus sucursales o filiales» (denominados en lo sucesivo «agentes»). También se pedirá al candidato que se comprometa a comunicar, caso de ser designado, cualquier propuesta que pueda recibir en el futuro de crear esos intereses y que prometa solicitar la aprobación de la conferencia antes de aceptar toda propuesta de esa índole. Los intereses así comunicados, caso de que existan, con exclusión de los financieros, no afectarán a la competencia del Organó Neutral, una vez designada por la conferencia con conocimiento de esos intereses, y los miembros no podrán oponerse, basándose en estos motivos, a una investigación, decisión o evaluación de daños y perjuicios por parte del Organó Neutral o sus agentes; no obstante, se pedirá al Organó Neutral que antes de ser designado se comprometa a declararse incompetente en el caso de una queja contra un miembro con el que pueda tener un interés de esa índole. Una vez que se haya descalificado a sí mismo, el Organó Neutral podrá nombrar un agente que no tenga tales intereses con el miembro demandado para que efectúe la investigación correspondiente y estudie la reclamación en nombre del Organó Neutral y ese agente gozará de todos los derechos y obligaciones del Organó Neutral en ese asunto concreto hasta el momento en que comunique su decisión al Comité de Ética, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 4 del apartado f del presente artículo.

- 3) El Organó Neutral tendrá facultades para contratar agentes, abogados y expertos, incluso especialistas en transporte marítimo, de los que se hará responsable, con el fin de que le ayuden en sus investigaciones y estudio de las reclamaciones y para pagar en nombre de la conferencia todo gasto derivado de esa contratación. Los agentes o expertos así designados por el Organó Neutral no tendrán relación alguna con el miembro particular al que se refiera la queja de que se trate, aunque no serán descalificados porque tengan relaciones, que no sean financieras, con cualesquiera otros miembros o sus agentes.
- 4) A los efectos del párrafo a del presente artículo, la expresión «intereses financieros» no comprenderá las relaciones

profesionales o mercantiles derivadas de la contratación del Organó Neutral o de sus agentes o expertos como peritos independientes en materias profesionales o comerciales.

b) Jurisdicción del Organó Neutral

- 1) El Organó Neutral tendrá facultades para ocuparse, de conformidad con el procedimiento establecido en el presente artículo, de todas las reclamaciones que le presente por escrito el Presidente de la conferencia o un miembro de la misma sobre una presunta infracción del acuerdo de conferencia, de la tarifa de fletes, o de las normas o reglamentos, que suponga práctica abusiva o, por iniciativa propia, de toda infracción de lo dispuesto en el presente artículo.
- 2) Por «práctica abusiva», tal como se utiliza en el presente artículo, se entenderá todo favor, beneficio o rebaja, concedidos directa o indirectamente por un miembro o sus agentes a un usuario, consignatario, comprador u otras personas o entidades interesadas en la carga o a cualquiera de sus agentes, o cualquier otro acto o práctica que redunde en una ventaja competitiva desleal con respecto a los demás miembros.
- 3) El Organó Neutral no tendrá facultades para investigar una infracción, que suponga práctica abusiva, que se remonte a más de dos años de la entrega por escrito de la queja correspondiente formulada de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del párrafo b del presente artículo o a más de dos años antes del descubrimiento a que se hace referencia en el apartado 1 del párrafo f del presente artículo.

c) Obligación de las líneas miembros de notificar las infracciones y de ayudar a su investigación

- 1) Los miembros o el Presidente de la conferencia o ambos notificarán sin demora al Organó Neutral por escrito toda información de la índole o naturaleza que sea, que llegue a su conocimiento y que, a su juicio, suponga violación del acuerdo de conferencia, de la tarifa de fletes o de las normas y reglamentos con carácter de práctica abusiva, o cualquier infracción al presente artículo por un miembro o sus agentes; toda omisión por parte de un miembro en comunicar esa información se considerará infracción del presente artículo.

d) Investigables

- 1) El Organó Neutral y sus agentes tendrán el derecho y la obligación de investigar las quejas presentadas por escrito y, con tal fin, podrán visitar las oficinas de cualquier miembro o de sus agentes en horas de trabajo e inspeccionar, copiar y obtener «correspondencia, archivos, documentos, declaraciones firmadas o información oral y cualesquiera otros materiales» (denominados en lo sucesivo «materiales»), que guarden relación con la queja, a juicio del Organó Neutral. Al efectuar esa visita, el Organó Neutral tendrá derecho a coesultar y copiar inmediatamente tales materiales, sin previa selección del miembro o sus agentes.
- 2) En relación con lo anterior, todos los miembros tendrán el derecho y la obligación de suministrar esos materiales y de cooperar con precisión en las entrevistas en cuanto lo pida el Organó Neutral personalmente o sus agentes, sin selección previa e independientemente de que los materiales o personas de que se trate se encuentren en las oficinas propias del miembro o en las de sus agentes. El incumplimiento por un miembro o sus agentes de la obligación de suministrar sin demora los materiales requeridos por el Organó Neutral o sus agentes constituirá una infracción del presente acuerdo por el miembro, que se comprometa a informar plenamente a sus agentes de la responsabilidad en que incurre por el comportamiento de dichos agentes

y a obtener su promesa de cumplir el acuerdo de conferencia, la tarifa de fletes o las normas y reglamentos. Además los miembros se comprometen a cooperar y ayudar al Organó Neutral. A obtener cualquier otra información necesaria siempre que sea posible.

3) La Documentación de la conferencia se pondrá a disposición del Organó Neutral a petición suya y el Presidente de la conferencia y el personal presentarán al Organó Neutral toda la asistencia posible durante las investigaciones.

e) Información confidencial

1) En ningún caso el Organó Neutral comunicará el nombre del demandante al demandado ni a otra persona, incluidos los agentes del Organó Neutral, a menos que le autorice expresamente el demandante.

2) El Organó Neutral considerará confidencial toda la información obtenida en sus investigaciones, sea cual fuere su fuente, y no comunicará tal información a nadie, excepto al Comité de Ética al notificarle las infracciones y la cuantía de la indemnización por daños y perjuicios, y en tal caso sólo en la medida en que lo considere apropiado.

f) Audiencia del demandado: decisiones del Organó Neutral y notificación de las mismas

1) Al concluir su investigación, el Organó Neutral examinará la información obtenida y decidirá con entera libertad si los hechos constituyen infracción del acuerdo, tarifa de fletes o normas y reglamentos, con carácter de práctica abusiva, y si descubre una infracción que no ha sido invocada por el demandante también podrá informar sobre ella y calcular los consiguientes daños y perjuicios que debe indemnizar el miembro responsable.

2) Al seguir el procedimiento previsto en el presente artículo para decidir si existe una infracción, el Organó Neutral no estará sometido a las disposiciones legales sobre testimonio o carga de la prueba en materia penal e incluso civil. En su lugar empleará reglas basadas en el sentido común para determinar si existe o no infracción o evaluar los daños y perjuicios y lo único que se requiere es que la información obtenida convenga al Organó Neutral de que se produjo infracción.

3) Una vez que el Organó Neutral haya terminado su investigación, comunicará al demandado que no ha habido infracción o que existen indicios razonables para suponer que sí se ha producido tal infracción. En este último caso, informará también al demandado de la naturaleza de la supuesta infracción, y le comunicará la información que el Organó Neutral con entera libertad estime oportuno. Al proceder así con el demandado, el Organó Neutral le comunicará la información que obra en su poder a menos que ello revele la identidad del demandante o redunde de otra manera en menoscabo del carácter confidencial de las fuentes de información del Organó Neutral. En todo caso, el Organó Neutral informará al demandado de la naturaleza de la supuesta infracción, tomando en consideración los preceptos básicos de todo proceder íntegro. En los quince (15) días siguientes, o en cualquier plazo que el Organó Neutral considere razonable guiándose por su solo criterio, el demandado, si así lo solicita, podrá reunirse con el Organó Neutral, en presencia o no de su abogado o asesor financiero, y presentar al Organó Neutral cualesquiera explicaciones o información contradictoria que estime adecuada y conveniente. Un taquígrafo independiente que no esté empleado por ninguna línea miembro tomará nota taquígráfica de esa entrevista con el Organó Neutral, y esta transcripción incluirá una copia de todos los documentos, datos y demás material producidos en la audiencia. Se proporcionará al Organó Neutral y al demandado copia de tal transcripción, a la que se agregarán todas las objeciones o correcciones que hagan a la misma

cualquiera de las partes. En esa audiencia, el Organó Neutral tendrá solo en cuenta la información que considere poder comunicar al demandado, junto con las explicaciones y la información contradictoria que éste presente, y tomará su decisión al respecto de conformidad con las pautas establecidas en el apartado 2 del párrafo / del presente artículo.

4) A la vista de su decisión, el Organó Neutral comunicará al demandado que no resulta acreditada una infracción o, si decide que sí la ha habido, la cuantía de los daños y perjuicios. Al calcular estos daños los miembros reconocen que las infracciones del acuerdo de conferencia, tarifa de fletes y normas y reglamentos ocasionan daños considerables, no sólo por el flete perdido sino también por la consiguiente inestabilidad de la estructura de los fletes de la conferencia. Los miembros reconocen asimismo que los daños causados se acumulan con el número de infracciones, aunque reconocen igualmente la dificultad de calcular esos daños con precisión. Por lo tanto, se autoriza al Organó Neutral a que calcule la indemnización de daños y perjuicios de conformidad con el baremo siguiente:

a) Primera infracción: máximo de diez mil (10.000) dólares en moneda de los Estados Unidos o su equivalente en ... al tipo de cambio utilizado en la fecha del pago por los bancos en las ventas por transferencia telegráfica.

b) Segunda infracción: máximo de quince mil (15.000) dólares en moneda de los Estados Unidos o su equivalente en ... el tipo de cambio utilizado en la fecha del pago por los bancos en las ventas por transferencia telegráfica.

c) Tercera infracción: máximo de veinte mil (20.000) dólares en moneda de los Estados Unidos o su equivalente en ... al tipo de cambio utilizado en la fecha del pago por los bancos en las ventas por transferencia telegráfica.

d) Cuarta infracción e infracciones sucesivas: máximo de treinta mil (30.000) dólares en moneda de los Estados Unidos o su equivalente en ... al tipo de cambio utilizado en la fecha del pago por los bancos en las ventas por transferencia telegráfica.

Sin perjuicio de la dificultad de evaluar esos daños con precisión, al determinar su cuantía el Organó Neutral considerará todas las circunstancias atenuantes que estime oportuno.

Una vez tomada su decisión, el Organó Neutral la comunicará al Comité de Ética, junto con la cuantía de los daños y perjuicios calculados, si los hubiera. Además, el Organó Neutral podrá comunicar los datos obtenidos en sus investigaciones pero el alcance de esta información complementaria, caso de haberla, dependerá exclusivamente del criterio del Organó Neutral, y en ningún caso éste comunicará el nombre del demandante sin su autorización o suministrará información confidencial.

5) El Comité de Ética, por conducto del Presidente, notificará a los miembros la decisión y los daños y perjuicios, si los hubiere, y al mismo tiempo pedirá al Presidente que notifique al demandado la decisión, y en caso de infracción, se remitirá al mismo el informe del Organó Neutral y una nota de adeudo de la conferencia por daños y perjuicios.

g) Decisiones del Organó Neutral

1) Las decisiones del Organó Neutral serán firmes e inapelables a menos que en los treinta (30) días siguientes a la fecha en que reciba el informe del Organó Neutral, la línea acusada solicite su revisión por el procedimiento de arbitraje establecido en el párrafo h del presente artículo.

2) Todas las multas impuestas por el Organó Neutral se pagarán a la conferencia en los treinta (30) días siguientes a la recepción por la línea acusada del informe del Organó Neutral, a menos que se solicite su revisión por el procedimiento de arbitraje previsto en el párrafo h del presente artículo.

a) Revisión por el procedimiento de arbitraje

- 1) Notificación del propósito de recurrir al arbitraje. A contar del momento en que reciba la notificación de una decisión adversa del Organó Neutral, el demandado dispondrá de treinta (30) días para comunicar al Presidente de la conferencia por escrito su propósito de pedir que la decisión del Organó Neutral sea revisada por un procedimiento de arbitraje. Caso de no hacerlo perderá su derecho a la revisión.
- 2) Ubicación del arbitraje. Todas las partes abajo firmantes convienen en que el arbitraje se efectúe en ... por un grupo de personas que no tengan relación alguna profesional, mercantil o financiera con ninguno de ellos. Por decisión de las partes, el arbitraje podrá efectuarse en cualquier otro lugar.
- 3) Elección de los árbitros. En los quince (15) días siguientes a la notificación de su propósito de pedir la revisión por el procedimiento de arbitraje, el demandado notificará al Presidente el nombre de un árbitro, y en los cinco (5) días siguientes, la conferencia elegirá un segundo árbitro, por mayoría de dos tercios de todos los miembros presentes y votantes, con exclusión del demandante, comunicándose sin demora al demandado la elección efectuada. En los diez (10) días siguientes, los dos árbitros así designados elegirán un tercer árbitro, a menos que no puedan ponerse de acuerdo en dicho plazo sobre esa elección, en cuyo caso el Presidente depositará inmediatamente los nombres y la dirección de los dos primeros árbitros en la Asociación de Arbitraje Comercial de ... que designará a la mayor brevedad el tercer árbitro, que podrá ser de cualquier nacionalidad.
- 4) Procedimiento de arbitraje. Una vez nombrado el grupo de árbitros, se notificará su composición al demandado, Presidente de la conferencia y Organó Neutral. En los tres (3) días siguientes a esta notificación, el Organó Neutral entregará al grupo copia de la transcripción taquigráfica de la audición, con cualesquiera objeciones o correcciones a la misma previstas en el apartado 3 del párrafo f del presente artículo, y esa documentación constituirá el expediente que se someterá a revisión. Al mismo tiempo, el Organó Neutral remitirá también al grupo arbitral un informe en el que indique los fundamentos en que se basa para decidir que ha habido infracción; certificación de que toda la información y datos en que fundó tal decisión se comunicaron al demandado, y que se le concedió a éste la oportunidad de explicar o refutar esa información y esos datos en el transcurso de la audición. Al mismo tiempo que se comunica al grupo de arbitraje, se remitirá copia de esta documentación al demandado. En los diez (10) días siguientes a la recepción por el Grupo arbitral de la documentación del Organó Neutral, el demandado podrá presentar por escrito su alegato contra el informe del Organó Neutral. En los diez (10) días siguientes a la presentación del alegato, el Organó Neutral podrá presentar su respuesta que se limitará a las cuestiones suscitadas o aducidas por el demandado. Si éste no presenta alegato alguno, el asunto se examinará exclusivamente sobre la base del informe y del expediente que se somete a revisión, suministrados por el Organó Neutral.
- 5) Ambito de la revisión efectuada por los árbitros. Estos, por mayoría de votos, podrán confirmar las decisiones del Organó Neutral o invalidar o modificar cualquier conclusión que consideren errónea, y anular, reducir o aumentar toda sanción pecuniaria que consideren inadecuada (a reserva de los máximos especificados en el apartado 4 del párrafo f del presente artículo. Redactará su decisión por escrito con exposición de los hechos que estime probados y de las conclusiones, lo que deberá hacerse en los treinta (30) días siguientes a la presentación del asunto para su revisión.

Se remitirá copia de la decisión al demandado, al Organó Neutral y al Comité de Ética.

- 6) Carácter de la decisión arbitral. Las decisiones de los árbitros serán firmes, vinculatorias e inapelables, excepción hecha del recurso ante la Comisión Marítima Federal en razón a que el cumplimiento del laudo arbitral constituya infracción de la Ley de Transporte Marítimo de 1916.
- 7) Pago de multas impuestas por los árbitros. Las multas se pagarán a la conferencia en los treinta (30) días siguientes a la recepción de una nota de adeudo del Presidente, en cumplimiento de la decisión arbitral y de conformidad con el párrafo 5. A falta de pago en el plazo debido, la conferencia podrá recurrir a la garantía depositada por la línea en virtud del artículo 12 y la línea incurrirá en mora a tenor del artículo 28. Queda entendido entre los miembros que las decisiones del Organó Neutral o de los árbitros no constituyen prueba de culpabilidad o responsabilidad ante la Ley.

f) Pago de derechos y gastos

Los derechos y los gastos necesarios en que incurran el Organó Neutral y los árbitros en el ejercicio de las funciones establecidas en el presente artículo, correrán por cuenta de la conferencia.

g) Actuaciones legales en relación con las actividades internas

Los miembros convienen en no entablar individual ni colectivamente acción alguna de la índole que sea contra el Organó Neutral o sus agentes o los árbitros por daños y perjuicios derivados de sus decisiones o por cualquier acción u omisión registrada en el desempeño de las funciones que les asigna en el presente artículo. Además, cada miembro se compromete a apoyar a los otros miembros de la conferencia, al Organó Neutral, a sus agentes y a los árbitros contra cualesquiera reclamaciones que puedan presentar sus agentes o empleados contra otros miembros, la conferencia, el Organó Neutral o sus agentes, o los árbitros por daños y perjuicios dimanados de las acciones, omisiones o funciones del Organó Neutral o los árbitros.

26. Mantenimiento del servicio

a) Se considerará suspensión del servicio que cualquier parte en el presente acuerdo no efectúe una travesía en las rutas incluidas en el ámbito del mismo en un período de noventa (90) días consecutivos y toda parte cuyos servicios hayan sido así suspendidos no tendrá derecho de voto sobre cualquier materia comprendida en el presente acuerdo, con excepción de los cambios en el mismo, hasta que haya reanudado el servicio.

b) Si cualquier parte, cuyos servicios hayan sido así suspendidos, no los reanuda en un período de noventa (90) días consecutivos después de la terminación del primer período de noventa (90) días, la conferencia podrá declarar, de conformidad con el artículo 19, que esa parte ha abandonado el servicio en las rutas comprendidas en el presente acuerdo. La parte de cuyo servicio se trate no tendrá derecho de voto en ninguna decisión relativa al presente acuerdo. Cuando se declare el abandono, tal como se prevé en el presente artículo, la parte cuyo servicio se declare abandonado recibirá notificación inmediata de este hecho por la conferencia, con exposición detallada de los motivos y desde ese momento se considerará que tal parte ha dejado de ser automáticamente miembro de la conferencia.

c) Las partes considerarán que los actos de guerra, huelgas, cierres patronales, otras perturbaciones laborales o casos de fuerza mayor, les eximen de la aplicación de los párrafos a y b anteriores. En ningún caso la parte cuyos servicios hayan sido suspendidos durante un período de ciento ochenta (180) días consecutivos tendrá derecho de voto sobre cualquier asunto relacionado con el presente acuerdo, inclusive las modificaciones en el mismo,

(342...)

a menos que la conferencia considere justificada dicha suspensión del servicio por las causas antes enumeradas.

d) Por correo aéreo o telegrama se notificará sin demora la pérdida o restablecimiento de los derechos de voto o el abandono del servicio al organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de 1916, en su forma enmendada. A la notificación de abandono del servicio acompañará exposición detallada de la razón o razones del mismo.

e) Se considerará reanudado el servicio a partir de la fecha en que un buque empiece a cargar en su primer puerto de escala en ... para efectuar una travesía a cualquier puerto comprendido en el presente acuerdo.

27. Gastos de la conferencia

Los gastos de la conferencia se distribuirán a prorrata entre los miembros en la forma que ellos mismos determinen periódicamente.

28. Miembros morosos

Incurrirá en mora el miembro que no pague cualquier cantidad adeudada a la conferencia en los treinta (30) días siguientes a la recepción del aviso correspondiente.

29. Facturas comerciales y manifiestos de carga

a) Antes de extender conocimientos de embarques, los miembros obtendrán de los usuarios facturas o declaraciones debidamente certificadas para cada embarque y deberán depositar las mismas, junto con copias conformes de los manifiestos de carga preparados y certificados por los miembros, en las oficinas de la conferencia, de conformidad con los reglamentos que pueda establecer periódicamente ésta. Dichos reglamentos pueden prescribir la imposición de sanciones por falta de cumplimiento o cumplimiento defectuoso; el pago de estas sanciones, sin embargo, no eximirá al miembro de cumplir su obligación.

b) Los documentos así depositados podrán ser comprobados en su totalidad o en parte, de conformidad con los reglamentos que establezca periódicamente la conferencia, a fin de verificar si la clasificación de la carga y la aplicación de los fletes de la tarifa son correctas. Esos reglamentos pueden prescribir el pago de sanciones pecuniarias por la aplicación de fletes indebidos; el pago de tales sanciones, sin embargo, no eximirá al miembro de la obligación de aplicar y recaudar el flete de conformidad con la tarifa.

30. Prohibición de divulgar asuntos de la conferencia

a) Todo miembro tendrá obligación estricta de guardar secreto sobre todas las cuestiones y asuntos de que se ocupe la conferencia, ya sea para su estudio o para adoptar una decisión al respecto. Todo miembro que divulgue esa información a personas ajenas a la conferencia será sancionado con una multa, cuya cuantía será determinada por la conferencia pero que no excederá, por cada infracción, de mil (1.000) dólares. El miembro infractor no votará al decidirse la imposición de una multa o su cuantía de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

b) Las disposiciones del presente artículo se referirán, aunque no se limitarán, a la publicación de cualesquiera documentos confidenciales de la conferencia.

c) Si la conferencia no pudiera llegar a determinar la responsabilidad por una infracción de este artículo mediante votación de los miembros, el asunto, a petición de cualquier miembro de la conferencia, podrá ponerse en manos de un organismo confidencial exterior elegido por la conferencia para que averigüe y determine, por cuenta de ésta, la identidad de la parte o partes infractoras.

d) Sólo el Secretario, siguiendo instrucciones del Presidente, podrá dar publicidad a los asuntos, debates y deliberaciones de la conferencia.

31. Responsabilidad por actos de empleados, agentes, subagentes, filiales y sucursales, y compañías de seguros

a) Los miembros responderán de que sus empleados, agentes, subagentes, filiales y sucursales que participen en las actividades de la ruta actuarán en todo momento de conformidad con el espíritu y la letra del acuerdo de la conferencia, de su tarifa y de las normas y reglamentos correspondientes.

b) Cada miembro adoptará las medidas que estime necesarias para garantizar el cumplimiento por sus agentes, subagentes, filiales y sucursales del acuerdo de conferencia, de la tarifa y de las normas y reglamentos.

c) Se conviene en que las disposiciones anteriores del presente artículo no se aplican a las pólizas de fletamento concertadas entre fletadores de carga a granel y navieros que no sean miembros del presente acuerdo. Aquellas partes y sus agentes que cuenten con servicios de fletamento podrán actuar de intermediarios en tales transacciones y también de agentes administrativos.

32. Responsabilidad de la conferencia

Si un miembro incurre en costas procesales como resultado del cumplimiento del presente acuerdo o de cualquier norma o reglamento establecido en aplicación del mismo, tales costas y cualesquiera daños que sufra dicho miembro como consecuencia de actuaciones judiciales correrán por cuenta de la conferencia y se distribuirán a prorrata entre las partes en el presente acuerdo; siempre, sin embargo, que la conferencia determine que esos gastos o daños se han producido sin culpa del miembro y siempre, además, que ese miembro antes de adoptar ninguna medida comunique a la conferencia la iniciación del proceso contra él o el riesgo de que esto ocurra.

33. Parte en otros acuerdos

Todo porteador que entre en esta conferencia se convertirá en parte de todos los convenios concertados entre las líneas miembros de la conferencia (convenios concertados conjuntamente por dichas líneas miembros en su calidad de miembros de la conferencia) y cualquier otro porteador o persona sometida a la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada, y todo porteador que se retire de la conferencia cesará de ser parte en esos convenios, siempre que estos instrumentos se depositen y aprueben de conformidad con las disposiciones de dicha Ley y contengan disposiciones concretas para la admisión o retirada del mismo.

34. Aprobación oficial en virtud del artículo 15

Este acuerdo quedará supeditado a la aprobación del organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada.

35. Modificación o cancelación

Ninguna modificación o cancelación del presente acuerdo o de cualquier parte del mismo será válida y obligatoria para los miembros abajo firmantes hasta que haya sido remitida al organismo gubernamental encargado de la aplicación del artículo 15 de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de 1916, en su forma enmendada, y haya sido aprobada por el mismo, y no se llevará a efecto total o parcialmente antes de dicha aprobación.

Depositada por procuración y en nombre de los porteadores siguientes miembros de la ... CONFERENCE.

(Nombres de las líneas miembros.)

PODER EJECUTIVO**SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES**

DECRETO por el que se promulga la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, adoptada en la ciudad de Ginebra el 6 de abril de 1974.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRÍA ALVAREZ, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el día seis del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cuatro, se adoptó en la ciudad de Ginebra, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada anexa.

Que la mencionada Convención fue aprobada por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día veintitrés del mes de diciembre del año mil novecientos setenta y cinco, según Decreto publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del día once del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis.

Que fue aceptada por mí el día quince del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis, habiéndose efectuado el depósito del Instrumento de Adhesión, respectivo en poder del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, el día seis del mes de mayo del mismo año.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y, para su debida observancia, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y seis.—Luis Echeverría Álvarez.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Alfonso García Robles.—Rúbrica.

La Licenciada María Emilia Téllez, oficial mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores, certifica:

Que en los Archivos de esta Secretaría, obra copia certificada de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, abierta a firma en la Sede de la Organización de las Naciones Unidas, desde el primero del mes de julio del año mil novecientos setenta y cuatro hasta el día treinta del mes de junio del año mil novecientos setenta y cinco, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS**Objetivos y principios**

Las Partes Contratantes en la presente Convención,

DESEANDO 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 su 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 eficaces 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 pidan, 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 afecten a esas partes y deben publicar toda información importante sobre sus actividades.

HAN CONVENIDO en lo siguiente:

(Continúa el texto de la Convención)

(344...)

BIBLIOGRAFIA

Documentos y folletos.

- México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
1970 Técnica y Política Tarifaria .
México, D. F. 64 pp.

- CUTMA.
1975 Memorias. V Asamblea General.
Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre, -
Marítimo y Aéreo.
Bogotá, Colombia. 47 pp.

- CUTMA.
1977 II Congreso Nal. de Transporte de Carga , Memorias.
CUTMA.
Bogotá, Colombia. 255 pp.

- IMCE
1975 Mecanismos de Control y Análisis de Fletes Marítimos .
Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Publicación -
Núm. 351.
México, D. F. 6 pp.

- IMCE
1976 Comisión Nacional de Fletes Marítimos .
IMCE. Publicación Núm. 460.
México, D. F. 16 pp.

- CUTMA
1977 Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre,
Marítimo y Aéreo.
Ed. Copicentro Litografía
Bogotá, Colombia. 27 pp.

- CODUTI
1977 Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional.
Ed. Falconbridge Dominicana
Santo Domingo, República Dominicana.
28 pp.

- CODUTI
1976 Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional.
Ed. Falconbridge, Dominicana
Sto. Domingo, Rep. Dom. 14 pp.

(345...)

- THE CENTRAL FREIGHT BUREAU OF SRI LANKA.
1978 Annual Report. 1977 .
Colombo, Sri Lanka. 61 pp.
- THE CENTRAL FREIGHT BUREAU OF SRI LANKA.
1975 Annual Report. 1974 .
Ed. M. D. Gumasena & Co.
Colombo, Sri Lanka. 46 pp.
- THE CENTRAL FREIGHT BUREAU OF SRI LANKA.
1973 Annual Report for the year 1973 .
Ed. Aitken Spence & Co.
Colombo, Sri Lanka. 32 pp.
- BRITISH SHIPPERS' COUNCIL
1974 Annual Report. 1973.
Gwynne Printers, Ltd.
Londres, Inglaterra. 41 pp.
- REGULAMENTO DE CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARITIMOS BRASIL/MEXICO/BRASIL.
1976 Brasil 10 pp.
- COPERUT
1977 Consejo Peruano de Usuarios del Transporte. Estatutos .
Lima, Perú. 14 pp.
- CUTMA
1977 II Congreso Nacional de Transporte de Carga. Documento de trabajo de la Comisión Marítima - Portuaria.
Bogotá, Colombia 122 pp.
- MEXICO, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
1978 La Infraestructura Portuaria en México como Medio de - Desarrollo .
S.P.H.M., Dirección General de Obras Marítimas.
México, D. F. 14 pp.
- IMCE
1975 Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C.
IMCE. Publicación Núm. 291
México, D.F. 5 pp.
- IMCE
1976 La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. Su organización y estatutos.
IMCE. Publicación Núm. 441
México, D.F. 30 pp.

(346...)

- OEA 1977 Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Programación de la Asamblea Constitutiva.
Ministerio de Comercio. Dirección General de Comercio Exterior.
Lima, Perú. 6 pp.

- OEA 1977 Bases para la Estructuración y Funcionamiento de la División de Fletes.
Armada del Ecuador. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
Guayaquil, Ecuador. 53 pp.

- OEA 1977 Vergnaud Carvajal, Jorge.
Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Incidencia Económica del Transporte Marítimo para los Países en Desarrollo.
Guayaquil, Ecuador. 56 pp.

- OEA 1979 OEA-CEPAL/MEX/SRNET/15 (Preliminar)
La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional (antecedentes y aspectos de interés para los países en desarrollo).
México, D. F. 60 pp.

- ONU, UNCTAD 1967 Examen de Algunos Aspectos del Sistema de Carga Unificada para el Transporte de Carga: aplicación a los países en desarrollo.
Nueva York. 106 pp.

- ONU, UNCTAD 1967 TD/B/C.4/20/Rev. 1.
Consultas en Materia de Transporte Marítimo.
Nueva York. 285 pp.

- ONU, UNCTAD 1967 TD/B/c.4/30/Rev. 1.
Informe de la Comisión del Transporte Marítimo. Segundo Período de Sesiones.
Ginebra, Suiza. 32 pp.

- ONU, UNCTAD 1968 TD/B/C.4/31.
El Transporte Marítimo de Líneas Regulares en el Comercio Exterior de la India.
Nueva York. 197 pp.

- ONU, Consejo Económico y Social. 1968 Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina.
Programa de Transporte CEPAL/OEA.
Nueva York. 181 pp.

(348...)

- ONU, UNCTAD 1972 TD/B/C.4/ISL/L.27
Prácticas de las Conferencias Marítimas. Proyecto de Resolución presentado por Argentina, Brasil, Colombia, Chile y México.
Ginebra, Suiza 11 pp.
- ONU, UNCTAD 1972 TD/B/C.4/102
Las Prácticas Comerciales y el Transporte Marítimo.
Ginebra, Suiza 29 pp.
- ONU, UNCTAD 1973 TD/B/C.4/108
Oficina Central de Reserva de Espacio de Carga de Sri Lanka.
Ginebra, Suiza 36 pp.
- ONU, UNCTAD 1973 TD/B/C.4/109
Movimientos de Mercancías en los Muelles, Métodos sistemáticos para mejorar las operaciones de manipulación de carga general.
Ginebra, Suiza 78 pp.
- ONU, UNCTAD 1973 TD/B/C.4/112
Relación entre los Cambios de los Fletes y los Cambios de los Costos del Transporte Marítimo y su efecto sobre el Comercio de Exportaciones de los Países en Desarrollo.
Ginebra, Suiza 40 pp.
- ONU, UNCTAD 1974 TD/CODE/L.16
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Definición de ciertos términos utilizados en el Código.
Ginebra, Suiza 3 pp.
- ONU, UNCTAD 1974 TD/CODE/L.18
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 16 pp.
- ONU, UNCTAD 1974 TD/CODE/L.18/Add. 2.
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 4 pp.
- ONU, UNCTAD 1974 TD/CODE/L.18/Add.3.
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 11 pp.

(346...)

- OEA 1977 Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Programación de la Asamblea Constitutiva.
Ministerio de Comercio. Dirección General de Comercio Exterior.
Lima, Perú. 6 pp.
- OEA 1977 Bases para la Estructuración y Funcionamiento de la División de Fletes.
Armada del Ecuador. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
Guayaquil, Ecuador. 53 pp.
- OEA 1977 Vergnaud Carvajal, Jorge.
Programa Portuario y de Transporte Marítimo. Incidencia Económica del Transporte Marítimo para los Países en Desarrollo.
Guayaquil, Ecuador. 56 pp.
- OEA 1979 OEA-CEPAL/MEX/SRNET/15 (Preliminar)
La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional (antecedentes y aspectos de interés para los países en desarrollo).
México, D. F. 60 pp.
- ONU, UNCTAD 1967 Examen de Algunos Aspectos del Sistema de Carga Unificada para el Transporte de Carga: aplicación a los países en desarrollo.
Nueva York. 106 pp.
- ONU, UNCTAD 1967 TD/B/C.4/20/Rev. 1.
Consultas en Materia de Transporte Marítimo.
Nueva York. 285 pp.
- ONU, UNCTAD 1967 TD/B/c.4/30/Rev. 1.
Informe de la Comisión del Transporte Marítimo. Segundo Período de Sesiones.
Ginebra, Suiza. 32 pp.
- ONU, UNCTAD 1968 TD/B/C.4/31.
El Transporte Marítimo de Líneas Regulares en el Comercio Exterior de la India.
Nueva York. 197 pp.
- ONU, Consejo Económico y Social. 1968 Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina.
Programa de Transporte CEPAL/OEA.
Nueva York. 181 pp.

(347...)

- ONU, UNCTAD
1969 TD/B/C.4/55
Informe de la Comisión de Transporte Marítimo sobre su Tercer Período de Sesiones.
Nueva York. 48 pp.
- ONU, UNCTAD
1970 TD/B/C.4/62/Rev. 1
El Sistema de Conferencias Marítimas.
Nueva York. 105 pp.
- ONU, UNCTAD
1970 TD/B/C.4/75
Unitarización de la Carga.
Nueva York. 164 pp.
- ONU, UNCTAD
1971 TD/B/C.4/89
Informe de la Comisión de Transporte Marítimo sobre la Primera Parte de su Quinto Período de Sesiones.
Nueva York. 65 pp.
- ONU, UNCTAD
1971 TD/105
Fletes de Promoción para las Exportaciones no Tradicionales de los Países en Desarrollo.
Ginebra, Suiza. 14 pp.
- ONU, UNCTAD
1971 TD/105/Supp. 1
Fletes de Promoción para las Exportaciones no Tradicionales de los Países en Desarrollo.
Ginebra, Suiza. 61 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TD/104/Rev. 1
Reglamentación de las Conferencias Marítimas. Código de Conducta Aplicable al Sistema de Conferencias Marítimas.
Nueva York 38 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TAD/INF/519
S. T.
Ginebra, Suiza. 6 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TD/177
El Transporte Marítimo en los años 70'.
Nueva York 48 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TD/B/C.4/ISL/L.21.
Prácticas de las Conferencias Marítimas. Memorando sobre el 'Código de Conducta aplicable al sistema de Conferencias Marítimas', adjunto al documento TD/128.
Ginebra, Suiza. 3 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TD/B/C.4/ISL/L.26
Prácticas de las Conferencias Marítimas. Proyecto de Resolución presentado por Argelia, Costa de Marfil, Ceilán, Egipto, Etiopía, Filipinas, Gabón, Ghana, India, Indonesia, Irak y Paquistán.
Ginebra, Suiza. 30 pp.

(348...)

- ONU, UNCTAD
1972 TD/B/C.4/ISL/L.27
Prácticas de las Conferencias Marítimas. Proyecto de Resolución presentado por Argentina, Brasil, Colombia, Chile y México.
Ginebra, Suiza 11 pp.
- ONU, UNCTAD
1972 TD/B/C.4/102
Las Prácticas Comerciales y el Transporte Marítimo.
Ginebra, Suiza 29 pp.
- ONU, UNCTAD
1973 TD/B/C.4/108
Oficina Central de Reserva de Espacio de Carga de Sri Lanka.
Ginebra, Suiza 36 pp.
- ONU, UNCTAD
1973 TD/B/C.4/109
Movimientos de Mercancías en los Muelles, Métodos sistemáticos para mejorar las operaciones de manipulación de carga general.
Ginebra, Suiza 78 pp.
- ONU, UNCTAD
1973 TD/B/C.4/112
Relación entre los Cambios de los Fletes y los Cambios de los Costos del Transporte Marítimo y su efecto sobre el Comercio de Exportaciones de los Países en Desarrollo.
Ginebra, Suiza 40 pp.
- ONU, UNCTAD
1974 TD/CODE/L.16
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Definición de ciertos términos utilizados en el Código.
Ginebra, Suiza 3 pp.
- ONU, UNCTAD
1974 TD/CODE/L.18
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 16 pp.
- ONU, UNCTAD
1974 TD/CODE/L.18/Add. 2.
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 4 pp.
- ONU, UNCTAD
1974 TD/CODE/L.18/Add.3.
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multilateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 11 pp.

(349...)

- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.19/Add.1
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multi-
lateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta
de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos
de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda
Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 5 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.20
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multi-
lateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta
de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos
de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda
Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 2 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.20/Add.1
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multi-
lateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta
de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos
de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda
Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 1 p.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.24
Informe de la Segunda Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 3 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.25
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multi-
lateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta
de las Conferencias Marítimas: Texto aprobado por la ter-
cera Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 16 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.25/Add. 1
Preparación de una Convención o de otro Instrumento Multi-
lateral con Fuerza Obligatoria sobre un Código de Conducta
de las Conferencias Marítimas: Textos de ciertos párrafos
de las secciones B a E del Código aprobados por la Segunda
Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 8 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/L.26
Informe de la Primera Comisión Principal.
Ginebra, Suiza 3 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/CODE/11
Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas
sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
Acta Final.
Ginebra, Suiza 7 pp.
- ONU, UNCTAD
1974
TD/99
La Estrategia Internacional del Desarrollo en Acción: Fun-
ción de la UNCTAD.
Ginebra, Suiza 87 pp.

(350...)

- ONU, UNCTAD
1975 TD/CODE/10 (Vol. I)
Conferencia de Plenipotenciario de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: - Acta Final.
Ginebra, Suiza 160 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/CODE/13/Add 1 (Vol. II)
Conferencias de Plenipotenciario de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: - Acta Final (incluidas la Convención y las Resoluciones y requisitos en cuanto a tonelaje).
Nueva York 27 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/123/Suplem. Núm. 2
Informe de la Comisión de Transporte Marítimo. Sexto período de sesiones.
Nueva York 36 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127
Consultation Machinery. Protection of Shipper Interests: What are Shipper Interests.
Ginebra, Suiza 9 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp. 1
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: un programa de acción.
Ginebra, Suiza 30 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp. 2
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios.
Ginebra, Suiza 23 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp.3
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: organismos de investigación sobre transporte marítimo.
Ginebra, Suiza 25 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp.4
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: agrupación de cargas homogéneas.
Ginebra, Suiza 22 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp.5
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: agregación de cargas en las líneas regulares.
Ginebra, Suiza 12 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp.6
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: las compañías nacionales de transporte marítimo.
Ginebra, Suiza 8 pp.

(351...)

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/127/Supp.7
Mecanismo de Conducta. Protección de los Intereses de los Usuarios: el desarrollo tecnológico y el transporte multimodal.
Ginebra, Suiza 13 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/128
Fletes. Costos y Fletes en las Líneas Regulares.
Ginebra, Suiza 30 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/128
Las Innovaciones Técnicas en la Esfera del Transporte Marítimo y sus Efectos en los Puertos.
Ginebra, Suiza 16 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/130
Other Business. Port Congestion Surcharges: policy issues.
Ginebra, Suiza 18 pp.

- ONU, UNCTAD
1975 TD/B/C.4/135
Fletes. Fletes Francos de Carga y Descarga.
Ginebra, Suiza 14 pp.

- ONU, UNCTAD
1976 TD/B/C.4/130/Supp.1
Recargos por Congestión de los Puertos.
Ginebra, Suiza 83 pp.

- ONU, UNCTAD
1976 TD/B/C.4/154
Eficacia de las Organizaciones de Usuarios.
Ginebra, Suiza 30 pp.

- ONU, UNCTAD
1977 TD/B/C.4/L.124
Eficacia del Mecanismo de Consulta.
Nueva York 271 pp.

- ONU, UNCTAD
1977 TD/B/C.4/(VIII)/Misc.5
Informe de la Comisión de Transporte Marítimo sobre su VIII Período de Sesiones.
Ginebra, Suiza 79 pp.

- ONU, UNCTAD
1977 TD/B/C.4/INF.18
Situación de la Convención de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
Ginebra, Suiza 12 pp.

- ONU, UNCTAD
1978 TD/B/C.4/169
El Transporte Marítimo en 1976.
Nueva York 95 pp.

- ONU, UNCTAD
1978 TD/B/C.4/173
Informe de la Comisión de Transporte Marítimo sobre su VIII Período de Sesiones.
Nueva York 40 pp.

(352...)

- México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 1981 Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras.
Comisión Nacional de Fletes Marítimos
México, D.F. 119 pp.
- OEA 1974 CIES/CECON-TRANS/16
Los Consejos de Usuarios y los Mecanismos de Consulta en
América Latina.
Washington, D. C. 12 pp.
- OEA 1975 CIES/CECON-TRANS/27.
Bases Generales para el Funcionamiento y/o Fortalecimiento
de las Organizaciones de Usuarios del Transporte Interna-
cional en América Latina.
Washington, D. C. 102 pp.
- OEA 1975 CIES/CECON-TRANS/27-Add 1.
Bases Generales para el Funcionamiento y/o Fortalecimiento
de las Organizaciones de Usuarios del Transporte Interna-
cional en América Latina.
Washington, D. C. 25 pp.
- OEA 1975 CIES/PUERTOS/55
VII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. IV
Conferencia Portuaria Interamericana.
Washington, D. C. 33 pp.
- OEA 1976 CIES/CECON-TRANS/41.
Unidades Técnicas para el Registro y Análisis de los Fle-
tes Marítimos.
Washington, D. C. 48 pp.
- OEA 1976 CIES/CECON-TRANS/40-Add. 2.a.
Evolución del Transporte Marítimo Interamericano. II. a.
Composición de la Industria Naviera.
Washington, D. C. 37 pp.
- OEA 1976 CIES/CECON-CON/33
Productos de América Latina Exportados a Estados Unidos -
con Fletes N.O.S.
Washington, D. C. 12 pp.
- OEA 1976 CIES/CECON-TRANS/40-Add. 6
Evolución del Transporte Marítimo Interamericano. VI; -
Facilitación del Transporte Marítimo.
Washington, D. C. 7 pp.
- OEA 1977 CIES/CECON-TRANS/53
Informe del Relator de la Unión de Consulta sobre Fletes
Marítimos N.O.S.
Washington, D. C. 8 pp.
- OEA 1977 CIES/CECON/249
Informe del Grupo Ad-hoc de Transporte Marítimo a la VII
Reunión de la Comisión Especial de Consulta y Negociación
(CECON).
Washington, D. C. 18 pp.
- OEA 1977 Programa Portuario y de Transporte Marítimo. COPERUT, una
necesidad nacional
Ministerio de Comercio. Dirección General de Comercio Exterior.
Lima, Perú. 9 pp.

(353...)

- ONU, UNCTAD
1978 TD/B/C.4/176
Protection of Shipper Interests,
Nueva York. 42 pp.
- ONU, UNCTAD
1978 TD/222
Shipping Participation of the Developing Countries In World
Shipping and the Development of their Merchant Marines,
Ginebra, Suiza. 24 pp.
- ONU, UNCTAD
1978 TD/B/C.4/180
Relación entre los Usuarios en Ambos extremos de la Ruta,
Ginebra, Suiza. 14 pp.
- ONU, UNCTAD
1978 TD/B/C.4/INF. 23
Situación de la Convención sobre un Código de Conducta de
las Conferencias Marítimas,
Ginebra, Suiza. 1 p.
- ONU, UNCTAD
1978 TD/222
Shipping Participation of the Developing Countries in World
Shipping and the Development of their Merchant Marines,
Ginebra, Suiza. 24 pp.
- ONU, UNCTAD
1979 77/MM(IV)/L.1/Add. 7
Draft Report of the Senior Officials Meeting,
IV Reunión Ministerial del Grupo de los 77. Arusha, Rep. -
Unida de Tanzania 7 pp.
- ONU, UNCTAD
1979 TD/B/AC.15(VI)/WG/L.1/Add.1
Proyecto de artículos preparados por el Grupo de Redacción,
Ginebra, Suiza. 23 pp.
- ONU, UNCTAD
1979 TD/223
Situación de la Convención sobre un Código de Conducta de -
las Conferencias Marítimas,
Manila, Filipinas. 10 pp.
- ONU, UNCTAD
1980 TD/B/C.4/206
Situación de la Convención sobre un Código de Conducta de -
las Conferencias Marítimas,
Ginebra, Suiza. 6 pp.
- ONU, UNCTAD
1979 TD/223
Transporte Marítimo: acontecimientos relacionados con la -
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias -
Marítimas. Situación de la Convención,
Manila, Filipinas. 17 pp.
- THE CENTRAL FREIGHT BUREAU OF
SRI LANKA
1976 Annual Report, 1975,
Colombo, Sri Lanka. 60 pp.
- THE CANADIAN SHIPPERS' COUNCIL
1966 The Canadian Shippers' Council. Incorporated 1966,
Canadá. 7 pp.

(354...)

- THE CANADIAN SHIPPERS' COUNCIL
1974 7th. Annual Meeting.
Canadá. 5 pp.
- BRITISH SHIPPERS' COUNCIL
1970 Annual Report 1969.
Inglaterra. 34 pp.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
1979 "Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante".
México. 94 pp.
- COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA
1979 Reglamento del Consejo (CEE).
Núm. 954/79 (Traducción al Español por la ALAMAR)
Manila, Filipinas. 6 pp.

TESIS

- SANTANDER G., Félix José
1976 Incidencia del Pago de los Fletes Marítimos en la Balanza de Pagos de México y su importancia en la Economía Nacional.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F. 176 pp.
- VAZQUEZ AHEDO, Gilberto
1977 La Consolidación de Producción y Servicios como Solución al Problema de Comercialización Internacional de Productos Manufacturados de México.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D.F. 294 pp.
- GALLEGOS L., Sergio A.
1972 Los Fletes Marítimos: Factor de Desarrollo en el Comercio Exterior de México.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F. 178 pp.
- ANDRADE H., Julio A., et. al.
1976 El Registro de Fletes y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo. Su Necesidad. El Caso de México.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F. 388 pp.
- QUINTERO I., Germán A.
1976 El Transporte Marítimo en el Comercio Internacional.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F. 138 pp.
- MUELA LOPEZ, Bertha A.
(En trámite) La Regulación Jurídica - Administrativa de la Exportación en México.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F.

(355...)

- SALGADO S., José E.
1967 El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales.
UNAM. FCPS; Licenciatura en Relaciones Internacionales.
México, D. F. 498 pp.

LEYES

- MEXICO, H. Congreso de la Unión.
1978 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
(Corregida y aumentada)
México, D. F. 69 pp.
- CANADA
1970 Shipping Conferences Exemption Act.
Queen's Printer for Canada
Canadá. 986 pp.

LIBROS Y DICCIONARIOS

- SCOTT, H. M.
1973 Curso Elemental de Economía.
(Traducción Inglés: I. Márquez)
Fondo de Cultura Económica 12a. reimpresión.
México, D. F. 197 pp.
- ASHTON, T.S.
1975 La Revolución Industrial.
(Traducción Inglés: F. Cuevas Cancino)
Fondo de Cultura Económica 6a. reimpresión.
México, D. F. 195 pp.
- TORRES GAYTAN, Ricardo
1973 Teoría del Comercio Internacional.
Ed. Siglo XXI 2a. Edición.
México, D. F. 467 pp.
- MARTINEZ LACLINCHE, Roberto
1970 Curso de Teoría Monetaria y del Crédito.
UNAM. Textos Universitarios.
México, D. F. 265 pp.
- ARTEAGA, René
1973 México y la UNCTAD.
Fondo de Cultura Económica.
México, D. F. 108 pp.
- PARDINAS, Felipe
1972 Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales.
Siglo XXI 7a. Edición.
México, D. F. 188 pp.

(356...)

- GARZA MERCADO, Arfo
1971. Manual de Técnicas de Investigación.
Colegio de México. Reimpresión.
México, D. F. 187 pp.

- TORRES GAYTAN, Ricardo
1972 Teoría del Comercio Exterior.
d. Siglo XXI
México, D.F. 386 pp.

- PLANO, Jacko y OLTON, Roy
1971 Diccionario de Relaciones Internacionales.
(Traducción Inglés: I. Meza Nieto)
Ed. Limusa - Wiley, S. A.
México, D. F. 465 pp.

- GARCIA PELAYO y GROSS, Ramón
1976 Pequeño Larousse Ilustrado.
Larousse de México, S. A.
México, D. F. 1,663 pp.

- SALVAT EDITORES
1976 Enciclopedia Salvat Diccionario.
Salvat Editores, S. A.
México, D. F.

ARTÍCULOS Y PUBLICACIONES PERIÓDICAS.

- IMCE, Comisión Nacional de Fletes Marítimos.
1974 "Carta a los Usuarios del Transporte Internacional".
Núms. 7, 8 y 10; Vol. I.
Quincenal.
México, D. F. 11 pp.

- CUTMA
1975 "Boletín Técnico".
Núm. 17. Mensual.
Bogotá, Colombia. 8 pp.

- EXCELSIOR
1979 "Excelsior".
Pág. 9-A (Febrero 13). Diario.
Director: Regino Díaz R.
México, D. F.

- IMCE, Comisión Nacional de Fletes Marítimos.
1974 "Carta a los Exportadores".
Núm. 19; Vol. III.
Quincenal.
México, D. F. 7 pp.

- CUTMA
1978 "Boletín Técnico".
Enero - Febrero 1978. Bimestral.
Bogotá, Colombia. 12 pp.

(357...)

- CUTMA
1978 Revista "Carga Internacional".
Núm. 1, Vol. 1 (julio-agosto)
Bimestral.
Bogotá, Colombia. 26 pp.
- SALGADO S., José E.
1974 "Mil Millones se van al Agua por falta de Barcos".
Revista TRANSFORMACION de la CANACINIRA.
Núm. 122, Vol. XIV (Enero)
Mensual.
México, D. F. 44 pp.
- CUTMA
1975 Revista "El Transporte en el Grupo Andino".
Núm. 1. Bimestral
Ed. Salazar Hnos.
Bogotá, Colombia. 32 pp.
- CUTMA
1977 Revista "El Transporte en el Grupo Andino".
Núm. 8 (Octubre). Bimestral.
Bogotá, Colombia. 48 pp.
- SALGADO S., José E.
1971 "Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de México"
Boletín del Centro de Relaciones Internacionales
Núm. 5 (abril)
UNAM, FCPS.
México, D.F. 103 pp.
- ZAMORANO, Isabel
1978 Diario "Excelsior". (Agosto 28)
Director: Regino Díaz R.
México, D. F.
- CAMARA DE INDUSTRIALES
1976 Revista "Industria y Desarrollo".
Bogotá, Colombia. 18 pp.
- CUTMA
1975 "Boletín Técnico".
Núms. 23/24 (Agosto-Septiembre).
Mensual.
Bogotá, Colombia. 12 pp.
- ONU-CEPAL
1975 Boletín "Facilitación del Comercio y el Transporte en América
Latina".
Núm. 1 (agosto).
Santiago de Chile. 6 pp.
- ONU-CEPAL
1977 Boletín "Facilitación del Comercio y el Transporte en América
Latina".
Núm. 10
Santiago de Chile. 4 pp.

(358...)

- TELLEZ F., Armando
1978 Diario "El Universal". (Feb. 19).
 Núm. 22143, Año LXI, Tomo CCXLVII.
 México, D. F.

- ONU-CEPAL
1976 "Balance Preliminar de la Economía Latinoamericana en 1976".
 Núm. 230 (Diciembre).
 Santiago de Chile. 8 pp.

- CUTMA
1977 Revista "El Transporte en el Grupo Andino".
 Núm. 7 (Mayo). Bimestral.
 Bogotá, Colombia. 40 pp.

- SALGADO S., José E.
1973 "Su Bandera es Mexicana pero se llevan el Dinero".
 Revista TRANSFORMACION de la CANACINTRA.
 Núm. 119, Vol. XII (Octubre)
 Mensual.
 México, D. F. 44 pp.

- CUTMA
1979 Revista "Carga Internacional".
 Núm. 1, Vol. II
 Bogotá, Colombia. 38 pp.

- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
1977 "Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables 1977".
 Anual
 Londres, Inglaterra. 73 pp.

- OLMEDO, Raúl
1979 Diario "Excelsior" (Mayo 14)
 Núm. 22,662, Año LXIII, Tomo III
 Director: Regino Díaz.
 México, D.F.

- SEATRADE
1979 "Seatrade V.S. Yearbook 1979".
 Mensual.
 Inglaterra. 298 pp.

- ZAMORA, Raúl
1979 Diario "Uno más uno" (Octubre 13).
 Núm. 312, Año II, Tomo I.
 México, D. F.

- KORENEV, Leonid
1978 Diario "Uno más uno" (Octubre 12).
 Núm. 311, Año II, Tomo I.
 México, D. F.

(359...)

PONENCIAS

- SALGADO S., José E.
1977 "La Problemática del Transporte Marítimo y la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C."
I Reunión Nacional de la AMUTMAC.
Septiembre 22 y 23.
México, D.F.
- SALGADO S., José E.
1978 "La Marina Mercante".
(Reunión en las oficinas del PRI).
Abril 12.
México, D. F.
- ANDRADE H., J. A. y MONTERO C., E. Y.
1977 "La Creación de un Consejo de Usuarios a Nivel Regional".
I Reunión Nacional de la AMUTMAC.
Septiembre 22 y 23
México, D. F.
- VERGNAUD C., Jorge
1975 "Los Consejos de Usuarios".
Expuesta en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior,
Julio 15.
México, D. F.
- SEPULVEDA W, Tomás
1975 "Los Consejos de Usuarios".
Expuesta en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior,
Septiembre 3.
México, D.F.
- SALGADO S., José E.
1978 "El Transporte Marítimo como Factor de Desarrollo Nacional
Hacia una Política Nacional de Transporte Marítimo".
I Seminario Técnico Académico. México y los Recursos del
Mar.
Noviembre 28 de 1978.
México, D. F.
- SALGADO S., José E.
1978 "Puertos Industriales".
I Reunión sobre Problemas Portuarios y Marítimos del Comercio Exterior.
Organizada por la CAARREM.
Abril 4.
Veracruz, México.
- ALAMAR
1979 "Intervención de la Asociación Latinoamericana de Armadores
en Plenario de la V UNCTAD".
V UNCTAD.
Mayo de 1979.
Manila, Filipinas.

(360...)

PUBLICACIONES VARIAS.

- ZULOAGA, José G.
1970 Los Transportes Marítimos en la República Dominicana.
Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones
República Dominicana. 117 pp.

- CUTMA
1974 Programa CIPE-CUTMA. Asesoría a la República Dominicana.
Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Terrestre, -
Marítimo y Aéreo.
Bogotá, Colombia. 123 pp.

- IEPES
1976 Reunión Nacional sobre Comercio Exterior .
Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales.
Sonora, México. 93 pp.

- MERCADO COMUN INTERNACIONAL.
1969 El Flete Marítimo en el Costo Total del Transporte .
Barcelona, España. 4 pp.

- WITKER Jorge y PEREZNIETO, Leonel.
1976 Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México .
Banco Nacional de Comercio Exterior.
México, D. F. 371 pp.