

23  
2. Green

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



EL COMERCIO TRIANGULAR INTERNACIONAL Y EL  
TRANSPORTE MARITIMO COMO UNA DE SUS CAUSAS  
EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO.

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA

OSCAR JAVIER MEDINA XOCHIHUA

Agosto de 1985.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## S U M A R I O

### INTRODUCCION

#### 1.- EL COMERCIO TRIANGULAR INTERNACIONAL.

1.1. Definición del comercio triangular.

1.2. Principales causas que lo provocan.

1.3. Dificultades que presenta el estudio del comercio triangular en tér  
minos estadísticos.

1.3.1. Diferentes sistemas de registro estadístico del comercio in-  
ternacional.

1.3.1.1. Diferentes sistemas de registro relacionados a la -  
frontera estadística.

1.3.1.2. Sistema de registro del comercio internacional que  
clasifican las corrientes de bienes según tres cri-  
terios.

1.3.2. El problema de la valoración de las mercancías.

1.4. Consecuencias del comercio triangular internacional.

Conclusiones al primer capítulo.

#### 2.- EL TRANSPORTE MARITIMO Y EL FLETE.

2.1. El transporte marítimo.

2.1.1. El transporte marítimo en relación con el sistema de confe-  
rencias marítimas.

2.2. El flete.

2.2.1. El flete y las conferencias marítimas.

Conclusiones al segundo capítulo.

### 3.- EL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO.

3.1. La marina mercante mexicana.

3.2. Personas jurídicas en el transporte marítimo mexicano.

3.3. Principales instrumentos jurídicos en el transporte marítimo mexicano.

3.4. El transporte marítimo como factor de triangulación en el comercio exterior de México.

Conclusiones al tercer capítulo.

### 4.- EVALUACION Y PERSPECTIVAS.

4.1. Evaluación de la investigación.

4.2. Perspectivas.

ANEXO N° 1

BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA

INDICE

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

Si bien es cierto que el comercio exterior constituye un - factor estratégico en el desarrollo económico de un país, pues re-- presenta su inserción en el resto de la sociedad internacional, tam-- bién debe reconocerse el importante papel del transporte marítimo - en dichas relaciones comerciales.

Fues es bien sabido que, de acuerdo a los hechos históricos el transporte marítimo cobra gran importancia desde la antigüedad - cuando el hombre debe recorrer distancias para comunicarse en áreas distantes, donde encontrará los productos o bienes necesarios para su desarrollo, siendo que su lugar de origen -en la mayoría de los casos- estaba ubicado a las orillas de una corriente de agua.

Esta necesidad en la actualidad, lleva a que cuando un país carece de una flota mercante lo suficientemente desarrollada para - atender su comercio exterior, deba entonces afrontar un grave proble-- ma: la triangulación de sus productos por conducto de terceras perso-- nas, lo cual provoca una gran disminución en la captación de divisas para su economía como resultado de esta intermediación.

Dicho efecto negativo del comercio triangular internacional -como se mostrará en la presente investigación- se debe en princí-- pio, a que el flete es un elemento fundamental en el transporte marí-- timo de mercancías, el cual es determinante para colocar un producto

en el mercado en condiciones de competitividad.

Así, aún cuando dicho problema ha sido poco estudiado no obstante su larga existencia a través de los siglos, el comercio triangular internacional y el transporte marítimo como una de sus causas se plantearán en este trabajo como dos aspectos que inciden profundamente en el sector económico de la mayor parte de los países en vías de desarrollo, y en particular en la economía mexicana.

Para llevar a cabo este planteamiento, se explicará en el primer capítulo el significado del comercio triangular internacional, sus causas, sus efectos y dificultades que presenta su estudio en términos estadísticos.

En el segundo, se busca dejar en claro y reafirmar el papel del transporte marítimo -desde la antigüedad hasta nuestros días- en el intercambio mundial de mercancías, y su incidencia en el comercio exterior.

Siendo imprescindible el revisar el desarrollo -en los últimos diez años- de la marina mercante mexicana, entendiéndose por ésta: leyes nacionales y extranjeras, organización administrativa, puertos, y embarcaciones, principalmente, este análisis se tratará en los tres primeros puntos del capítulo tercero, dejando para el último de ellos el relativo al transporte marítimo como --factor de triangulación en el comercio exterior de México, en el cual se conjugarán los temas arriba referidos a fin de obtener un enfoque total del problema.

Por último, en el cuarto capítulo se ofrecerán los resul  
tados de la investigación a través de una evaluación de la misma,  
así como perspectivas para disminuir los efectos negativos provo  
ca dos por el transporte marítimo en el intercambio comercial que rea  
liza México con diversos países del mundo.

## 1. EL COMERCIO TRIANGULAR INTERNACIONAL

1

" El comercio exterior constituye un factor estratégico en el desarrollo económico de un país, pues representa su inserción en el resto de la comunidad internacional." (1)

Esta afirmación sintetiza el hecho de que a través del intercambio mundial las diversas economías se complementan unas a otras, correspondiendo a cada cual la producción de mercancías, en determinadas ramas de la economía donde resultan más competitivas, más allá de las necesidades de su mercado interior.

Asimismo, esta necesidad responde a la imposibilidad de producir determinados artículos dentro de un país por carecer de los recursos necesarios, sean éstos de carácter humano, técnico, económico y otros, y cuya elaboración no resultaría nada costosa.

De ahí que el intercambio de bienes y servicios entre países conforme el mecanismo indirecto de ajuste en las economías nacionales, en las cuales los flujos de mayor importancia para su crecimiento y expansión son las exportaciones de cuyo rendimiento dependerá el financiamiento de las importaciones necesarias para dicho desarrollo. (2)

- 
- 1.- Witker, Jorge, y, Pereznielo, Leonel. Aspectos jurídicos del comercio exterior de México. México, Ed. UNAM/Nueva Imágen, 1980, pág. 23
  - 2.- Barros de Castro, Antonio, y, Lessa, Carlos F. "El significado de las relaciones económicas externas" Introducción a la economía. Un enfoque estructuralista. pp.57-65

De la posibilidad del intercambio exterior: deberán varirse las economías "para orientar la composición de sus importaciones en el sentido de abastecer, con carácter complementario, su producción normal (importación de insumos), diversificar su consumo y ampliar el monto de equipos disponibles para la formación de capital". (3)

De lo anterior, se puede deducir que las importaciones representan un caudal heterogéneo de bienes y servicios, cuya conformación refleja las necesidades cambiantes dictadas por el desarrollo interno de los sistemas socio-económicos.

Exportar, por el contrario, significa remitir al resto del mundo los excedentes relativos de ciertos bienes y servicios engendrados internamente. El monto y la composición de las exportaciones tienen sus raíces en la estructura del aparato productivo interno; su motivación y destino se encuentran en la demanda externa.

En la realización del intercambio, la comercialización juega un papel muy importante, pues está constituido por los procesos necesarios para mover los bienes, en el espacio y en el tiempo, del productor al consumidor. Estos procesos son: investigación del mercado; publicidad; demonstraciones en centros, locales o en el domicilio del consumidor; ventas al por mayor y al por menor; entre otros muchos.

---

3.- Barros de Castro, Antonio, y, Lessa, Carlos F. Op.cit.  
pág. 59

En las diferentes mercancías, dichos procesos adquieren importancia en un solo aspecto y la pierden en otros, admitiendo diversas clases de intermediarios como por ejemplo, los consignatarios marítimos, los agentes de importación, los mercaderes de los diversos tipos como algunos que actúan como almacenistas, y otros. (4)

#### 1.1. DEFINICION DEL COMERCIO TRIANGULAR

En algunas ocasiones se ha reconocido públicamente que entre los múltiples obstáculos a los cuales se enfrenta hoy en día el desarrollo de las relaciones económico-comerciales de México con el exterior, en forma bilateral o multilateral, se encuentra la injerencia de intermediarios de terceros países ajenos a las partes contratantes sean ellos personas jurídicas o físicas pertenecientes a esas naciones. (5)

---

4.- Seldon, Arthur, y Pennance, F.G. "Comercialización" Diccionario de Economía. México, Ed. Alhambra Mexicana, S.A., 1981, pp.124-125

- Véase también: Witker J. Pereznieto, Leonel. "Factores que inciden en la exportación" Op.cit. 105-106

5.- "Es necesario atacar la triangulación comercial, dice Pierre Elliot Trudeau" Uno más Uno. México, enero 15 de 1982, pag.12

- "23 DE DICIEMBRE". El Director General del IMCE... se propone... eliminar las operaciones triangulares"; "Cronología de los principales acontecimientos de la Política Exterior de México del 2 de julio al 31 de diciembre de 1979." Relaciones Internacionales. Revista del Centro de Relaciones Internacionales. México, FCPYS/UNAM, 1981, No.26-27, pág. 136

De donde se deduce que el comercio triangular internacional lo constituye "el tipo de transacciones comerciales que permite la intervención de cualquier forma de intermediarios entre el exportador original y el país consumidor final" (6)

Asimismo, se puede decir que "El comercio triangular es el representado por aquellas transacciones comerciales que se realizan entre un país y otro a través de uno o más intermediarios" (7)

Otro concepto sería que "El comercio triangular, en su definición general, no es otra cosa que la compra de una mercancía a su país productor X por un país Y cuyo destino final es el país Z: esto es, la intermediación del país Y en las adquisiciones de una mercancía originaria del país X, que ha de colocarse en el país Z". (8)

Hasta aquí se ha estado hablando de la intermediación, pero, ¿Qué es el intermediario?, al respecto se identifica como la persona que interviene en el proceso de compra-venta, ya sea entre el productor primario y el industrial o entre el industrial y el consumidor.

- 
- 6.- Gatica Suárez, Roberto. México frente al problema del comercio a través de intermediarios. México, tesis profesional, Escuela Nacional de Economía/UNAM, 1967, pág. 47
  - 7.- Yong C. de Leon, Emilia Lein. El comercio triangular de los productos mexicanos y exportados al Japón. México, tesis profesional, Facultad de Economía/UNAM, 1975, pág. 26
  - 8.- Kitain de Zimmermann, Tamara. "La triangulación en el comercio internacional". Comercio Exterior. Revista de México, Ed BANCOMEEXT vol.32, núm.3, marzo de 1982, pág. 287.

"En la ciencia económica, vino a considerarse al intermediario como una parte fundamentalmente importante del proceso competitivo, puesto que llevaba a cabo la función especializada de unir al productor con el mercado de demanda que cada vez se hacía más distante en el tiempo y en el espacio". (9)

Al especializarse, en esta tarea, esta persona podía efectuarla de manera más eficaz y más económicamente que los demás. Asimismo, al comprar al productor original anticipándose a las ventas y al transportar los bienes de un lugar a otro, o a causa del tiempo, estaba responsabilizándose de los riesgos de mercado, aligerando de esta manera, la carga industrial.

Según la empresa de que se trate, el intermediario puede ser: el mercader, el traficante, el agente naviero, el corredor, el mayorista, o el detallista.

Las definiciones de comercio triangular expresadas en los anteriores párrafos señalan en síntesis, la realización de exportaciones indirectas a través de un prestador de los servicios que requiere un vendedor para colocar su producto en el exterior en los mejores términos de competitividad, aunque ello represente una fuga de divisas para el país donde radica el exportador.

La cuantificación de este tipo de transacción comercial se manifiesta en cierta forma, como se verá más adelante, en la discrepancia existente en las estadísticas de comercio exterior.

---

9.- Seldon, Arthur, y , Pennance, F.G. Op.cit., pág. 309

## 1.2. PRINCIPALES CAUSAS QUE LO PROVOCAN

A continuación se enumeran las principales razones que provocan el comercio internacional a través de países intermediarios:

a) La causa más conocida aunque no por ello la más común, es el desconocimiento de los mercados internacionales, lo cual lleva a un tercer país, el "I" \* a adquirir un producto de terminado de una nación "P" para colocarlo en "C". "Este fenómeno no confirma un viejo axioma del comercio internacional; que para beneficiarse de la exportación, no basta contar con el producto" (10).

Esta misma causa es referida por Gatica Suárez al señalar como una situación propiciadora del intermediarismo el "desconocimiento de las condiciones del mercado por parte de algunos países importadores del bien de que se trate. Esta ignorancia en el mercado, esta falta de contactos comerciales, es la que el intermediario explota y suple, ya sea que se trate de una persona física o moral o de un país" (11)

b) Hoy día, los principales mercados en el exterior se han vuelto muy complejos, en parte debido a la existencia de barreras no arancelarias, como la estandarización y normatividad.

---

\* Nota explicativa de la simbología utilizada en este apartado. La letra "I" señala que se está hablando de un país intermediario; la letra "P" se referirá a un país productor y vendedor original; y "C" indicará que se trata de un país consumidor y/o comprador final.

10.- Kitain de Zimmermann, T. Op.cit., pág. 288

11.- Gatica Suárez, Roberto. Op.cit., pág. 55

De este modo, contar con un buen conocimiento y poseer una magnífica estructura distributiva puede crear una ventaja comparativa tan grande que el papel del país "I" como triangulador queda perfectamente justificado en términos de utilidad económica.

" El hecho de que existan países con una antigua tradición comercial, como algunos de Europa Occidental, que tienen el conocimiento de los canales y sistemas distributivos en el comercio mundial, ofrece una ventaja comparativa adicional que favorece las operaciones triangulares. Este know how de los mercados internacionales gana cada vez más importancia", (12)

En este punto, destaca también la división del mundo en diversas zonas monetarias según sea el dólar, la libra esterlina, el eurodólar, o cualquier otra moneda que se acepte como el patrón de intercambio en una región discriminando, por consecuencia, a aquellos países que no se encuentren dentro de su área, tanto en el campo comercial como en el financiero". (13)

c) Cuando un país "I" financia la producción de un determinado artículo en el "P", puede adquirir la mercancía para revender una parte de la misma a un Estado "C". Esta causa puede ser debida a la falta de recursos disponibles en una nación para el financiamiento a las exportaciones; o bien cuando algunas empresas subsidiarias de sociedades extranjeras ejercen el control sobre algunos sectores de producción.

---

12.- Kitain de Zimmerman, T. Op.cit. pág. 288

13.- Gatica Suárez, R. Op. cit. pág. 56

Ejemplo del primer caso, son las maquiladoras establecidas a lo largo de la zona norte fronteriza de México. En otras ocasiones, el país "P" preferirá ofrecer toda su producción a un solo comprador en lugar de fraccionarla y tratar de colocarla él mismo en otros mercados extranjeros.

d) La triangulación del comercio es favorecida, asimismo, por una modalidad de transacción comercial: el intercambio compensado, método empleado principalmente por las naciones de economía centralmente planificada. Es "un medio artificial y de corto plazo en términos de comercio exterior al estar basado en la politización de las transacciones entre diversos países". (14)

Al respecto, por comerciarse en términos de compensación ciertas mercancías que el país obligado a adquirirlas no requiere, éste se ve obligado a colocarlas en un tercer Estado.

Así "... la compensación implica, en cierto modo, un paso atrás hacia el inicio primitivo del comercio: en trueque de una mercancía por otra cuando no existía el medio de cambio que es el dinero". (15)

e) Los boicots económicos entre gobiernos no siempre resultan un arma de presión al ofrecer un mundo de posibilidades para la realización de operaciones triangulares, pues en la mayoría de los casos, los países que sufren ese tipo de sanción terminan obteniendo las mercancías que le está negando el país productor.

---

14.- Kitain de Zimmermann, T. Op.cit. pág. 288

15.- Ibidem.

De esta forma, las situaciones políticas adversas a las relaciones comerciales directas, tales como las guerras parciales internacionales, así como el tipo de bloqueo político-económico como el señalado en el párrafo anterior, constituyen una causa más en la triangulación del comercio mundial. (16)

f) El intermediarismo puede ser provocado no sólo porque en el país triangulador existan canales de comercialización más avanzados y por tanto, más eficientes desde el punto de vista económico, sino también por disponer de una infraestructura portuaria moderna.

A este respecto, cabe destacar dos causas de carácter interno en una nación, ya señaladas por Gatica Suárez en su tesis: la primera se refiere a la falta de una marina mercante suficientemente desarrollada; y la segunda subraya la "ineficiencia en el manejo de los bienes de exportación y en las instalaciones que permitan su protección adecuada en los puertos de embarque". (17)

En relación a lo manifestado en torno a esto último de las instalaciones en los puertos, cabe aclarar que esta afirmación encaja en la primer causa interna señalada arriba debido a que la marina mercante de un país, como se verá más adelante, está constituida por diversos elementos, tales como: leyes nacionales y extranjeras, autoridades nacionales, puertos e instalaciones portuarias, buques, organismos internacionales, astilleros,..

---

16.- Gatica Suárez, R. Op.cit. pág. 55

17.- Gatica Suárez, R. Op.cit. pág. 54

empresas armadoras y trabajadores. (18)

Asimismo, la existencia de un puerto moderno y eficaz en un país vecino, más cercano que cualquier otro correspondiente al centro de producción, es motivo de triangulación comercial, como son los casos de las puertas de salida hacia el mar de Brownsville y Houston en Texas, respecto al complejo industrial de Monterrey, Nuevo León; un ejemplo más lo constituye Rotterdam en relación a la parte occidental de la República Federal de Alemania.

g) Una causa más, la constituye la falta de confianza del país importador en el de origen, por carecer éste de las técnicas y medios apropiados para hacer llegar su mercancía en el tiempo y lugar convenidos en perfectas condiciones.

h) El último motivo a señalarse, por el cual puede originarse la triangulación es la existencia de países "que practican de una manera regular la reexportación a través de las zonas francas que tienen establecidas en los diversos países". (19)

De las causas hasta aquí explicadas, se desprende que la situación geográfica, la infraestructura para el comercio y, la posición y poder políticos son las condiciones que favorecen el comercio triangular, factores ya mencionados por Gatica Suárez en su investigación. (20)

---

18.- También Yong C. de León, en su tesis citada anteriormente, señala: "... la infraestructura de México se encuentra en condiciones muy deficientes, ya que no cuenta con una marina mercante, ni con puertos adecuados para el embarque de las exportaciones".  
Op.cit. pág. 37

Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.n.e., s.n.p., 1980

19.- Gatica Suárez, R. Op.cit. pág. 55

20.- Ibidem, pág. 56-65

Así, además de los Estados Unidos de Norteamérica existen otros países como el Reino Unido de la Gran Bretaña, Países Bajos, la República Federal de Alemania y la Colonia británica de Hong Kong, cuyos principales puertos: Liverpool, Rotterdam, Hamburgo y el mismo Hong Kong -respectivamente- cuentan con una magnífica localización geográficamente hablando.

En los casos de Hamburgo y Rotterdam se puede apreciar que ambos puertos manejan varios millones de toneladas de carga al año por contar con grandes y eficaces instalaciones, como grúas y almacenes: además tienen capacidad para alojar simultáneamente a más de ciento cincuenta buques de gran calado. (21)

Por lo que respecta a Hong Kong, este puerto fue fundado "con base en el comercio realizado con la China Continental y debe su existencia económica a este hecho, así como al desarrollo del comercio con el resto del mundo, el cual sigue siendo el punto principal de la economía de la Colonia". (22)

Aunque la economía de esa colonia asiática se ha desarrollado de su posición de entrepot, (23), regional hacia una estructura de exportación basada en sus propias manufacturas, continúa...

---

21.- "Hamburg", Enciclopedia Salvat Diccionario. México; Salvat Editores, S.A.; 1977; Tomo 6/FRAI-HUGH;pág. 1641 y "Hong Kong"; Ibidem: pp.1718-1719

22.- Gatica Suárez, Roberto. Op.cit. pág. 61

23.- "Los entrepots son centros comerciales o almacenes, generalmente localizados en los puertos que están, desde el punto de vista geográfico, estratégicamente situados como centros distribuidores para áreas extensas de grandes cantidades de bienes. Además de abastecer el consumo doméstico, en buena parte se dedican a la reexpedición a países vecinos" Gatica Suárez, R.; Op.cit. pp. 44-45 - Ver definición en Seldon, Arthur y Pennance, F.G. Op.cit. pág. 236

destacando en la región su bien protegido puerto de aguas profundas, así como su posición geopolítica que favorece el comercio con China meridional y su posición estratégica muy adecuada lo cual le ha permitido ser un centro comercial para todo el Lejano Oriente.

"Para dar un mejor servicio a este comercio, la colonia tiene instalaciones muy amplias y bien conocidas para llevar a cabo importaciones y también las reexportaciones". (24)

Sin embargo, aunque dichas instalaciones comprenden casas para mercadeo, instituciones bancarias, firmas navieras y compañías de seguros, cabe señalar que ante la inminente devolución de Hong Kong a China para 1997 por parte de Gran Bretaña, puede observarse hoy en día una precipitada salida de consorcios hacia Singapur, adquiriendo este país -poco a poco- la importancia de la hasta ahora colonia británica. (25)

Hasta aquí se ha venido hablando de las causas principales a nivel mundial que ha originado la comercialización internacional a través de terceros países, más adelante en el capítulo tercero se centrará la atención en el caso de México.

---

24.- Gatica Suárez, Roberto. Op.cit. pág. 62

25.- Sobre la situación político-económica de Hong Kong, puede consultarse: Far Eastern Economic Review; "Hong Kong"; Hong Kong Production Editor: Hiro Punwani; 1984; pp.161-176

### 1.3. DIFICULTADES QUE PRESENTA EL ESTUDIO DEL COMERCIO TRIANGULAR EN TERMINOS ESTADISTICOS.

Presentar un estudio sobre el comercio exterior a través de países intermedarios requiere definir los obstáculos que presenta este tipo de investigación en términos estadísticos, lo cual nos lleva a tocar necesariamente un tema poco conocido pero bastante importante; la existencia de diferentes sistemas de registro de compraventas internacionales y de distintos criterios aplicables en diversas naciones.

Aún más, la creciente interdependencia de las naciones en el mundo moderno ha aumentado la importancia de la estadística en el sector referido y ha despertado el interés de todos los Estados, ya no tan sólo en los cómputos nacionales del comercio exterior, sino también en los sistemas de registro arriba señalados.

"Como el comercio internacional es el medio más directo por el que se influyen mutuamente las diversas economías las estadísticas básicas en esta esfera han de mantenerse a la par con lo que se requiere de ellas en un mundo que trata de lograr el desarrollo y la estabilidad económicos". (26)

---

26.- Oficina de Estadística de las Naciones Unidas, "Concepts and definitions" Internacional Trade Statistics, Nueva York, (Statistical Papers serie M, Núm. 52) 1971, pág. 1

### 1.3.1. DIFERENTES SISTEMAS DE REGISTRO ESTADISTICO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Las estadísticas de la compra-ventas internacionales son datos del sector público que, no pocas ocasiones, significan una fuente de información de gran utilidad para efectuar estudios de economía aplicada. (27)

Sin embargo, también resulta cierto el que aún teniendo las mismas características básicas tales registros presentan detalles muy diversos entre los de un país a otro, debido a las variaciones de su desarrollo político-administrativo.

Este problema de los diferentes sistemas de registro estadístico de las compra-ventas internacionales que siguen los distintos países del orbe, se ha dividido para su estudio en dos incisos: el primero, trata de los sistemas relacionados a la frontera estadística; el segundo es en base a la clasificación de las corrientes de bienes según el país de origen, destino o transacción.

Pero antes de pasar a desarrollar dichos puntos, se describirá a continuación cómo se realiza la corriente internacional de mercancías y cuáles son los conceptos que han de tenerse en cuenta para un mayor entendimiento de los sistemas de registro a tratar.

---

27.- Seldon, Arthur, y Pennance, F.G. "Estadísticas económicas, fuentes". Op.cit. pp. 246-247

Así, con algunas excepciones, (28) todos los bienes que entran o salen del territorio del país de registro procedentes de otras naciones o con destino a éstas, deben incluirse en las estadísticas comerciales. Estas corrientes se considerarán según la forma en la cual estos principios se relacionan con las prácticas nacionales usuales.

Así, cabe recordar que los bienes de procedencia extranjera no sólo se compran para usarlos o consumirlos en los países importadores, sino también para reexpedirlos a otros países con alguna transformación o sin ella.

En cuanto a los conceptos que deberán tenerse en cuenta para entender mejor los sistemas de registro estadístico, se encuentran los enumerados a continuación, (29), mismos que se presentan en la gráfica número 1 de la página 18:

a) Límite nacional o frontera geográfica, representado en la gráfica referida por una línea continua.

b) La "frontera de aduanas", representada por una línea de rayas, a partir de la cual las administraciones aduaneras registran todos los movimientos internacionales de los artículos que cruzan este límite.

---

28.- Véase: "Bienes que se excluirán de las estadísticas"  
Oficina de Estadística de las Naciones Unidas. Op.cit. pp.3-6

29.- Estos conceptos han sido tomados de la publicación: Legislación Aduanera. México; Ed. Porrúa, S.A.; 2a. Edición; 1983; pp. 287 (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México). "Ley Aduanera" Diario Oficial de la Federación. México, 30 de dic. de 1981. "Reglamento de la Ley Aduanera". D.O.de la F.- México, 18 de junio de 1982.

c) "Almacenes generales de depósito" son todas las instalaciones que sirven para el almacenamiento de mercancías de procedencia extranjera o nacional, en tanto permanezcan dichos bienes bajo el régimen de depósito fiscal.

d) "Recintos para mercancías bajo régimen de depósito industrial" son aquellas instalaciones donde se pueden realizar procesos de transformación, elaboración o reparación de bienes de procedencia extranjera sin que su importación temporal cause impuestos, siempre y cuando los productos resultantes se exporten.

e) "Zona libre" es aquella donde las mercancías extranjeras podrán introducirse sin el pago de los impuestos a la importación, y de donde se pueden extraer artículos nacionales sin tener que realizar el pago de los impuestos respectivos. Sin embargo, pueden existir algunas restricciones o prohibiciones en ambas corrientes.

f) "Franja Fronteriza" es aquella parte de territorio paralela a la línea divisoria internacional cuya extensión hacia el interior del país es de 20 kilómetros, en el caso de México.

Dentro de esta zona, las poblaciones fronterizas podrán consumir y utilizar artículos extranjeros sin tener que efectuar el pago de los impuestos a la importación.

g) "Desarrollos portuarios" son aquellas obras de infraestructura económica en donde la entrada o salida de mercancías podrá realizarse bajo cualquiera de los regímenes aduaneros que establece la ley en la materia.

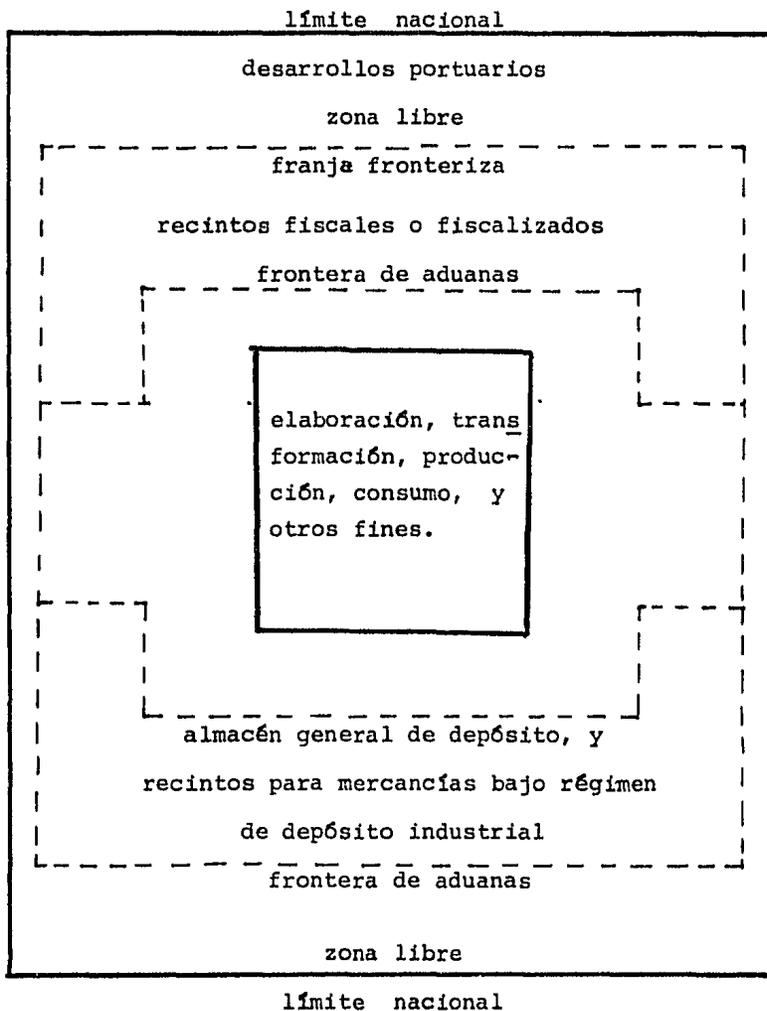
Los desarrollos portuarios contarán con perímetros de vigilancia delimitados en donde la autoridad aduanera ejercerá sus facultades y señalará los lugares autorizados de entrada y salida de mercancías y medios de transporte. Dentro de los perímetros referidos la autoridad aduanera ejercerá sus facultades y señalará - los lugares autorizados de entrada y salida de mercancías y medios de transporte. En esta zona de control también se establecerán los recintos fiscales y fiscalizados.

h) "Recintos fiscales o fiscalizados" son lugares donde pueden almacenarse mercancías en depósito ante la aduana con el - propósito de destinarlas a un régimen aduanero.

Durante el tiempo en que las mercancías se encuentren en depósito ante la aduana se prestarán los servicios de almacenaje, análisis de laboratorio y vigilancia, y la autoridad aduanera tomará las medidas necesarias para la salvaguarda y protección del interés fiscal y de los propios artículos.

A continuación, en la siguiente página se presenta la gráfica número 1, en la cual se muestran los conceptos arriba referidos en forma simplificada.

## ZONAS DE CONTROL ADUANERO



En cuanto a las corrientes de mercancías en el comercio exterior de México, se encuentran los siguientes regímenes aduaneros, (30):

I.- DEFINITIVOS:

- De importación
- De exportación

II.-TEMPORALES:

- De importación
  - a) Para retornar al extranjero en el mismo estado.
  - b) Para elaboración, transformación o reparación.
- De exportación
  - a)'Para retornar al país en el mismo estado, y
  - b)'Para elaboración, transformación o reparación.

III.- ESPECIALES:

- a) Importación temporal para depósito industrial
- b) Importación para reposición de mercancías
- c) Depósito fiscal, y
- d) En tránsito.

Dentro de los regímenes aduaneros definitivos se puede señalar que, las mercancías que entren o salgan del país bajo esta característica causarán impuestos al comercio exterior, y deberán cumplir las obligaciones en materia de restricciones, requisitos especiales y las formalidades para su despacho.

---

30.- Datos basados en la: "Ley Aduanera" Op. cit. Título Cuarto, Regímenes aduaneros. pp.39-56.

Para una mejor comprensión de estos regímenes aduaneros, deben tenerse en cuenta los Artículos 70 y 73 de la Ley Aduanera, (31),

"Art. 70.- Se entiende por régimen de importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera para permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado.

Art. 73.- El régimen de exportación definitiva consiste en la salida de mercancías del territorio nacional para permanecer en el extranjero por tiempo ilimitado",

Por lo que respecta a los regímenes aduaneros temporales, se puede leer en el Artículo 75 de la misma Ley Aduanera, (32), lo siguiente:

Art. 75.- Se entiende por

I. Régimen de importación temporal, la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y para una finalidad específica, y

II. Régimen de exportación temporal, la salida del territorio nacional de mercancías para permanecer en el extranjero por tiempo limitado y para una finalidad específica".

---

31.- Legislación Aduanera . Op.cit. pp,41-43.

32.- Ibidem. pág. 44

Dentro de estas categorías, la mayor parte de los productos están libres del pago al impuesto del comercio exterior, aunque sí deberán cumplir con las obligaciones en materia de restricciones, requisitos especiales y formalidades para el despacho de las mercancías destinadas a este régimen.

En cuanto a los regímenes especiales se citan a continuación los Artículos 88, 95, 96 y 102 de la Ley varias veces mencionada, (33), donde se describe en qué consiste cada concepto:

"Art. 88.- Se entiende por depósito industrial, la importación temporal de mercancías de procedencia extranjera para que en recintos acondicionados se efectúen procesos de transformación, elaboración o reparación, sin el pago de los impuestos al comercio exterior correspondientes, siempre que los productos resultantes se exporten".

"Art. 95.- Se entiende por importación para reposición de existencias el régimen aduanero por el cual se permite la entrada al país, sin el pago de los impuestos a la importación, de mercancías idénticas por su calidad y características técnicas y arancelarias, a aquellas que con anterioridad se importaron definitivamente y que fueron incorporadas a productos nacionales que se exportaron también definitivamente. En este régimen el interesado no tendrá que cumplir nuevamente las obligaciones en materia de restricciones y requisitos especiales exigibles que ya hubiere satisfecho".

---

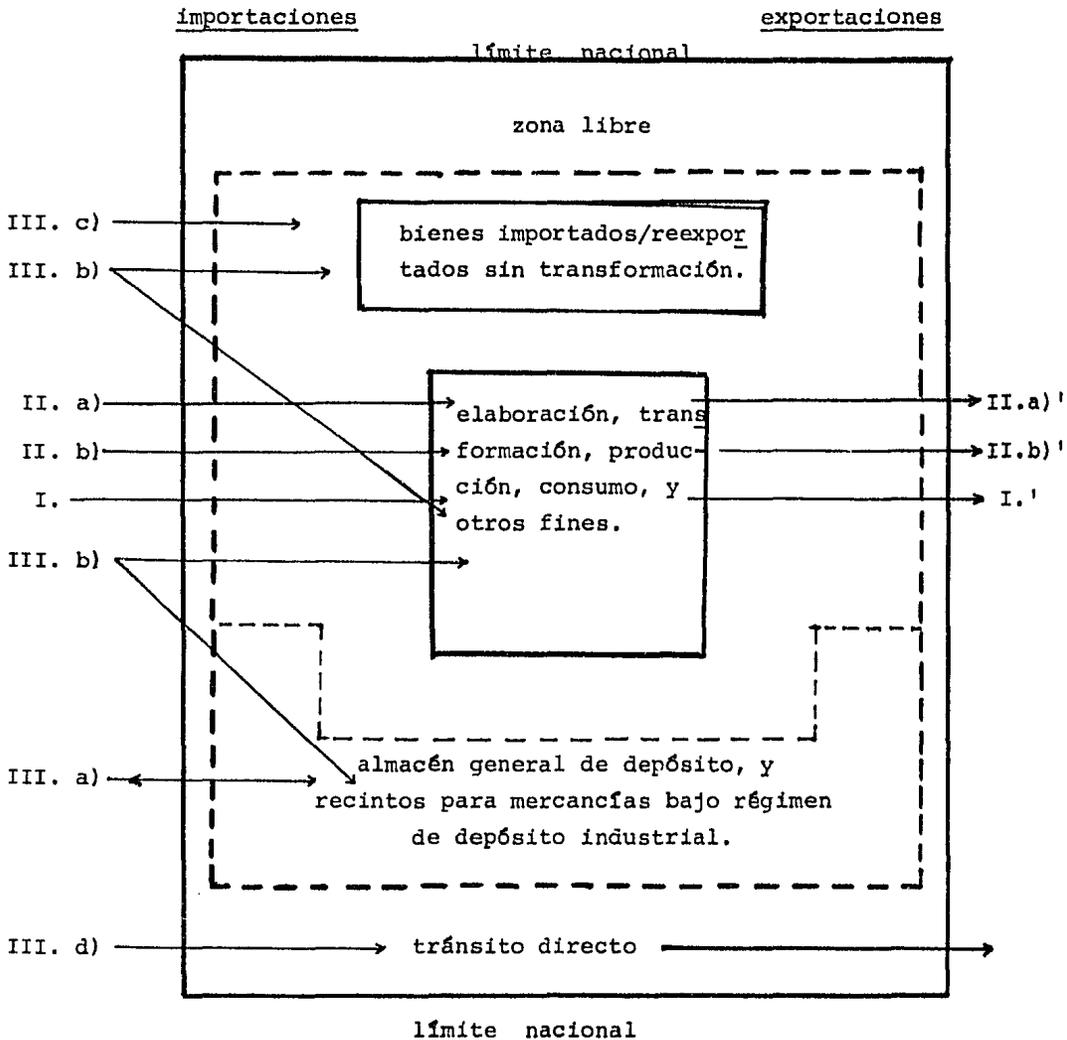
33.- Ibid. pp. 49, 52, 53, y 55, respectivamente.

"Art. 96.- El régimen de depósito fiscal consiste en el almacenamiento de mercancías de procedencia extranjera o nacional en almacenes generales de depósito autorizados para ello y bajo control de las autoridades aduaneras, el cual se efectúa una vez determinados los impuestos a la importación o la exportación".

"Art. 102.- El régimen de tránsito consiste en el traslado de una a otra aduana nacionales de las mercancías que se encuentren bajo control fiscal".

Por último y a fin de ejemplificar las corrientes de mercancías en el comercio exterior arriba descritas, se presenta en la siguiente página una gráfica sobre dichos movimientos y regímenes aduaneros.

CORRIENTES DE COMERCIO EXTERIOR  
Regímenes aduaneros



### 1.3.1.1.DIFERENTES SISTEMAS DE REGISTRO RELACIONADOS A LA FRONTERA ESTADISTICA.

De acuerdo a la frontera estadística se suelen emplear dos sistemas de registro de los cómputos comerciales: el especial y el general.

El sistema de comercio especial, se basa en un aspecto que considera el paso por la aduana como criterio para registrar la magnitud de las compra-ventas internacionales.

"En este sistema, consecuentemente, la frontera estadística coincide con la frontera aduanal y no con la geográfica". (34)

Por lo tanto las importaciones bajo sistema especial se de finen como aquellas compras en el exterior destinadas al consumo o al uso en el país que entran directamente mediante el despacho por la aduana, pagando aranceles si corresponde, así como los bienes re tirados de las instalaciones controladas por la aduana, una vez pa gados los aranceles si corresponde. (35)

De manera semejante, las exportaciones que se realizan bajo el sistema especial consisten en ventas al exterior de productos nacionales, más exportaciones de bienes salidos de fábricas bajo control aduanero y, exportación de bienes nacionalizados. (36)

---

34.- Kitain de Zimmermann, Tamara. Op.cit. pág. 287

35.- Oficina de Estadística de las NN.UU. Op.cit. pág. 18

36.- Véase: Oficina de Estadística de las NN.UU. "Reexportaciones de bienes nacionalizados" Ibid. pág.16. Y, en esta misma tesis inciso "D" pág. 16

En resumen:

Las importaciones especiales comprenden:

- I. Importaciones que entran directamente para el consumo o uso en el país;
- II. Importaciones para fábricas bajo control aduanero; y
- III. Retiros de bienes hacia el interior de los "almacenes generales de depósito" y "zonas francas".

Las exportaciones especiales comprenden:

- I) Exportaciones de productos nacionales;
- II) Exportaciones de fábricas bajo control aduanero, maquilas:
- III) Exportaciones nacionalizadas.

El sistema de comercio general es por su parte, un registro de todos los bienes que entran en un país, importaciones, y todos lo que salen de él, exportaciones, considera como frontera estadística, la frontera geográfica del país: esto es, inicia el registro de las importaciones cuando cruzan su frontera geográfica, independientemente de que:

- a) Hayan entrado directamente a través de aduanas, para su consumo interno;
- b) Hayan entrado a un almacén aduanal especial;
- c) Hayan entrado a zonas especiales, como las zonas libres o las que incluyen el régimen de maquila. (37)

Las exportaciones incluyen todos los movimientos fuera de la frontera geográfica, mismos que pueden ser de:

---

37.- Véase: Kitain de Zimmermann, T. Op.cit. pág. 287

- a) Productos fabricados o procesados en el país;
- b) Bienes procesados bajo el régimen de maquila;
- c) Productos importados que pasaron por aduanas pero que no fueron transformados; y
- d) Bienes importados que se mantuvieron en almacenes aduanales, o en régimen de maquila sin haber sido procesados. (38)

Al respecto cabe mencionar que las estadísticas oficiales mexicanas utilizan el sistema de comercio general, aunque casi siempre excluyen de su registro las operaciones de las maquiladoras establecidas en las zonas y perímetros libres.

Por último, de las consecuencias estadísticas y económicas de los dos sistemas de comercio descritos anteriormente, se puede observar que existe en la práctica muy poca diferencia de tiempo en el registro de los datos de las importaciones que entran directamente para el consumo del país y para las exportaciones de productos nacionales.

Sin embargo, puede haber un prolongado lapso entre el momento en que los bienes entran en los almacenes generales de depósito y zonas francas, sistema general, y el momento en el cual se retiran de la aduana, sistema especial.

Esta discrepancia hace difícil comparar los datos de las importaciones especiales con los países que participan en el comercio.

---

38.- Ibidem.

"Aunque no es de esperar que las importaciones generales coincidan exactamente con las exportaciones de los países copartícipes debido al tiempo que requiere el transporte, etc., es razonable creer que tales diferencias se producen con cierta regularidad, que no afecte esencialmente a la comparabilidad entre los países de cifras". (39)

Sin embargo, la exclusión del comercio en depósito del sistema de comercio especial podría perjudicar seriamente -en muchos casos- la comparabilidad de las estadísticas comerciales entre países, debido a que algunas exportaciones e importaciones del país "A" pueden ser parte del comercio en depósito del país "B" y no figurar en el sistema de comercio especial de este último.

"En tales casos, el sistema de comercio especial viola el principio de la partida doble en las estadísticas de comercio exterior de dos países". (40)

---

39.- Oficina de Estadística de las NN. UU. Op. cit. pág. 21

40.- Ibidem.

1.3.1.2. SISTEMA DE REGISTRO DEL COMERCIO  
INTERNACIONAL QUE CLASIFICAN LAS  
CORRIENTES DE BIENES SEGUN TRES  
CRITERIOS

En la actualidad existen tres métodos de registro estadístico para clasificar las corrientes de bienes de acuerdo al criterio que se toma para determinar el origen y destino de las mercancías, (41). Tales sistemas son según: a) país vendedor y comprador; b) país productor y consumidor; y c) país de consignación.

a). Según país vendedor y comprador.

Al analizar el comercio según país vendedor y comprador se examinan algunas transacciones hipotéticas, por ejemplo: Un país "A" produce mercancías que se venden a un residente del Estado "B", quien a su vez las vende a la nación "C", siendo expedidos dichos bienes directamente de "A" a "C".

En este ejemplo, las estadísticas de "A" indicarán la exportación hacia "B". Sin embargo, la transacción no se registraría de ninguna forma en los cómputos comerciales de "B", porque las mercancías NO entraron a su interior.

Aún en el caso de que la nación "B" pueda medir todas las compras y ventas de sus residentes, incluidas aquellas en las cuales las mercancías no tocaron sus fronteras, las estadísticas resultantes no serían del comercio en el sentido aceptado, es decir, .

---

41.- Véase" Yong. C. de León, Emilia Lein, "Diferencias entre los métodos de registro de importación y de exportación respecto al origen y destino de los productos objeto del comercio exterior". Op.cit. pp.27-28.

un registro del movimiento de productos de un país a otro. En base a lo anterior, se puede afirmar:

"Este sistema se limita a registrar el aspecto financiero del comercio exterior; salta a la vista que hay otros aspectos que deben tomarse en cuenta como, por ejemplo, que el país que paga las importaciones NO es necesariamente el que consume los productos". (42)

En vista de los problemas prácticos a que se enfrenta este tipo de registro, se calcula su utilización por tan sólo el cinco por ciento de los países del mundo. (43)

Por lo tanto, el análisis de las estadísticas del comercio internacional a base de compras y de ventas no puede recomendarse para su uso general.

b) Según país productor y consumidor.

Hablando en términos generales, el país de producción o de origen de las importaciones es aquel donde se cultivaron los productos agrícolas, se extrajeron los minerales y se fabricaron los artículos manufacturados total o parcialmente; pero en este último caso, se requiere que sea ese país quien haya completado la última fase del proceso importante de fabricación para darle la forma final al producto.

Cuando una nación adopte el concepto de país de producción para el registro de sus transacciones de importación, la definición y los requisitos exigidos para demostrar el origen sue-

---

42.- Kitain de Zimmermann, Tamara Op.cit. pág. 286

43.- Ibidem.

len figuran en las leyes y reglamentos aduaneros. No obstante, esa definición y dichas disposiciones varían bastante entre los países que adoptan el concepto mencionado, dependiendo en muchos casos de consideraciones jurídicas o de otra índole sin ser necesariamente de carácter estadístico.

" El análisis de las importaciones por país de producción o de origen ofrece la ventaja de que refleja directamente la relación entre el país productor y el importador. Esta información se considera esencial para determinar las cuotas de importación a los aranceles discriminatorios". (44)

No obstante, este concepto tiene grandes deficiencias siendo la más importante que, si los productos no se importaron directamente desde el país de producción, no permite a la nación exportadora y al Estado adquiriente registrar la misma transacción.

Esto invalida la comparación de las estadísticas registradas por los países copartícipes y disminuye la utilidad de los datos para muchos tipos de análisis económico, especialmente para la contabilidad de balanza de pagos.

Además, pueden surgir dificultades para determinar el país de producción; con frecuencia la nación de origen real es desconocida para el proveedor y el adquiriente. Y aún más, cuando se trata de bienes cuya elaboración requiere operaciones sucesivas de elaboración y manipulación, muchas de las ventajas lógicas del tipo de registro en cuestión desaparecen.

Y en el caso de las ventas al exterior, resulta difícil registrar con precisión el país de consumo, debido a que no se suele determinar en el momento de la exportación o, si está definido, lo desconoce el productor; incluso si el exportador lo sabe, quizá no quiera proporcionar este dato por cuestiones políticas.

A pesar de estas dificultades, cerca del 75% de los países del orbe usan este método de registro estadístico, lo cual puede explicarse por su fácil aplicación en términos aduanales.

"Parece que, debido al desarrollo de los Sistemas Generalizados de Preferencias (SGP) en los países industrializados de occidente, en los que las reglas de origen de los productos desempeñan un papel determinante para que los productos que provienen de país en desarrollo gocen o no de las preferencias, se ha favorecido que los países no deseen cambiar este registro por otro". (45)

c) Según país de consignación.

En general, este método de preparar estadísticas de comercio exterior por país de procedencia y destino fomentaría el registro de las transacciones por las naciones importadoras y exportadoras, aunque habrá movimientos de mercancías en los cuales no será posible obtener esta comparación.

---

45.- Kitain de Zimmermann, Tamara. Op.cit. pág. 286

Por ejemplo, no se logrará cuando los productos se exporten a países que sólo preparan estadísticas siguiendo el sistema de comercio especial o a puertos francos, desde donde se reexpidan al extranjero saliendo de almacenes generales de depósito u otras formas de control aduanero.

"Las mercancías también pueden despacharse en tránsito a través de un segundo país con diversos destinos finales, y en este caso tampoco se podrá lograr la comparabilidad".(SIC). (46)

Sin embargo, en tales ocasiones los productos no se registrarán en el país de tránsito sino en uno u otro de los países de destino, de acuerdo con la definición de consignación, (47), lo cual contribuye a la discrepancia entre las estadísticas de esas naciones.

Tampoco será posible lograr la comparación si un cargamento enviado a un país se desvía en alta mar hacia otro destino, o si se revende y se remite en tránsito directo a un tercer Estado antes de ser incluido en las estadísticas de las importaciones de la nación a la cual estaba consignado.

---

46.- Oficina de Estadística de las NN.UU. Op.cit. pág. 53

47.- "País de consignación significa, cuando se trata de importaciones, el país del cual salió la mercancía en primer lugar hacia el país declarante, sin que existiese ninguna transacción comercial entre ese país y el país de importación. Cuando se trata de exportaciones, significa el último país hacia el cual envió las mercaderías el país exportador sin ninguna transacción comercial conocida". Oficina de Estadística de las NN.UU. Op.cit. pág. 52

Parece ser que no es posible evitar estas dificultades, pero en conjunto la magnitud relativamente pequeña de estos posibles errores parece justificar la confianza en el uso de la consignación como base a garantizar una comparación razonable en las estadísticas de comercio y la exactitud en el registro de las compra-ventas internacionales.

### 1.3.2. EL PROBLEMA DE LA VALORACION DE LAS MERCANCIAS.

El problema de lograr la comparación internacional en la valoración de los productos objeto de comercio exterior plantea dificultades singulares, algunas de las cuales nacen del hecho de que el valor es un fenómeno del mercado, y también porque el valor registrado de una mercancía diferirá según el país en el cual se registre. (48).

Sin embargo, la situación ha mejorado mucho desde la aparición en diciembre de 1950 de la "Definición de Valor de Bruselas", preparada por el Grupo de Estudios para la Unión Aduanera Europea dentro de la Convención relativa a la Evaluación de Mercancías a Efectos Aduaneros. (49).

---

48.- Véase: Oficina de Estadística de las NN.UU. "Las diferentes bases de la valoración". Op.cit. pp. 35-36.

49.- Véase: Pereznieto Leonel, y Witker Jorge. "La Definición del Valor Aduanero de Bruselas". Op.cit. pp. 152-157 y; Carvajal Contreras, José Máximo. "El Sistema de Valor Aduanero". El sistema aduanero mexicano. México; tesis doctoral, División de Estudios Superiores/Fac. de Derecho/UNAM; 1983; pp. 222-244.

Esta definición que tiene como resultado valores que se acercan mucho a los genuinos de transacción, se redactó siguiendo los principios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, con objeto de proporcionar un sistema equitativo para valorar las mercancías importadas.

Desde el punto de vista aduanero, la Definición del Valor de Bruselas "... puede ser entendida, relacionándola con sus objetivos, como un conjunto de normas y criterios para la aplicación de los impuestos 'Ad-valorem', con base en el principio de la no discriminación entre los importadores y de esta forma, evitar que el producto del impuesto de importación, sea afectado por condiciones desiguales en transacciones semejantes y comparables". (50)

Dichos criterios fueron tomados en cuenta para la redacción de los Capítulos III de la Ley Aduanera de los Estados Unidos Mexicanos y de su Reglamento. (51).

De esta forma, la Ley Aduanera menciona en su Artículo 49 que el precio normal de las mercancías importadas se determinará con arreglo a los siguientes supuestos:

---

50.- Carbajal Contreras, José Máximo. Op.cit. pág. 226

51.- Véase: "Ley Aduanera". Diario Oficial de la Federación. 30 de diciembre de 1981.

"Reglamento de la Ley Aduanera". Diario Oficial de la Federación. 18 de junio de 1982.

"a) Que las mercancías son entregadas al comprador en el puerto o lugar de introducción en el territorio del país de importación.

b) Que el vendedor soporta y ha incluido en el precio todos los gastos relacionados con la venta y entrega de las mercancías en el puerto o lugar de introducción.

c) Que, por el contrario, el comprador soporta en el país de importación los derechos y gravámenes, que, por lo tanto, están excluidos del precio..." (52).

Pero además, deberán tomarse en cuenta elementos tales como: el precio, el tiempo, el lugar y la cantidad. (53).

El precio que debe considerarse para la determinación del valor normal es el usual de competencia, mismo que debe entenderse como el resultado de una venta efectuada al contado, y el cual es definido en la fracción II del Artículo 51 de la Ley Aduanera:

"II. Precio usual de competencia, el que habitualmente se aplica en las operaciones de compra venta en condiciones de libre competencia, para las mercancías idénticas o similares a las que se valoran". (54).

---

52.- Pereznieta Leonel, y Witker Jorge. Op.cit. pp. 156-157. y "Ley Aduanera". Legislación Aduanera. México; Segunda edición; Ed. Porrúa, S.A.; 1983; pp. 30-31.

53.- "Reglamento de la Ley Aduanera". Op.cit. Artículo 117, pp. 154-157.

54.- "Ley Aduanera". Op.cit. Artículo 51, fracción II, pág. 32

El segundo elemento a tener en cuenta para la determinación del valor normal de las mercancías es el tiempo, sobre el cual se señalan algunas disposiciones en el Artículo 117 del Reglamento de la Ley Aduanera, como la que refiere lo siguiente:

"... si las mercancías y efectos llegan al país dentro de los tres meses contados a partir de la fecha del contrato o de la factura comercial, la fecha a tomar en cuenta será la de estos últimos aunque se hayan presentado variaciones normales en el preci<sup>o</sup> de las mercancías". (55)

El tercer factor es el lugar de introducción, por lo que todos los gastos en los cuales se incurra por la venta o la entrega hasta dicho lugar, "serán considerados dentro del valor normal, independientemente de quién los realice o donde se realicen, excepto los fletes y seguros desde el lugar de exportación al de introducción". (56)

El cuarto y último factor que toma el Reglamento de la Ley Aduanera para determinar el valor normal de los productos es la cantidad:

"La cantidad a considerar para determinar el valor normal será la presentada a valorar en el acto de importación". (57).

Sin embargo, dicha cantidad puede ser recibida en remesas para lo cual en el mismo Artículo 117 del Reglamento se presentan las reglas a que se someterá dicha modalidad.

---

55.- "Reglamento de la Ley Aduanera". Op.cit. Artículo 117, párrafo tercero, pp. 154.155

56.- Ibid. Artículo 117, párrafo cuarto, pág. 155.

57.- Ibidem. Art. 117, párrafo quinto, pág. 155.

De estas disposiciones se deduce que el valor de transacción para las exportaciones será el "libre a bordo" o FOB, el cual incluirá la siguiente partida de gastos: (58),

1) Acarreo y flete desde las localidades del interior hasta la frontera del país exportador;

2) Seguros; gastos realizados para cubrir el riesgo de traer los productos desde las localidades del interior hasta la frontera y ponerlas en el medio de transporte utilizado para la exportación;

3) Comisión y corretaje;

4) Costos, cargos y gastos de preparar la documentación que requiere la transacción y poner la mercancía en el vehículo exportador, incluidos los derechos consulares;

5) Costo de los contenedores, excluidos los que se tratan como artículos por separado;

6) Costo del embalaje, bien corresponda a la mano de obra, materiales u otro concepto, y

7.- Gastos de carga.

En general, aún cuando la práctica demuestre que el precio contractual convenido entre vendedor y comprador, en términos de libre competencia, es inclusivo por cuanto no omite ninguno de los costos, gravámenes ni gastos resultantes de la venta y entrega del producto puesto en el vehículo exportador, existen diversos términos de compra-venta internacionales, 14 en total, que representan una modalidad diferente cada uno en cuanto al reparto de riesgos, costos y cargas entre el vendedor y el comprador.

---

58.- Oficina de Estadística de las NN.UU. Op.cit. pp.38-39. Véase también "Reglamento de la Ley Aduanera", Op.cit. Artículo 124; pp.159-160

Los 14 términos de compraventa referidos en el documento publicado por la Cámara de Comercio Internacional, (59), son los que se enumeran a continuación:

a) EX WORKS, en fábrica; b) FOR/FOT, libre en ferrocarril/libre en camión; c) FAS, libre al costado del buque; d) FOB, libre a bordo; e) C&F, costo y flete; f) CIF, costo, seguro y flete; g) EX SHIP, en barco; h) EX QUAY, en muelle; i) DELIVERED AT FRONTIER, entrega en la frontera; j) DELIVERED DUTY PAID, entrega con derechos de aduana pagados; k) FOB AIRPORT, libre a bordo en aeropuerto; l) FREE CARRIER, libre transportista; m) FREIGHT or CARRIAGE/PAID TO, flete o transporte pagado hasta el punto de destino; y, n) FREIGHT or CARRIAGE PAID TO/INSURANCE, flete o transporte pagado hasta el punto de destino convenido y seguros.

Dichos términos de compraventa permiten observar que la valoración de las importaciones difiere de la tasación de las exportaciones en los siguientes aspectos:

a).- El flete pagado por el transporte de la mercancía puesta a bordo del vehículo desde la frontera del país exportador hasta la del importador;

b).- Los gastos de descarga, si los hubiera realizado al transportar el producto en el vehículo hasta el punto de la frontera en que estén disponibles los servicios de despacho o inspección aduaneros, hasta donde la mercancía se pone físicamente a disposición del importador para que la reciba, o hasta ambos puntos; y,

---

59.- Véase: International Chamber of Commerce. Internacional rules for the interpretation of trade terms. Incoterms. Francia; Ed. ICC; 1980; pp.135  
 ICC. Guide to Incoterms. Francia; Ed. ICC; 1980; pp.90

c).- El costo de los seguros para cubrir el riesgo que encierra el transporte del producto descrito en el inciso "a", arriba mencionado, y el peligro de la descarga referida en el párrafo que antecede al presente.

Así, respecto a los gastos de descarga, (60), debe aclararse el punto a partir del cual el movimiento de las mercancías ya no se considera como parte de tal operación.

De esta forma, teniendo en cuenta todos estos argumentos, se ha recomendado que "la base de valoración de las importaciones sea el valor c.i.f. de transacción y de las exportaciones el valor f.o.b. de transacción", (61). Sin embargo:

"Las partes pueden adoptar 'Incoterms' como bases generales de su contrato, pero pueden también especificar variaciones particulares de ellos o adiciones para ellos, tal como puede ser conveniente para el comercio específico o para las circunstancias de tiempo o conveniencia individual. Por ejemplo, algunos comerciantes requieren un suministro CIF para proveer el seguro de riesgo bélico además del seguro marítimo. En este caso, el comprador puede especificar 'Incoterms CIF plus war risk insurance'. El vendedor establecerá entonces su precio sobre esta base". (62)

Para finalizar este punto, cabe afirmar que con el uso de cualquiera de estos términos, internacionalmente aceptados, se puede lograr un valor de transacción razonablemente exacto para los productos objeto del comercio mundial, aunque no resuelvan del todo el problema de las discrepancias estadísticas.

---

60.- Véase: Oficina de Estadística de la NN.UU. "... Gastos de descarga". Op.cit. párrafos 11 y 12, pp.39-40

61.- Ibidem, pág. 41

62.- International Chamber of Commerce. Op.cit. pp.8/9

#### 1.4. CONSECUENCIAS DEL COMERCIO TRIANGULAR INTERNACIONAL

De lo descrito hasta el momento, podemos deducir que tanto hay efectos negativos como positivos del comercio triangular internacional.

A. Los efectos positivos. de acuerdo con la tesis de Roberto Gatica Suárez, se pueden dividir en generales si benefician a todos los países que intervienen en el sistema de comercio indirecto, y en particulares si se trata de beneficios en favor de la nación intermediaria o del Estado productor-exportador o del importador en última instancia de la mercancía. (63)

- Efectos positivos generales: dentro del comercio triangular el intermediario juega un papel importante. En efecto, el país que importa las mercancías con objeto de exportarlas sin una transformación apreciable a terceras naciones, está cumpliendo con una función útil y necesaria al generar un servicio de mercado y poner en contacto a oferentes y demandantes que de otra manera difícilmente lo harían.

"Es por su conocimiento de las condiciones del mercado que el intermediario está en aptitud de realizar un servicio socialmente necesario". (64)

---

63.- Véase: Gatica Suárez Roberto. "Efectos positivos y negativos y su influencia en el proceso económico de los países del comercio a través de países intermediarios". Op.cit. pp.49-53

64.- Gatica Suárez Roberto. Op.cit. pág. 49

" De ese modo, contar con un conocimiento profundo y una estructura distributiva puede generar una ventaja comparativa tal, que el papel del país "Y" como triangulador esté perfectamente justificado en términos de utilidad económica" (65)

Al considerarse al intermediario como un especialista, se debe pensar que su función es útil porque contribuye al logro de mayores niveles de producción y productividad del sistema económico nacional y mundial, incrementándose por ende el producto bruto y las posibilidades de elevación del nivel de vida de los pueblos.

A continuación se enumeran los más importantes argumentos en favor del intermediario:

a) La creciente distancia entre los países productores y los consumidores.

b) La dispersión de las unidades de producción y la desorganización comercial de los productores.

c) Oferta irregular de los productores agrícolas y para todos los demás tipos de mercancías, y demanda regular de los consumidores.

Por otro lado, también se presenta una demanda irregular por parte de los fabricantes de productos semimanufacturados y manufacturados de los países desarrollados.

d) La facilidad que en general tienen los intermediarios en los países productores sin presiones de éstos en las condiciones del comercio.

e) La explotación del principio de la división del trabajo y de sus resultantes en la ventaja comparativa de los costos.

Por ejemplo, cuando los productores no tienen los recursos para realizar un comercio sin intermediarios a causa de su deficiente infraestructura que permita las operaciones de exportación.

-Efectos positivos particulares:

a.- A favor de los países intermediarios. (66)

En general, el país intermediario obtendrá los mayores beneficios en relación a las otras partes que intervienen en el comercio indirecto debido a su posición en el mercado.

De este hecho surgirán una serie de ganancias adicionales, entre otras podrá incorporar algunas cantidades de mano de obra, de capital y servicios cuyo costo podrá incluirlo en el precio de venta final al consumidor último.

Ello significa que la función del intermediario generará mayor actividad económica dentro de su propio territorio, pues incrementará los ingresos fiscales tanto aduaneros como de otro tipo. Dará un uso mayor a los servicios bancarios y comerciales de su país, el cual tendrá la posibilidad de impulsar sus propias exportaciones al ofrecer una gran variedad de productos, y por lo tanto podrá captar un buen número de divisas extranjeras.

---

66.- Estos argumentos son los mismos que presenta:  
Gatica Suárez, R. Op.cit. pp.49-50

b.- A favor de los países productores.

El comercio indirecto puede aportar al país exportador beneficios a su economía, ya que origina un incremento de sus ventas al exterior y un mejor uso de sus recursos; pues si el país exportador carece de una infraestructura económica adecuada para el desarrollo de esa actividad con el exterior, le resultaría muy oneroso el uso general de contactos comerciales de otras naciones.

Asimismo, cuando el volumen de exportación es muy bajo, resultará probablemente incosteable efectuar ese comercio de una manera directa, por lo que pudiera ser conveniente utilizar en estos casos los servicios de un tercer país.

c.- A favor de los países consumidores finales.

El país importador obtiene beneficios menores del comercio indirecto, ya que adquiere la mercancía a un precio más alto, pero le puede ser económicamente necesario cuando de otra manera no lo recibiría o difícilmente lo consiga para reactivar su economía.

B. Los efectos negativos: éstos aparecen cuando:

a). Obstaculiza que los países productores utilicen sus propios medios para efectuar un comercio directo;

b). Impide percibir parte de las ganancias que pudiera generar el comercio exterior;

"... el comercio triangular puede representar un signo de atraso en el sector del comercio exterior de un país, cuando está permitiendo que un país triangulador maneje las exportacio -

nes de los productos que vende a un tercer mercado, restándole los beneficios económicos que le pudiera dejar la venta directa." (67)

c). Limita la asociación de las políticas comerciales nacionales, ya que los oferentes no pueden en algunos casos beneficiarse de la política comercial del país intermediario, pues, por ejemplo, la nacionalidad de los bienes para propósitos de un tratamiento aduanal puede ser afectada por embarques indirectos;

d). Distorciona las corrientes reales de intercambio, originando una disminución del poder de negociación que en la política comercial puede desear ejercer el país exportador con los países que son intermediarios; (68)

e). Eleva los gastos, particularmente por concepto de transportes y manejo de productos, y por consecuencia encarece el precio del producto final, este hecho repercute en una baja del consumo restringiendo así el posible volumen de exportaciones del país productor; y,

f). Cuando no desarrolla sus servicios de financiamiento seguros, fletes marítimos, transporte en general, entre otros, el país exportador pierde el pago de almacenaje, el de servicios portuarios y muchos otros más, con lo cual se presencia una gran fuga de divisas.

---

67.- Kitain de Zimmermann, Tamara. Op.cit. pág. 289

68.- Yong C. de León, Emilia. Op.cit. pág.39

## CONCLUSIONES AL PRIMER CAPITULO

La importancia del intercambio comercial internacional en este primer capítulo, ha quedado de manifiesto en diversas formas, de las cuales se deduce que un país puede y debe fortalecer su desarrollo económico a través de dicha actividad.

También es cierto que, la mayoría de los países en desarrollo deberán afrontar diversos problemas para colocar sus productos en cualquier mercado fuera de sus fronteras y para trasladar a su interior los bienes adquiridos en el extranjero.

Estos problemas derivados de una o más carencias de tipo técnico o económico, principalmente, dan lugar al comercio triangular internacional, lo cual implica en la mayoría de los casos que un país utilice los servicios de una empresa perteneciente a un tercer Estado para realizar su comercio exterior.

El comercio triangular puede consistir también en la reventa de un artículo que el país intermediario compra al productor para colocarlo en un tercer mercado.

En el caso de México, la deficiente infraestructura para su comercio exterior conduce a la utilización de puertos y embarcaciones extranjeros para el movimiento de las mercancías, objeto de dicho intercambio. Problema que será abordado de manera más amplia en el tercer capítulo del presente trabajo.

En lo referente a las dificultades que presenta el estudio del comercio triangular en términos estadísticos, se han visto

ya las deficiencias resultantes de la aplicación de los diferentes sistemas de registro, siendo el más recomendable el uso del de consignación.

La utilización del sistema de registro "según el país de consignación" asegura una comparación razonable en las estadísticas de comercio y la exactitud en el registro de las compra-ventas internacionales, lo cual podría reforzarse con el empleo también del sistema "según país productor y consumidor", combinación que disminuiría varias deficiencias.

Sin embargo, no deben olvidarse los términos de compra-venta en la valoración de los productos objeto de comercio exterior, mismos que pueden desvirtuar las cifras de las estadísticas de cada uno de los países objeto de estudio.

Motivo por el cual, la Cámara de Comercio Internacional ha recomendado la utilización de cualesquiera de los 14 términos de compra-venta internacionales con objeto de facilitar la comparación de los datos estadísticos correspondientes. Aún más, los valores CIF Y FOB están siendo aplicados para la importación y exportación -respectivamente- en varios países, por las ventajas que entrañan.

De las ya mencionadas definiciones de los sistemas de registro utilizados para las estadísticas de comercio exterior, entendidas éstas como el cómputo del valor total de las importaciones y de las exportaciones efectuadas por un país; se desprende la necesidad de recurrir a otro tipo de estadísticas, tales como el número de buques nacionales y extranjeros en el tráfico de altura del país a estudiar.

También deberán consultarse otros tipos de registro que ayuden a conocer la realidad y potencial económicos de un país para manejar su comercio exterior.

Estas últimas afirmaciones se verán ejemplificadas en el capítulo tercero del presente trabajo de investigación, al presentar el problema del transporte marítimo en el comercio exterior de México como factor de triangulación, y su repercusión en la economía nacional.

## 2.- EL TRANSPORTE MARITIMO Y EL FLETE.

### 2.1. EL TRANSPORTE MARITIMO.

De acuerdo a los hechos históricos, se puede afirmar que el transporte marítimo cobra gran importancia, desde la antigüedad cuando el hombre debe recorrer distancias para comunicarse en -- áreas distantes donde encontrará los productos o bienes necesarios para su desarrollo, siendo que su lugar de origen, en la mayoría - de los casos, estaba ubicado a las orillas de una corriente de -- agua donde además de servirle de vía de comunicación, hallaba en - ella una rica fuente alimenticia. (1)

Cuando los miembros de las aldeas comenzaron a expandirse territorialmente, de tal modo que frecuentemente su hogar quedaba separado por considerables distancias de los campos, pastos y bosques apropiados, se vieron en la necesidad de crear un sistema de caminos.

Estos sucesos, los llevaría a conocer a otros aldeanos, - productores de otros artículos distintos o mejores que los suyos propios, lo cual les motivaría a realizar intercambios de bienes excedentes por aquellos no existentes.

---

1.- Véase: Mc Carty, Harold H., y, Lindberg, James B. "Áreas Distantes" y "Las Economías Tribales y sus Panoramas". Introducción a la Geografía Económica. México, Ed. FCE, 1980, pp. 101-102.

"Cuando el trueque con los forasteros se convirtió en el interés dominante, y toda la región llegó a producir grandes cantidades de muy pocos artículos destinados a mercados extranjeros, la realización de estas funciones precisó de un completo sistema de transporte". (2)

De esta forma, surgirían dos medios de acarreo rudimentarios: la carreta y la balsa. Posteriormente surgirían los barcos de remos y velas, con los cuales los fenicios y cretences trazaron las primeras bases de las redes comerciales. (3)

Estas redes marítimo-comerciales se irían acrecentando poco a poco con el correr de los años, teniendo un gran desarrollo con el Descubrimiento del Continente Americano y su consiguiente dominio por los europeos del siglo XVI al XIX.

Pero por lo que respecta al desarrollo del transporte de mercaderías por vía marítima, es bien sabido que ha venido incrementándose de manera constante desde la Revolución Industrial de fines del Siglo XVIII e inicios del XIX, hasta hoy día debido principalmente al mayor intercambio que cada día los países se ven precisados a efectuar con sus productos. (4)

Ello ha sido posible, gracias a la invención de los buques movidos por vapor y más tarde con la aplicación de los motores activados por diesel. Actualmente se cuenta también con barcos que funcionan con energía atómica.

---

2.- Mc Carty, Harold H., y Lindberg, James B. Op.cit., pp.102-103

3.- Le Pan de Ligny, Gerard. Manual de comercio exterior. Bilbao/España; Ed. Deusto; 1968 pág. 24

4.- Los contratos de fletamento. México; Ed. CONAFLEMAR/Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante/SCT; 1981; pág. 9

"Así, en nuestro tiempo, el transporte representa una parte importantísima del comercio exterior, que hace posible el llegar a cualquier mercado con rapidez y eficiencia... Por su - importancia, el transporte marítimo ocupa el primer lugar en el comercio entre países." (5)

Importancia que se explica, en parte, por el hecho de estar constituida por agua las tres cuartas partes de la superficie del planeta:

"La mayor parte de esta superficie es océano, el cual - proporciona una red de comunicaciones ilimitada, sin obstáculo de clase alguna y sin derechos que pagar por el uso que de la misma se hace. Sólo un número muy reducido de mercados de escasa importancia no puede ser alcanzado por medio del transporte marítimo" (6)

Además, el transporte marítimo representa, en la actualidad, uno de los medios más económicos para el traslado de mercancías de un lugar a otro,

"... debido a la capacidad de carga de un buque, las distancias que recorre y que separan a un mercado de otro, este modo de transporte ha sido de fundamental importancia para el comercio internacional." (7)

---

5.- Pratt, Edgard E. Los mercados internacionales. España; Edit. Hispano-Europea; 1962; pág. 266.

6.- Pratt, Edgard E. Op. cit. pág. 266.

7.- Andrade Hurtado, Julio A.; Barrero Stahl, Luis; et al. El registro de fletes y el consejo de usuarios del transporte marítimo. México; Tesis de L.R.I./F.C.P.y S./UNAM; 1976; pág.3

A este logro ha contribuido el auge de la tecnología aplicable a la construcción de diferentes tipos de embarcaciones, siendo éstas más rápidas, eficaces y adecuadas para el transporte de gran variedad de productos, sean éstos líquidos o sólidos.

De esta forma, se pueden ver hoy día, entre muchos otros, buques graneleros, petroleros, portacontenedores, multipropósitos, y los que combinan distintos tipos de carga a la vez como son los barcos OSO y OBO.

"Esta nueva tecnología no solamente ha beneficiado al transporte marítimo, sino que ha impulsado una serie de industrias conexas que ha redituado en beneficio de las infraestructuras y economías de múltiples países". (8)

Estos beneficios que encierran una exigencia, una necesidad, se relacionan con el desarrollo de la infraestructura portuaria, en donde los almacenes y bodegas, los muelles, equipos mecánicos, vías de comunicación y medios de transporte, entre otros, son elementos que según su cantidad, calidad, distribución, organización y manejo determinarán su funcionalidad requerida por el auge del transporte marítimo.

Aunque, también resulta cierto el que para observar una excelente funcionalidad de cualquier puerto de altura, se requiere además de los elementos señalados, autoridades y personal técnicamente capacitados para realizar las funciones propias de ese sector tan importante para el comercio internacional y en particular para la economía de cada Estado.

---

B.- Andrade Hurtado, Julio A., Barrero Stahl, Luis; et al. Op.cit., pág. 4

Actualmente se puede afirmar que la flota mercante mundial ha alcanzado en los últimos años un gran desarrollo.

"Pues para 1975 llegaba a 345,162,000 toneladas de registro bruto, originado y caracterizado por la época actual misma, en que el desarrollo de la agricultura y de las industrias modernas han dado un nuevo y vigoroso impulso al intercambio comercial internacional". (9)

A continuación se presenta un cuadro estadístico en la siguiente hoja, mediante el cual se puede observar el desarrollo de la flota mercante mundial en los últimos años:

---

9.- Andrade Hurtado, Julio A... Op.cit. pág. 4

Aquí cabe mencionar que la cifra presentada difiere de la del cuadro estadístico que sigue a continuación porque cada una ha sido tomada de manera distinta en cuanto a tiempo; Así las cifras presentadas en dicho cuadro corresponden al período del 10. de Enero al 10. de julio de cada año.

DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL (10)  
1970-1982

<u>AÑOS</u>	TONELAJE MUNDIAL EN TRB (Millones)
1970 -----	217.9
1975 -----	336.9
1976 -----	367.1
1977 -----	388.5
1978 -----	400.7
1979 -----	407.6
1980 -----	414.5
1981 -----	415.2
1982 -----	419.0

Hasta aquí, como se habrá notado, se ha hablado únicamente del transporte marítimo en el aspecto comercial, habiéndose dejado a un lado los buques de guerra por no tener importancia para los fines que se persiguen en la presente investigación.

---

10.- Estas cifras han sido tomadas del anuario:  
UNCTAD. El transporte marítimo en 1976. (en 1977, 1978, 1979, 1981 y 1982) Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Nueva York/EUA; Ed. Junta de Comercio y Desarrollo/Comisión de Transporte Marítimo/UNCTAD; varios años.

2.1.1.- El transporte marítimo en relación con el sistema de conferencias marítimas.

Para entender mejor la relación existente entre el transporte por mar y las conferencias marítimas, a continuación se presenta la definición de este concepto jurídico:

Se entiende por conferencia marítima: "Un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan atendiéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares". (11)

Sin embargo, cabe señalar que las conferencias marítimas surgieron como resultado de la aplicación de dos inventos al transporte marítimo: la máquina de vapor y el telégrafo. (12)

"... La utilización de la máquina de vapor fue determinante para el incremento del transporte y comercio marítimos, ya que vino a dar una mayor regularidad a las líneas de navegación". (13)

---

11.- CONUCOD. UNCTAD. Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Ginebra, Suiza; 6 de abril de 1974; Documento TD/CODE/11/Rev.1, Anexo 1; pág. 2

12.- Véase: Gallegos López, Sergio A. "Sistemas de Conferencias". Los fletes marítimos: factor de desarrollo en el Comercio Exterior de México. México; Tesis, ECP y S/UNAM; 1972; pp.16-17  
Quintero Iñiguez, Germán. "El transporte marítimo a partir de la aplicación de la máquina de vapor". El transporte marítimo y el comercio internacional. México; Tesis, FCP y S/UNAM; 1976; pp 1-3

13.- Quintero Iñiguez, Germán Op.cit. pág. 2

Este hecho es comprensible si se tiene en cuenta que con la propulsión mecánica los buques ya no dependían tanto de las condiciones atmosféricas, en especial del viento para impulsar a los barcos de vela, de tal forma se podía entonces programar itinerarios con fechas de arribo a los diferentes puertos que integraran una ruta.

"... todo esto significaba para los comerciantes la posibilidad de concurrir de una manera más oportuna a los mercados en que colocaban o realizaban sus mercancías; y para los fabricantes, la oportunidad de dar mayor fluidez a sus programas de producción, pues de esta forma, tenían asegurado el flujo regular tanto de los insumos necesarios para su proceso productivo, como de sus manufacturas hacia el intermediario y el consumidor" (14)

Ahora bien, " si la máquina de vapor modifica los sistemas tradicionales de transporte marítimo fundamentalmente en lo referente a volumen de carga y a la rapidez con que ésta es transportada, "es el telégrafo el otro elemento que en el transporte marítimo producirá cambios radicales". (15)

El telégrafo permite entonces aprovechar las ventajas que proporciona la máquina de vapor aplicada en las embarcaciones facilitando el establecimiento de un sistema de control bastante funcional para el movimiento internacional de mercancías, lo cual lleva a una continuidad periódica en la prestación y utilización de los servicios del transporte marítimo.

---

14.- Ibidem. pág. 2

15.- Gallegos López, Sergio A. Op.cit. pág. 16

Con dichas inovaciones fue posible también la apertura de nuevas rutas a través del Canal de Suez al Lejano Oriente, convirtiendo el servicio de transporte marítimo en una empresa costeable y segura, desde mediados del siglo XIX.

Así, ante la rapidez y complejidad del transporte por vía marítima comienzan a surgir problemas de competencia entre las empresas que sirven una misma ruta y, "así es como la creación de las conferencias marítimas se hace necesaria tanto para quienes prestan como para quienes utilizan este transporte". (16)

De esta forma, y no obstante de que en 1840 la "Cunard Line" estableció el primer servicio regular entre los Estados Unidos de Norteamérica y el Reino Unido de Gran Bretaña, (17), es en 1875 cuando se establece la primera conferencia de que se tiene noticia, la cual cubría la ruta Reino Unido-Calcuta, (18), conocida como "United Kingdom-Calcuta/UNITED KINGDOM FREIGHT CONFERENCE".

Más tarde aparecerían la Conferencia para Madrás-Reino Unido y la Bombay-Karachi-Reino Unido, es decir que "de 1870 a 1875 los itinerarios tomaron un sentido práctico, justificando así la agrupación de los armadores, los cuales basaron la periodicidad de sus viajes por puertos y no por áreas determinadas, como sucede en la actualidad" (19)

---

16.- Idibem. pág. 16

17.- Andrade Hurtado, Julio A.; et al. Op.cit. pág. 8

18.- Gallegos López, Sergio A. Op.cit. pág. 17

19.- Andrade Hurtado, Julio A.; et al Op.cit. pág. 18

Este hecho se ha tomado como el antecedente más inmediato de organización en materia naviera, constituyendo dicho servicio periódico y con ruta fija una de las principales características del sistema de conferencias marítimas, que también se distinguía por ser oligopólico, causa de su creación:

"... la afluencia permanente de nuevos armadores en un mismo tráfico ocasionó un desequilibrio entre la carga y el transporte, con lo que se vino a complicar la eficiencia de este último, al grado de hacerlo incosteable en términos de rentabilidad, por lo que se hizo indispensable incursionar en prácticas oligopólicas -en cuanto a los armadores ingleses- a fin de salvaguardar el interés de su flota; mediante el establecimiento de un sistema de conferencias marítimas". (20)

Pero, cabe hacer notar que desde la creación de la primera conferencia marítima hasta principios de la década de los años 70's, no había existido reglamentación alguna respecto a dicho sistema, por lo cual:

"... esta irregularidad en el 'negocio marítimo' obedeció a que no se respetaban entre ellos, los niveles uniformes de fletes aplicados a un producto y a un tráfico determinado, en especial con el tráfico de las colonias, situación que desató una competencia ruinosa, es decir, la aplicación de fletes más bajos al nivel de rentabilidad para aquellas empresas que venían explotando las diversas rutas, en virtud de los principios de la libre empresa". (21)

---

20.- Ibidem. pág. 19

21.- Ibidem. pp.20-21

Hasta comienzos de esa década, la relación entre los pretarios de servicios y quienes habían hecho uso de él, no había sido del todo equitativa,

"... por el desequilibrio potencial existente entre ambos, puesto que las conferencias como tales habían detentado el monopolio de la prestación de servicios, condicionando a los usuarios a una serie de arbitrariedades, como fueron la falta de inclusión de nuevos productos, generalmente no tradicionales, en las tarifas de fletes, abundando en ellas como consecuencia, los productos no espeacificados (N.O.S.), cuyos fletes han sido siempre mayores." (22)

De esta forma, se pueden observar ventajas y desventajas a lo largo de la historia del sistema de conferencias marítimas:

VENTAJAS:

A) Mantenimiento de servicios regulares, en cuanto a una ruta determinada y frecuencia del servicio;

b) Todas las líneas miembros cobran fletes uniformes, sin discriminación dentro de los embarcadores por su fuerza económica o por el volumen de sus embarques.

Al respecto, cabe mencionar que el precio de servicio se basa en tarifas invariables o fijas dentro de un período que, desde el punto de vista de las conferencias, es razonable porque les permite hacer frente a los aumentos en los costos de operación.

Así, cuando el incremento de los costos de operación obliga a las conferencias a elevar los fletes, éstas dan aviso a los usuarios y se ponen en vigor después de un plazo determinado,

"De este modo los embarcadores disponen de tarifas que no están expuestas a grandes cambios que dependan de las condiciones políticas y militares prevalecientes en el área y los comerciantes pueden estimar con mayor precisión sus costos futuros de transporte". (23)

c) Proporcionan un servicio muy similar, ya que los barcos integrantes de la línea son prácticamente del mismo tonelaje, con una velocidad de servicio bastante semejante, contando con equipos de carga parecidos, y en ocasiones operando buques gemelos construidos en base a los mismos planos.

d) Los buques de las líneas que integran la conferencia proporcionan el servicio regular, con base a los mismos fletes a "puertos fáciles" y a "puertos difíciles",

Por "puertos fáciles" se entiende aquellos cuyas condiciones físicas permiten la entrada y salida a cualquier hora del día y que están dotados de equipos de manejo de carga, lo cual permite que los buques carguen con una elevada productividad garantizando así estadías cortas en puerto, ofreciendo con ello la posibilidad de efectuar un mayor número de viajes al año y de aumentar la rentabilidad del buque.

"Por el contrario, los puertos difíciles, son aquellos que por su característica, obligan al buque a esperar la luz del día o la alta marea para poder entrar al puerto. Por otra parte, estos puertos carecen de equipo de manejo de carga adecuado y organización

---

23.- Olmedo Gómez, Seraffín. El sistema de conferencias marítimas y su incidencia en el comercio exterior de México. México; Tesis Escuela Nacional de Economía/UNAM; 1975; pág. 75

portuaria eficiente, condiciones que dan como resultado que la estadía del buque se prolongue demasiado, e incremente los costos totales del buque". (24)

Igualmente hacen escala en puertos que ofrecen mucha carga y en aquellos en los cuales el pequeño volumen de carga no hace remunerativa la escala de momento, pero deja abierta la posibilidad de incrementar las operaciones a ese puerto en lo futuro.

e) Emplean buques apropiados para el tráfico del área y con ello favorecen a los usuarios al invertir su capital en la construcción de buques adecuados a sus necesidades.

En caso de que la demanda de espacio sobrepase la oferta de capacidad de los buques en fletamento, muchas veces a costos elevados, para hacer frente a las demandas de los embarcadores y asegurarles de ese modo el movimiento de sus mercancías.

f) Por último, "la seguridad que la operación de un buque a través de la Conferencia ofrece a los armadores, les induce a invertir en buques nuevos, que incorporan los adelantos tecnológicos que les permitan adecuarse a las necesidades del tráfico, de tal suerte que los usuarios continúan disfrutando de un servicio regular y eficiente". (25)

#### DESVENTAJAS:

a) la primera de ellas está relacionada con los fletes, los cuales son fijados unilateralmente en lugar de ser establecidos después de entablar negociaciones con los usuarios.

b) Dichos fletes son estimados por los embarcadores como demasiado elevados, atribuyendo este hecho a las características monopólicas de las conferencias.

c) Además, "... aplican recargos que aumentan considerablemente el flete final que se cobra. Muchas veces dichos recargos 'preventivos' no tienen razón de ser ya que no se cristaliza el riesgo y sin embargo son cobrados. Por ejemplo en el caso del recargo por variaciones en el precio del combustible, existen períodos en que no varía; o bien el de ajuste del tipo de cambio de moneda, que aunque existe, aún así el recargo es mayor a dicha variación". (26)

d) Por último, y por consiguiente:

"Encarecimiento considerable para el precio final del producto a exportar o importar, con la consiguiente reducción del mercado, sobre todo para los países que necesitan urgentemente impulsar sus exportaciones, como el nuestro". (27)

Hasta aquí, se ha hablado del transporte por mar y de las conferencias marítimas, de una forma general e histórica, aunque ya se ha comenzado a tocar un punto bastante importante de dicha relación: el flete.

Así, debido a la importancia que tiene dicho factor en el comercio internacional por mar, se presentará a continuación diversas características que deberán tomarse en cuenta para explicar la gran incidencia del transporte marítimo en cualquier economía.

Se notará también, que hace falta mencionar algunos aspectos más con relación a la nueva situación de las conferencias, lo cual se ha dejado para complementar el siguiente punto: el flete y las conferencias marítimas.

---

26.- CONAFLEMAR. Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; Ed. CONAFLEMAR/SCT; vol. III, núm. 1, dic.10. de 1982;pág.20

27.- Ibidem. pág. 20

## 2.2. EL FLETE

La gran incidencia del flete en el comercio internacional es que, en el pasado, se utilizó como arma entre diferentes líneas navieras operantes en una misma ruta ante el aumento excesivo de la oferta de servicio por parte de cada una de dichas empresas y así:

"Aunque la dura competencia entre armadores originaba un abatimiento de los fletes que favorecía en un principio a los embarcadores, al cabo de unos cuantos años ocasionaba la operación ruïnosa de las líneas y éstas se veían obligadas a suspender el servicio, quedando los usuarios en situación muy comprometida al no disponer de medios para transportar sus mercancías, o por lo menos con salidas de puerto muy espaciadas e irregulares." (28)

Este hecho llevaría a navieros y armadores a formar agrupaciones para controlar la competencia interna entre embarcaciones participantes en el tráfico de una misma área y garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo, empleando para tal efecto un sistema de tarifas uniformes y estables.

Este sistema de tarifas debía observarse por toda empresa marítima que operara sus buques entre los puertos comprendidos en el área considerada, siendo beneficiados de este modo los usuarios al poder contar con un servicio regular y con descuentos especiales de esas agrupaciones, conocidas como conferencias marítimas, como premio a su fidelidad.

---

28.- Olmedo Gómez, Serafin. Op. cit. pág. 66

Ahora bien, en la actualidad el pago por el servicio de transporte de cualquier producto para colocarlo en un mercado extranjero, puede restringir el comercio exterior de un país e influir negativamente en la balanza de pagos del mismo si se concretiza dicha operación; así:

"International trade can also be limited due to the high cost of transporting bulky or perishable goods. Even if the United States had a comparative advantage over Jordan in producing lampposts, transportation expenses would prevent exporting them to that country. Similarly, if Holland had a comparative advantage over Brazil in producing tomatoes, transportation costs would make these perishable goods too expensive to sell". (29)

Respecto a la repercusión que provoca el pago del servicio de transporte a una compañía extranjera, se puede observar que para los países en desarrollo y en especial para los latinoamericanos:

"La salida de divisas... provoca un déficit en la balanza de pagos general de la región, lo que a su vez no permite la formación de un capital que permitiera el establecimiento de sistemas de transporte propios, así como la formación de conferencias latinoamericanas que sirvieran a los intereses de la región". (30)

---

29.- "El comercio internacional puede también estar limitado debido al alto costo del transporte voluminoso o bienes perecederos. Aún si los EE.UU. tuvieran una ventaja comparativa sobre Jordania en la producción de postes de farol, los gastos del transporte impedirían su exportación a aquel país. De manera similar, si Holanda tuviera una ventaja comparativa sobre Brasil en la producción de tomates, el costo de transporte haría a estos bienes perecederos muy caros para venderlos". Boudewijn Mohr. The language of international trade in english-U.S.A.; Ed. Regents Publishing Co.; 1978; pág. 7

30.- Gallegos López, Sergio. Op.cit. pág. 24

De ahí que: "ese factor debe ser considerado siempre dentro del costo total de cualquier producto, al momento en que el vendedor presente una cotización al comprador extranjero, ya que el desconocimiento del mismo puede provocar que los productos lleguen en situación de desventaja al mercado internacional al elevarse el costo final de la mercancía". (31)

Así, al efectuar el análisis de la oferta de servicios marítimos, se puede observar la lenta evolución de la participación en el transporte marítimo mundial por parte de los países en vías de desarrollo, y en especial de las naciones de América Latina y el Caribe, en el cuadro siguiente:

DISTRIBUCION DEL TONELAJE MUNDIAL. (32)

PARTICIPACION PORCENTUAL Y TONELAJE POR GRUPOS  
DE PAISES  
(varios años)

Años:	En TRB (Millones)			
	1970	1975	1978	1981
1. TOTAL MUNDIAL	217.9 (100%)	336.9 (100%)	400.7 (100%)	415.2 (100%)
2. PAISES EN DESARROLLO	14.5 (6.7%)	21.2 (6.3%)	37.3 (9.3%)	54.8 (13.2%)
3. AMERICA LATINA Y EL CARIBE	6.4	7.5	12.1	13.2

31.- Andrade Hurtado, Julio A.; Et al. Op.cit. pág. 24

32.- Sría. de la UNCTAD. El transporte marítimo. N.Y./EUA;  
(publicación anual); varios años.

Del cuadro anterior se logra ver lo reducida que es la flota de los países en desarrollo, la cual no llega siquiera a representar ni el 15% del tonelaje mundial, motivo por el cual dichas naciones se obligan a utilizar los servicios de empresas extranjeras y deben pagar por ellos -en divisas convertibles- importantes sumas por conceptos de fletes, mismas que tienen que deducir de los ingresos obtenidos por la exportación de sus mercancías.

"La transferencia de una buena parte de su excedente económico hacia los países industrializados es, sin duda, una de las principales causas del lento desarrollo que los países del llamado Tercer Mundo han experimentado desde la terminación de la segunda guerra mundial, en 1945, época en que se confiaba en la brecha que separaba los países pobres de los ricos se iría estrechando, hasta lograr, en pocos años, una diferencia mínima entre ellos". (33)

"Este fenómeno no se presentó en la forma esperada y se comenzó a estudiar, a nivel internacional, principalmente en el foro de las Naciones Unidas, la razón de esta falla en las predicciones". (34)

De esta forma y a partir del surgimiento en 1964 de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (CONUCOD o UNCTAD), se profundizó en la investigación de la incidencia del comercio internacional en el desarrollo económico de las naciones y se destacó la importancia que tienen los llamados rubros invisibles en los resultados de la balanza de pagos.

---

33.- Olmedo Gómez, Serafín. Op.cit. pp.147-148

34.- Ibidem. pág. 148

Así, explicada a groso modo la importancia que tiene el flete en el comercio internacional y sobre la cual se profundizará en el Tercer Capítulo, se pasará a ver su definición, características y su relación actual con el sistema de conferencias marítimas.

### 2.2.1 El flete y las conferencias marítimas.

"El flete marítimo es la cantidad que se paga a un transportista para llevar un producto desde un puerto de origen hasta uno de destino". (35)

Para la fijación de un flete existen una serie de elementos que se toman en consideración, habiéndose precisado un total de 27 por diversos organismos internacionales, entre los cuales la Comisión Económica para América Latina de Naciones Unidas, (36) los enuncia de la manera siguiente:

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

---

35.- ONU. Nivel y Estructura de los Fletes, Prácticas de Conferencias y grado de Adecuación de los Servicios de Transportación Marítima. N.Y.; 1969; TD/B/c-4/Rev.1; pp.3-4

36.- CEPAL. Los fletes marítimos en el comercio exterior de la América Latina, N.Y.; E/en12/812, OP/OEA/Ser.c.17/2; pág. 43. Citado en: Olmedo Gómez, Serafin. Op.cit. pp.127-128

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

"Estos factores son determinantes para la fijación de un flete en el caso de las conferencias marítimas, los cuales son aplicados de manera uniforme, para un grupo de puertos comprendidos en una ruta". (37)

Sin embargo, antes de pasar a mencionar la existencia de otros factores que también inciden en la fijación de un flete, a..

---

37.- Andrade Hurtado, Julio Andrés; et al, Op.cit., pág. 25

continuación se presentan los criterios para determinación de los mismos señalados en la "Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas"

"Al adoptar una decisión sobre todas las cuestiones relacionadas con la política de fletes a que se hace referencia en el presente Código, se tendrán en cuenta, a menos que se disponga otra cosa, las siguientes consideraciones:

"a) Los fletes se fijarán al nivel más bajo que sea posible desde el punto de vista comercial y permitirán que los navieros obtengan un beneficio razonable;

"b) Los Gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo de ida y vuelta de los buques. Cuando sea pertinente, el viaje de ida y vuelta se considerarán por separado. Al determinar los fletes se tendrán en cuenta, entre otros factores, la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volumen de las cargas, así como el valor de las cargas;

"c) Al fijar los fletes de promoción y/o los fletes especiales aplicables a determinados productos, se tendrán en cuenta las condiciones que rigen el comercio de tales productos de los países a que prestan servicios las conferencias en particular de los países en desarrollo y de los países sin litoral". (38)

---

38.- UNCTAD. Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Op.cit. Capítulo IV, Art.12, pág. 12.

Como se podrá observar en dicho precepto jurídico, resaltan en el segundo inciso algunos elementos ya mencionados arriba, mismos que estarían en la tarifa básica de una conferencia, la cual consta de la siguiente información:

- " - Ruta.
- Países y puertos de los mismos que quedan comprendidos en una ruta.
- Líneas que participan en la conferencia.
- Reglas y bases para la aplicación de la tarifa.
- Lista de productos por clase, clasificación arancelaria u orden alfabético y flete correspondiente.
- Productos especiales: refrigerados, peligrosos, de manejo delicado o frágiles ". (39)

Del último inciso de ese Artículo, se desprende que además de la tarifa básica existen una serie de descuentos para la fijación del flete, los cuales pueden ser otorgados por los siguientes conceptos:

- a) Acuerdos de Lealtad o Fidelidad.
- b) Fletes Promocionales.
- c) Requerimiento o flete especial.

A) Con respecto a los Acuerdos de Lealtad, el Artículo 7 del Capítulo III de la mencionada Convención de Ginebra, presenta las disposiciones que regulan este contrato mediante el cual un usuario se compromete a transportar toda su carga en cualquier buque de una conferencia determinada, en algunos casos por un tiempo determinado que puede ser de seis meses en adelante, a cambio...

de lo cual se le concederá un descuento sobre el flete normal. (40)

"El descuento para los usuarios bajo Acuerdo es concedido a través de bonos que se cuantifican en forma semestral o anual según se haya establecido en el Acuerdo de Lealtad o Fidelidad, una vez transcurrido el lapso acordado la Conferencia bonifica al usuario" .(41)

b) Los fletes promocionales se conceden, como su nombre lo indica, para promover un producto no tradicional, manufacturado o semimanufacturado cuya duración es limitada.

Los fletes de promoción se encuentran regulados por el Artículo 15 de la Convención de Ginebra de 1974,

c) El flete especial o de requerimiento, "es aquel que se negocia directamente entre el usuario y la conferencia, en base a un volumen lo suficientemente importante para conceder un flete especial, y el cual puede transportarse en uno o dos viajes". (42)

Hasta aquí, se han mencionado los elementos integrantes de la tarifa básica y los tipos de descuento, faltan por referir los recargos que pueden influir también en la determinación del flete.

"1) Los recargos que imponga una conferencia para hacer frente a aumentos imprevistos o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos se considerarán temporales. Se reducirán a medida que vayan mejorando la situación o las circunstancias para hacer frente a las cuales fueron impuestos y, ... ,

---

40.- Andrade Hurtado, Julio A.; et al. Op.cit. pág. 31

41.- Ibidem

42.- Ibidem

se suprimirán en cuanto desaparezcan la situación o las circunstancias que motivaron su imposición. Esto se indicará en el momento de la imposición de los recargos y, en lo posible, se describirá el cambio de situación o de circunstancias que ha de dar lugar a su aumento, reducción o supresión". (43)

Estos recargos obedecen, por lo general, a situaciones específicas que provocan el incremento de los costos de operación de las líneas marítimas miembros de una conferencia en particular, y por ende repercuten esos aumentos en los usuarios de sus servicios, (44), entre los principales motivos por los cuales se aplica algún recargo a la tarifa básica, destacan:

- a) Congestionamiento portuario
- b) Ajustes cambiarios; regulado este factor por el Artículo 17 de la Convención de Ginebra de 1974.
- c) Precios de combustible.
- d) Inseguridad en los puertos.

Hasta aquí, se han mencionado los tres elementos que toman en consideración las conferencias marítimas para aplicar los fletes correspondientes al servicio de transporte con el cual contribuyen al desarrollo del comercio internacional, pero, ¿Qué otro factor es importante dentro de la relación fletes-conferencias?

Ese importante factor del cual se habla es el relativo a la participación de las compañías navieras nacionales de un país en las conferencias marítimas que prestan servicios regulares de trans

---

43.- UNCTAD. Op.cit. pp.15-16

44.- Véase: Andrade Hurtado, Julio A., et al. Op.cit. pág. 29

porte por agua entre esa nación y las demás con las cuales existen lazos comerciales a nivel bilateral y multilateral.

Participación de empresas nacionales que hasta antes de la aparición de la "Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", (45), encontraba serias dificultades ante el monopolio de esas asociaciones navieras internacionales. Multicitada Convención que entró en vigor el 6 de octubre de 1983, al haberse cumplido con lo estipulado en el Artículo 48 y el Artículo 49, párrafo primero:

"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 mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella conforme al Artículo 48..." (46)

---

45.- El texto de la Convención mencionada, puede verse en: CONAFLEMAR. Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo Suscritos por México. México; CONAFLEMAR/SCT; 1981; Tomo I; pp.25-62

46.- Ibidem, pág. 56

Aquí, cabe hacer notar que con la ratificación del Reino de los Países Bajos entró en vigor el Código de Conducta. A continuación se enumeran los 57 países que hasta mediados de octubre de 1984, habían firmado y ratificado la Convención referida:

RDA, RFA, Bangladesh, Barbados, Benin, Bulgaria, Cabo Verde, Congo, Corea del Sur, Costa de Marfil, Costa Rica, Checoslovaquia, Chile, China, Egipto, Etiopía, Filipinas, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Irak, Jamaica, Jordania, Kenia, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, México, Niger, Nigeria, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Centro Africana, R.U. de Camerún, R. de Tanzania, Rumanía, Senegal, Sierra Leona, Sri Lanka, Sudan, Togo, Tunez, URSS, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zaire.

Este paso significa que en cuanto a la participación de los armadores nacionales de un país en el comercio exterior de éste, ya no se ve restringida por cuanto ahora se permite una proporción justa en el reparto de la carga para su transportación por mar:

"... Al determinarse los porcentajes de participación que han de corresponder en un acuerdo de distribución del tráfico a las distintas compañías miembros y/o a los grupos de compañías navieras nacionales de conformidad con el párrafo 2) del Artículo 2, se observarán los siguientes principios relativos a ese derecho de participación en el tráfico atendido por la conferencia, a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo:

"a) Cuando la conferencia atienda el comercio exterior en tre dos países, el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno de ellos tendrá igual derecho a participar en los fletes y el volúmen del tráfico generado por el comercio entre esos dos países y atendido por la conferencia;

"b) Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, tal como el 20%, en los fletes y el volúmen de tráfico generado en esa ruta. (47)

Esta disposición contenida en el Artículo 2 de la Convención de Ginebra refiere en concreto que: cada país Parte de un intercambio comercial bilateral, tendrá derecho a transportar con sus

---

47.- UNCTAD. Convención sobre un Código...  
Op.cit. Artículo 2, fracción 4); pág. 5

propios medios el 40% del volúmen total de tráfico generado por dicho tipo de transacción dejando un porcentaje igual a disposición de la Contraparte y el 20% restante a compañías navieras de terceros Estados. Reparto que de acuerdo a las posibilidades de cada nación puede modificarse conforme a las reglas establecidas en el mismo Artículo 2 de la mencionada Ley.

Este reparto equitativo, sin embargo, no puede ser aprovechado por los países en desarrollo pues como se señaló anteriormente, la mayoría de ellos no poseen una flota mercante lo suficientemente grande como para cubrir esa cuota, motivo por el cual siguen pagando el flete correspondiente a diversas empresas navieras de terceros países.

## CONCLUSIONES AL SEGUNDO CAPITULO

Se ha visto ya que, a lo largo de la historia de la humanidad el transporte por agua ha tenido suma importancia por cuanto ha facilitado el acercamiento entre los pueblos, permitiéndoles realizar diversos tipos de intercambios.

Dentro de tales intercambios, el comercio internacional ha sido la actividad que siempre ha necesitado de ese medio de transporte debido a la gran capacidad de carga susceptible de trasladarse a través de ríos, lagos y mares.

Además, geográficamente la incidencia del transporte marítimo en dicha actividad ha resultado indispensable por estar divididos los países en cinco grandes continentes, lo cual implica que muchas veces para los países de una región se necesite de navíos para colocar los excedentes de los artículos producidos por ese grupo en mercados de ultramar donde también pueden encontrar aquellas mercancías que no se producen dentro de dicha zona.

También es cierto que, como se mencionó anteriormente, a partir de la Revolución Industrial tuvo un despegue bastante acelerado el transporte por mar gracias a la aplicación de la máquina de vapor a las embarcaciones y a la invención del telégrafo, con lo cual se logró establecer un servicio continuo y seguro de los buques en el comercio internacional, apareciendo con ello la primera conferencia marítima en 1875, y poco después surgían algunas otras que conformarían una organización mundial en materia naviera.

Organización que, si bien es cierto, tenía tintes oligopólicos por estar repartidas las rutas marítimas entre ciertas conferencias integradas elitistamente por empresas nacionales de muy contados países, también es innegable que dieron un gran impulso al intercambio comercial mundial por ofrecer a los usuarios la posibilidad de concurrir de una manera regular a los mercados donde colocaban sus productos.

Dicha integración elitista se debía a que las organizaciones de las empresas nacionales de las potencias navales obstaculizaban y prohibían la entrada de las compañías armadoras de los países subdesarrollados, cuando la situación político-económica de éstos brindaba la ocasión para desarrollar su marina mercante.

De ahí que hasta antes de entrar en vigor la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, se calificaban a éstas de oligopólicas.

Convención que al ser adoptada en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, encierra disposiciones en contra de las desventajas tradicionales contempladas en la organización y funcionamiento de las conferencias, permitiendo actualmente la participación de representantes de los armadores y de usuarios nacionales de un país en los debates de dichas asociaciones donde se vayan a tratar temas importantes que afecten sus intereses.

Asimismo, hoy en día las conferencias marítimas deben aceptar a las empresas navieras de los países involucrados en el tráfico de las cargas, lo que representa un factor potencial de de

sarrollo económico de los países subdesarrollados por contar con la posibilidad de transportar del 40 al 50% del volúmen total de los productos objeto de su comercio exterior, a través de su pro pia flota mercante con lo cual evitarían tener que pagar gran cantidad de divisas a compañías armadoras de terceros países por los servicios de esta naturaleza.

Además, no hay más que revisar los elementos que integran la tarifa general de los fletes para darse cuenta de la incidencia de este factor en el costo final de un producto, motivo por el cual, los países en desarrollo deberán seguir incrementando sus pro pias marinas mercantes a fin de reducir los gastos por ese concepto a sus exportadores nacionales, contribuyendo de esta manera a hacer más competitivos sus productos en el mercado mundial y a evitar la mencionada fuga de divisas.

### 3.- EL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

En el capítulo anterior se ha hablado ya de la importancia que tiene el transporte marítimo en el comercio internacional, de su organización, ventajas y problemas que encierra dicho factor de manera general.

Ahora, en el presente capítulo se busca demostrar cómo el desarrollo que guarda la marina mercante mexicana en la actualidad, es aún incipiente por cuanto no se alcanza a mover ni el 18% del tráfico de mercancías del comercio exterior propio, y presenta también varias deficiencias por lo que respecta a la infraestructura portuaria.

En este tercer capítulo, el estudio de la marina mercante mexicana se presenta de manera un tanto general por constituir un tema bastante amplio y complejo, motivo por el cual sólo se profundizará en aquellos factores de mayor relevancia tales como el desarrollo de la flota mercante y su repercusión en el intercambio comercial de nuestro país.

Cabe señalar por último, que en relación a las empresas y a la legislación aplicable al transporte marítimo mexicano, se han separado dichos factores como puntos fuera de la marina mercante por razones meramente metodológicas.

### 3.1. LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Como ya se mencionaba en el primer capítulo, por marina mercante no solo debe pensarse en buques sino también deben incluirse - en ese concepto los siguientes elementos:

"... todas las industrias marítimas y comerciales que, de una y otra forma, se dedican a la explotación de todo tipo de embarcaciones y entes flotantes en el mar. La Marina Mercante se compone de la legislación nacional e internacional, organismos internacionales, autoridades nacionales, puertos, astilleros, empresas armadoras y trabajadores." (1)

Esta diversidad de elementos que conforman la marina mercante de cualquier nación son administrados y coordinados bajo un mismo ente oficial en algunos países del mundo, como en Argentina, lo cual no ha sucedido en México todavía.

Prueba de esta mala coordinación es el manejo indistinto de dichos elementos en diferentes Secretarías de Estado, lo cual recuerda que:

"... el 25 de diciembre de 1917, al entrar en vigor la Ley de Secretarías de Estado, separó de la Secretaría de Guerra y Marina la Dirección de Marina Mercante, pasándola a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), de la que saldría en 1939 al crearse el Departamento Autónomo de Marina y luego Secretaría de Marina;

---

1.- Salgado y Salgado, José E, "La Marina Mercante" Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. México; s.n.e., s.n.p., pág. 82

posteriormente volvería a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 10. de enero de 1977, al entrar en vigor la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pues en ella se dispuso que todas las Direcciones ligadas a la marina mercante deberían pasar de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creando la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante." (2)

Asimismo, podrá recordarse que con la misma reforma administrativa de 1977 fue creada la Secretaría de Pesca, sustituyendo al hasta entonces Departamento de Pesca.

Estas nuevas disposiciones han desatado una competencia malsana entre las Dependencias del Ejecutivo, como sucede para el registro de embarcaciones: por una parte existe la Oficina del Registro Público Marítimo Nacional, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); y por la otra aparece la Oficina del Registro Nacional de Pesca, adscrita a la Secretaría de Pesca.

Este hecho significa que dos oficinas se encuentran efectuando una misma función, la cual bien podría realizarse en una sola Dependencia gubernamental.

No es extraño que en México varias actividades ligadas al mar se encuentren repartidas en diversas Dependencias de Gobierno, como son además de las dos arriba mencionadas: la Secretaría de Marina; Agricultura y Recursos Hidráulicos; Energía, Minas e Industria Paraestatal; y Relaciones Exteriores entre otras.

---

2.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. cit. pp. 68-69

Aquí, cabe destacar las diversas tareas asignadas a la Secretaría de Marina y a la de Comunicaciones y Transportes que bien podrían reunirse en una sola Dependencia del Ejecutivo. De esas funciones pueden señalarse, por el lado de Marina, (3), las siguientes:

- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;

- Intervenir en el otorgamiento de permisos para exploraciones o expediciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales;

- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;

- Integrar el archivo de información oceanográfica nacional; y

- Programar y ejecutar, directamente o en colaboración con otras dependencias e instituciones, los trabajos de investigación oceanográfica en las aguas de jurisdicción federal.

Por lo que respecta a las funciones relacionadas básicamente con cuestiones marítimas, dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (4), se pueden observar las siguientes:

---

3.- SPP; "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Legislación y Documentos Básicos 1976-1982. México; Dirección General de Documentación y Análisis/ Subsecretaría de Evaluación /SPP; Tomo I, pág. 111

4.- Ibidem. pág. 117

- Intervenir en la promoción y organización de la flota mercante;

- Establecer los requisitos que deban satisfacer los mandos y las tripulaciones de las naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

- Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua;

- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas;

y

- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portua-  
rios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunica  
ción para su eficiente operación y funcionamiento.

De esta forma, debe seguir insistiéndose en la creación de una Secretaría que reuna todas las actividades y elementos integra-  
tes de una marina mercante nacional, con objeto de conseguir una mejor coordinación entre dichos factores, lo cual redundaría en múl  
tiples mejoras para la economía del país.

Ahora bien, por lo que respecta a las autoridades maríti-  
mas, la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" de 1963, en sus Artículos 15 y 16 del Capítulo I del Libro Segundo, refiere lo si-  
guiente:

"ART. 15. La suprema autoridad marítima radica en el - Ejecutivo Federal.

ART. 16. La autoridad marítima se ejerce:

I. Por la Secretaría de Marina, directamente o por conducto de las Superintendencias de Operación Portuaria, de las Capitanías de Puerto y de las Delegaciones de la propia Secretaría según se determine por ésta.

II. Por los cónsules mexicanos en el extranjero.

III. Por los capitanes de buques nacionales, en los términos previstos por esta ley." (5)

Al respecto, cabe recordar que las dependencias de la - Secretaría de Marina mencionadas en la fracción primera del Artículo 16 -arriba referido- pasaron a formar parte de Comunicaciones y Transportes en 1977 a través de la citada Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Este hecho, como los que se encontrarán más adelante al revisar la legislación mexicana, demuestra la necesidad de actualizar las normas jurídicas en materia marítima acorde al desarrollo de México.

En lo referente a la infraestructura portuaria, a continuación se enumeran los puertos de altura mexicanos existentes - en el litoral del Pacífico y el Golfo de México, (6):

---

5.- "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México; Ed. Porrúa; XLI edición; 1983; pp. 491-492.

6.- Véase: SCT. Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques. 1982. México; Ed. SCyT; 1983; pág. 19

DENTRO DEL PACIFICO:En el Golfo de California:

- Rosarito, Baja California Norte.
- Ensenada, B. C. N.
- Morro Redondo, B. C. N.
- Isla de Cedros, B. C. N.
- San Carlos, B. C. Sur.
- San Marcos, B. C. S.
- Pichilingue, B. C. S.
- La Paz, B. C. S.
- Guaymas, Sonora.
- Mazatlán, Sinaloa.

Resto del Pacífico:

- Puerto Vallarta, Jalisco.
- Manzanillo, Colima.
- Lázaro Cárdenas, Michoacán.
- Acapulco, Guerrero.
- Salina Cruz, Oaxaca.
- Puerto Madero, Chiapas.

DEL LITORAL DEL GOLFO DE MEXICO:

- Tampico, Tamaulipas.
- Tuxpan, Veracruz.
- Veracruz, Veracruz.
- Coatzacoalcos, Ver.
- Pajaritos, Ver.

- Minatitlán, Veracruz.
- Nanchital, Ver.
- Dos Bocas, Tabasco.
- Cayo Arcas, Campeche.
- Progreso, Yucatán.

De los puertos arriba mencionados no todos han sido planeados acertadamente, pues en el caso de Lázaro Cárdenas resultó ser un elefante blanco bajo la administración del entonces presidente - Luis Echeverría.

Ello llevaría al Gobierno de José López Portillo "... a atacar de inmediato el problema de Lázaro Cárdenas para tratar de - hacerlo funcionar y, sobre todo, para recuperar la cuantiosa inversión que en él se hizo, lo que ya se está alcanzando. Sin embargo, éste no es el sistema ideal para hacerlo, nos dirían los técnicos en la materia." (7)

El por qué de este error, lo explica claramente José Eusebio Salgado al señalar que:

"... Lázaro Cárdenas se encuentra en la desembocadura del Rfo Balsas, por lo que hubo necesidad de hacer grandes gastos a - fin de acondicionar el lugar para hacer el puerto. Simplemente en 1973, durante la primera fase de su construcción, se gastó para el dragado inicial un poco más de cincuenta millones de pesos; hoy día el puerto exige en su mantenimiento un dragado constante, teniendo a sólo unos cuantos kilómetros una bahía natural, abrigada y de profundidad

---

7.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. cit. pp. 78-79.

respetable, ..., hablamos de la Bahía de Petacalco". (8)

Al respecto, puede fácilmente deducirse que como la Bahía de Petacalco se encuentra dentro de Guerrero, y este Estado ya contaba con Acapulco, se prefirió la construcción de un nuevo puerto en Lázaro Cárdenas por localizarse en Michoacán.

"Aquí recordamos que igual error se cometió durante el régimen del Presidente Porfirio Díaz en los casos de Tampico y Salina Cruz, que se construyeron por cuestiones personales en el lugar de su actual ubicación, no obstante que los técnicos ingleses que los construyeron habían señalado otros lugares más apropiados para ello. Para Tampico se proponía la desembocadura del río Pánuco, o bien la oquedad que el mar hizo en un lugar muy cercano a Soto La Marina. Para Salina Cruz se propuso la región del Lago Superior o el Lago Inferior, de ahí que hoy día estos puertos tengan enormes limitaciones y problemas constantes de dragado." (9)

Asimismo, grandes deficiencias en la infraestructura portuaria están señaladas en el "Plan Nacional de Desarrollo" de la actual administración:

" La operación en la mayoría de los puertos es ineficiente, con una compleja administración. La infraestructura portuaria se enfrenta con insuficientes instalaciones para el manejo especializado de carga, y dispone de escasa capacidad de almacenamiento, así co---

---

8.- Ibidem. pág. 79

9.- Ibidem. pág. 79

mo de inadecuadas conexiones con el transporte terrestre. La mayoría de los puertos están rodeados por ciudades, dificultando sus posibilidades de expansión al no disponer de terrenos que faciliten el desarrollo portuario industrial. Al respecto, con objeto de lograr un cambio estructural, recientemente se inició el programa de puertos industriales". (10)

Sin embargo, al quedar manifestado el deseo del Gobierno Federal en el Plan Nacional de Desarrollo, de consolidar la primera etapa de los puertos industriales, terminando en el menor plazo las obras de Altamira en Tamaulipas y Lázaro Cárdenas en Michoacán (11), sigue en el olvido el que existen lugares mejor acondicionados geográficamente los cuales necesitarían una mínima inversión en obras de dragado o de cualquier otro tipo de operación.

De esta forma, la mejoría portuaria "... deberá llevarse hasta sus últimas consecuencias, dando a los puertos todas las funciones propias de ellos y no una sola, como son las de ser centros de almacenamiento, comerciales, industriales y lugares de enlace de los medios de transporte, dotándolos para ello de todas las facilidades necesarias para la operación adecuada y técnica de los buques, así como de las diversas cargas que por ellos se manejan". (12)

---

10.- De la Madrid Hurtado, Miguel. Plan Nacional de Desarrollo -- 1987-1988. México; Ed. S.P.P.; 1983; pág. 354

11.- Ibidem. pág. 358

12.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. cit. pág. 105

Asimismo, se presentan problemas de congestionamiento e ineficiencia en los puertos marítimos debido a deficiencias y saturación en los patios y terminales de los ferrocarriles que están en relación directa con dichos centros. (13)

Así, cabe destacar que los resultados provocados en el manejo del presupuesto Federal ante estas deficiencias, se muestra en forma detallada en una publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en donde además se reconoce que:

"La prestación de los servicios de transporte marítimo ha enfrentado problemas importantes por la falta de sistemas integrados de organización y operación." (14)

Así, después de haber señalado algunas deficiencias en la marina mercante mexicana de tipo administrativo, técnico y económico, entre otras, se pasará ahora al estudio de la flota mercante.

Dentro de la flota mercante de todo país, pueden encontrarse los siguientes tipos de embarcaciones, (15), según su construcción:

- a). Carboneros
- b). Petroleros
- c). Fruteros
- d). Frigoríficos

---

13.- Véase: De la Madrid Hurtado, Miguel. "Sistema integral de transporte". Op.cit. pp351-359

14.- SCT. Sector Comunicaciones y Transportes. 1976-1982. México; Ed. SCT; 1982; pág. 74

15.- Véase: Salgado y Salgado José E. "El Buque". op.cit. pp.5-7

- e). Cisternas
- f). Transbordadores
- g). Portacontenedores
- h). "Roll-on/Roll-off"
- i). Portabarcas: "lash", "bacat", y "sea bee".
- j). OBO, es decir, "ore-bulk-oil"
- k). OSO, "ore-slurry-oil".
- l). Pesqueros (atuneros, camareros, sardineros, bacaladeros, balleneros, de arrastre y buque fábrica).
- m). De fines especiales: rompehielos, hospitales, fábricas, diques flotantes, dragas, remolcadores, buques-faro, cableros, oceanográficos, plataformas de exploración y explotación, estaciones meteorológicas, asistencia y salvamento, y buques-isla, entre otros.
- n). Yates: goletas, yol, cutter, balandro y otras más
- o). Por último, se encuentra el buque multipropósito o "Freedom".

En México se observa el siguiente desarrollo de la flota mercante en los últimos 10 años:

<u>AÑO</u>	<u>TONELAJE DE REGISTRO BRUTO</u>	<u>NUMERO DE EMBARCACIONES</u>
1975	1,149,000	15,554
1976	1,252,700	16,914
1977	1,279,400	18,098
1978	1,552,400	19,380
1979	1,639,600	21,038
1980	1,845,300	22,836
1981	2,105,600	25,160
1982	2,326,200	26,869
1983	3,039,206	28,578
1984*	3,235,550	29,204

\* Cifras preliminares calculadas por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El resto de las cifras también fueron proporcionadas por la misma oficina.

Del mencionado desarrollo de la flota mercante destaca el abanderamiento de 12 embarcaciones camaroneras el 17 de noviembre de 1984, (16), y la botadura del primer buque-tanque mexicano de 45,000 T.P.M., (17), el 11 de noviembre de 1983. Lo cual parece de mostrar el gran esfuerzo que está realizando la actual administración del Presidente Miguel De la Madrid en esta materia.

Sin embargo, cabe señalar que la construcción del primer buque-tanque arriba mencionado, venía desarrollándose desde el sexenio pasado, prolongándose su última fase por falta de capital - con el cual pudiera adquirirse en el exterior el equipo manufacturado no producido en México, (18). Aún más, dicha etapa se sigue - postergando hoy día debido a la misma carencia, motivo por el cual se espera ver terminada dicha obra para el mes de septiembre próximo.

Por lo que respecta al desarrollo de la flota mercante - presentado en el cuadro de la página anterior, las cifras ahí referidas corresponden a todas las embarcaciones -grandes y pequeñas- de nacionalidad mexicana. Sin embargo, es necesario revisar la evolución de los buques mayores de un mil Toneladas de Registro Bruto

- 
- 16.- "Abanderó Ojeda Paullada 12 embarcaciones pesqueras" Excelsior México; domingo 18 de noviembre de 1984; pp. 5-A y 39-A.
  - 17.- "México ya produce barcos de gran calado". Ovaciones. México; sábado 12 de noviembre de 1983; pp. 1 y 2.
  - 18.- "En \$4,000 millones se elevó la construcción de un buquetanque por las devaluaciones". El Universal. México; sept. 25/1983; pág. 7

(TRB), por ser éstos los que importan para el movimiento de mercancías en el comercio internacional.

A continuación se presentan las cifras correspondientes - al período que va de 1973 a 1983, dejando su análisis para el último punto de este tercer capítulo.

FLOTA MERCANTE MAYOR MEXICANA (\*)

<u>AÑO</u>	<u>T.R.B.</u>	<u>Número de embarcaciones</u>		<u>TOTAL</u>
		<u>SECTOR ESTATAL</u>	<u>SECTOR PRIVADO</u>	
1973	364,301	26	20	46
1974	397,181	29	20	49
1975	471,549	34	21	55
1976	516,907	36	26	62
1977	545,876	37	26	63
1978	616,046	40	27	67
1979	721,128	47	25	72
1980	868,186	49	24	73
1981	862,524	52	19	71
1982	1,044,887	55	29	84
1983	1,263,607	60	34	94

(\*) FUENTE: Anuarios del Instituto de Estudios de la Marina y Mercante Iberoamericana. Buenos Aires/Argentina; Ed. IEMMI; 1973-1983.

3.2.- PERSONAS JURIDICAS EN EL TRANSPORTE  
MARITIMO MEXICANO

La razón de mostrar por separado este punto respecto de la Marina Mercante, es debido a que debe conocerse cuántas empresas nacionales participan en el tráfico de mercancías por mar desde y hacia México, con objeto de tener una visión más real y completa de las necesidades de nuestro país en cuanto a fortalecer y crear compañías navieras propias.

De este modo, a continuación se presenta un enlistado relativo a las empresas navieras mexicanas existentes, (19).

FLOTA MERCANTE MEXICANA POR ARMADORES (\*)

<u>ARMADORES:</u>	<u>NUMERO DE EMBARCACIONES</u>	<u>T.R.B.</u>	<u>%</u>
1.- Cemento Guadalajara	5	4,395	.32

19. Véanse: SCT. "La Marina Mercante Mexicana". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; CONAFLEMAR/SCT; Vol. II, Núm. 10; septiembre 1º de 1982; pp. 3 - 25.

CONAFLEMAR. "IX. Líneas nacionales: rutas, escalas, buques y --representantes". Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras. México; CONAFLEMAR/Subsrfa. de Puertos y Marina Mercante/SCT; 4a. edición; 1981; pp. 154 - 182.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Marina Mercante" Op. cit. pp. 101 - 103.

(\*) Datos obtenidos del: Boletín Informativo... Op. cit. pág. 19  
Las cifras incluyen las correspondientes a buques menores de --  
1,000 T.R.B.

2.- Cía. Naviera Minera del Golfo	3	96,124	7.08
3.- Direc.Gral.del Servicio de Transbordadores.	21	49,162	3.62
4.- Naviera Armamex	3	9,093	.67
5.- Naviera Cerralvo	6	6,621	.48
6.- Naviera Coatzacoalcos	1	1,387	.10
7.- Naviera Continental	1	961	.07
8.- Naviera Cozumeleña	1	486	.03
9.- Naviera de Villa Rica	1	1,112	.08
10.- Naviera Delmex	1	1,591	.11
11.- Naviera San Andrés	1	33,940	2.50
12.- Naviera Mexicana Santa Eugenia	1	41,843	3.08
13.- Naviera Mexicana Santa Paula	1	31,832	2.34
14.- Naviera Tolteca	1	35,930	2.64
15.- Naviera Transoceánica	1	2,011	.14
16.- Operadora Marítima Anáhuac	2	13,316	.98
17.- Petroflota	9	58,110	.28
18.- Pemex	37	639,647	47.14
19.- Petronaves	1	113,531	8.36
20.- S C T	2	18,908	1.39
21.- Tecomar	3	18,800	1.38
22.- Trans-Mar de Cortés	3	2,163	.15
23.- Transportación Marítima de Yucatán	1	2,293	.16

24.-	Transportación Marítima Mexicana	12	142,590	9.33
25.-	Transportación Marítima Peninsular	2	5,012	.36
26.-	Transportadora de Cortés	1	999	.07
27.-	Transportadora de Sal	6	38,700	2.85
28.-	Transportadora Jorge, A.C.	1	721	.05
29.-	Transportadora Marítima del Golfo	1	721	.05
30.-	Transportes de Cabotaje	1	721	.05
	<b>T o t a l *:</b>	<b>130</b>	<b>1,941,267</b>	<b>99.86</b>

(\*) Nota: De este total faltarían los datos correspondientes a otras Compañías Armadoras tales como:  
 Cía de Navegación Albatros; Cía. Golfo de Campeche, S.A.; Cía. Naviera Asetec; Condux, S.A. (Protexa); Consorcio Mexicano de Servicios Petroleros; Consorcio de Obras y Dragados; Construcciones Marítimas y Terrestres Altamira, S.A.; Corporación de Servicios Marítimos, S.A.; Flota Mexicana, S.A.; Naviera Los Ríos, S.A. de C.V.; Naviera Tamaulipas, Promar Mexicana S.A.; Transportación Naval de Tamaulipas; Transportadora General del Golfo, S.A.; Tramisa; y Tragosa, entre otras.

Del enlistado anterior se pueden destacar los datos consignados en el cuadro estadístico siguiente:

FLOTA MERCANTE MEXICANA POR TIPO DE BUQUE (\*)

<u>TIPO DE BUQUE:</u>	<u>NUM. DE UNIDADES:</u>	<u>T.R.B.</u>	<u>%</u>
Barcaza	4	6,600	.49
Buque tanque	40	775,596	57.12
Carga general	14	116,851	8.51
Cementeró	2	13,316	.98
Gaseros	9	190,109	14.00
Graneleros	10	154,177	11.35
Portacontenedores	3	18,800	1.38
Salineros	6	38,700	2.84
Transbordadores	<u>9</u>	<u>45,230</u>	<u>3.33</u>
T O T A L:	97	1,359,379	100.00%

Aquí, destaca el hecho de que las 97 embarcaciones referidas arriba, son mayores de 1,000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), motivo por el cual los 33 buques restantes del total señalado en el enlistado anterior, suman apenas 13,343 T.R.B. representando esta cantidad el 0.97% de 1,372,722 T.R.B.

(\*) . Estas cifras se obtuyeron de:

S.C.T. "La Marina Mercante Mexicana". Op. cit. pág. 21

No obstante lo sorprendentes que puedan parecer las cifras anteriormente referidas, la flota mercante mexicana no mueve - arriba del 15 % del volúmen del comercio exterior, debiendo - las compañías nacionales fletar buques extranjeros para cumplir los compromisos contraídos con los usuarios de este tipo de - transporte.

Por esta razón, "especial énfasis debe hacerse en la constitución de la empresa naviera estatal, que sirva a aquellas instituciones, empresas e industrias propiedad del Gobierno Federal ligadas a la compraventa de granos, siderúrgicas, de fertilizantes, de minerales, etc., ya que la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO) encabeza la lista de empresas mexiicanas que tienen mayores erogaciones por concepto de fletes marítimos, junto con Petróleos Mexicanos, Siderúrgica Mexicana, - Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) y la Comisión Federal de Electricidad (CFE), entre otras". ( 20 )

Al respecto, debe recordarse que "a los grandes grupos comerciales o industriales, necesariamente debe corresponder empresas armadoras propias, para movilizar y colocar sus productos a precios competitivos en los mercados internacionales" ( 21 )

- 
20. Salgado y Salgado, José Eusebio Op. Cit. pág. 101  
 21. Salgado y Salgado, José Eusebio "El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de Transporte Marítimo" Relaciones Internacionales. Revista de R.I. México; Fac. de C.P. y S./UNAM; 1982; Vol. VII, Núm.28; pág. 21

Otras empresas que participan de una u otra forma en el transporte por vía marítima son:

-La Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), - creada en 1963 como una dependencia del Banco Nacional de Comercio Exterior con objeto de llevar a cabo el registro y análisis de dichas tarifas aplicadas en los diferentes tráficos o rutas de y hacia México.

El 31 de diciembre de 1970 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la "Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior", por cuyo Artículo 5º CONAFLEMAR pasaría a formar parte de ese Instituto. Finalmente, en diciembre de 1976 esa Comisión Nacional se integraría a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la cual desarrolla las funciones abajo mencionadas (\*):

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

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

3. Investigar y analizar las medidas que adopten las líneas navieras extranjeras, respecto a: niveles de fletes; fletes de promoción; recargos en los fletes por el incremento del costo de los insu

(\*) FUENTE: CONAFLEMAR. México; Ed. IMCE; julio de 1976; 16 pp.

mos empleados por los medios de transporte; recargos por sobreestada y ajustes cambiarios y, cualesquiera otras cuyas repercusiones afecten al comercio exterior del país;

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

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

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

7. Intervenir ante las empresas del sector público y privado para que en igualdad de condiciones y precio del flete, otorguen su preferencia a los servicios de las empresas navieras nacionales para el transporte marítimo para sus exportaciones e importaciones;

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

9. Informar a las entidades que integran la Comisión del incumplimiento a las medidas propuestas y a la política adoptada en esta materia;

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

11. Asesorar en sus consultas y negociaciones a la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C., a fin de estimular la consolidación de carga y el incremento del comercio exterior;

12. Funcionar como órgano de coordinación y consulta en materia de transporte marítimo, emitiendo las opiniones que le solici-

ten las diversas dependencias del Ejecutivo Federal y entidades del Sector Público;

13. Participar en la formulación de proyectos de directrices sobre transporte marítimo y asesorar a las delegaciones mexicanas que participan en conferencias internacionales vinculadas con el transporte marítimo;

14. Integrar en los casos que se estimen pertinentes, las delegaciones que concurran a los eventos vinculados con el transporte marítimo que se desarrollen en foros internacionales;

15. Vigilar el cumplimiento de las recomendaciones que deban surtir efectos en territorio nacional, que en materia de política de transporte marítimo emanen de las reuniones internacionales en las que participe México;

16. Llevar a cabo la actualización del Directorio de Líneas Navieras y Puertos que las mismas sirvan;

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

18. Proponer a las entidades públicas competentes las soluciones que considere pertinente en relación a sus atribuciones;

19. Las demás que le confieran las leyes y reglamentos respectivos.

Un logro más del Gobierno Federal fue la creación el 24 de enero de 1975 de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. (AMUTMAC), la cual sustituyó al deficiente Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior, A.C. (CONUTRACE) constituido el 9 de septiembre de 1969. AMUTMAC persigue los siguientes objetivos:

1. Representar a los usuarios del transporte marítimo realizando al efecto las consultas y negociaciones con las conferencias de flotes marítimos, líneas no afiliadas a las conferencias y empresas navieras en general, respecto a las condiciones de prestación

de servicio, a través de los mecanismos o sistemas que se estimen más adecuados.

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

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

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

V. Apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

(22)

Por último, deben mencionarse a las Agencias Marítimas en México en las cuales... "descansa el peso de obtener las cargas para la embarcación, que deberá levantar ésta a lo largo de los puertos que visita en su ruta". (23)

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963, recoge esta figura jurídica llamándola equivocadamente agente consignatario de buques, y la define como:

---

22.- Véase: IMCE. AMUTMAC. La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. Su organización y Estatutos. México; Ed. Instituto Mexicano de Comercio Exterior; 1976; pp.7-8

23.- Salgado y Salgado, José E. "La Explotación Comercial y Marítima del Buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo México. s.f.p./s.f.e.; pp.28-29

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

Los conceptos de agente marítimo y de agente naviero se consideran equivalentes al de agente consignatario de buques". (24)

La equivocación referida se debe a que los legisladores mexicanos desconocen los términos y denominaciones de los participantes en el negocio del transporte marítimo, siendo los principales los que a continuación se describen:

- 1.- Al propietario del buque = naviero.
- 2.- Al que explota marítima y comercialmente al buque en la navegación = armador.
- 3.- Al representante del armador fuera de su sede = agente marítimo.
- 4.- A quien van destinadas las mercancías = consignatario de las mercancías". (25)

Por lo que respecta a las funciones realizadas por el agente marítimo, se pueden señalar las enunciadas por José Eusebio Salgado en sus apuntes, (26), las cuales son:

---

24.- "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México; Ed. Porrúa; 1983; pp. 535-536

25.- Salgado y Salgado, José E. Op. cit. pág. 33

26.- Ibidem. pp. 35-36

- a).- Atender el buque o buques designados.
- b).- Ayudar al despacho de la embarcación, una vez concluidas las operaciones de carga y descarga de la misma.
- c).- Asistir al capitán y demás personal de las embarcaciones que le son enviadas.
- d).- Obtener cargas para los buques que le son enviados.
- e).- Cuidar los servicios que se prestan al armador, así como a terceros.
- f).- Recibir las mercancías, de acuerdo con la documentación respectiva.
- g).- Otorgar por orden y cuenta del armador y/o del capitán del buque los conocimientos de embarque a los cargadores, así como las pólizas de fletamento que correspondan.
- h).- Cobrar los fletes obtenidos por el armador, tanto en las cargas de entrada como de salida.
- i).- Pagar los gastos que haga por cuenta del armador en la atención de los buques que éste le envía.
- j).- Atender las reclamaciones que reciba y resolverlas, de acuerdo con las instrucciones que sobre el particular le dé el armador.
- k).- Representar legalmente al armador en el país donde el agente marítimo esté establecido.
- l).- Elaborar la documentación sobre carga y pasajeros que se hayan obtenido en los puertos nacionales.
- m).- E informar de todos los impuestos, derechos, recargos y multas que sufran las embarcaciones del armador representado, --

señalando sus causas.

Por último, y con objeto de dar una idea del número de -  
agencias marítimas que operan en nuestro país, se presenta una lis-  
ta, [27], de dichas asociaciones:

- 1.- Agencia Marítima Mexicana, S.A.
- 2.- Agencia Naviera de México, S.A. de C.V.
- 3.- Agencia Transoceánica de Vapores, S.A.
- 4.- Agencias Generales Marítimas, S.A. de C.V.
- 5.- Agencias Marítimas del Pacífico, S.A.
- 6.- Agencias Marítimas Latinoamericanas, S.A.
- 7.- Delfín y Compañía, S.A.
- 8.- González Zorrilla, S.A.
- 9.- Incontrans Norsemax, S.A.
10. 'K' Line de México, S.A. de C.V.
11. Línea Naviera Mexicana, S.A.
12. López Hermanos, S.A.
13. Navemar, S.A. de C.V.
14. Representaciones Marítimas, S.A.
15. Representaciones Transpacíficas, S.A. de C.V.
16. Servicios Oceánicos, S.A.

### 3.3. PRINCIPALES INSTRUMENTOS JURIDICOS EN EL TRANSPORTE MARITIMO MEXICANO

La legislación ligada a asuntos económicos puede constituir uno de los más importantes elementos para resolver problemas de desarrollo en una nación, sin embargo:

"Nuestro país ha enfrentado serios problemas en materia legislativa, pues en un número considerable de casos nuestros ordenamientos legales no son acordes a nuestra realidad, ni condiciones y en otras resultan ya obsoletas". (28)

De este modo, "... las disposiciones jurídicas muchas veces frenan las actividades de un sector, en vez de facilitarlas o permitir su desarrollo; a esta situación no escapa todo lo relativo al mar", (29)

Estas afirmaciones, y para los efectos de la presente investigación, obligan a estudiar los principales instrumentos jurídicos relacionados con el transporte marítimo de mercancías, motivo por el cual, a continuación se analizarán algunas leyes que tratan el tema referido.

2

---

28, v. Andrade Hurtado, Julio A.; et al. Op. cit.  
pág. 143

29, v. Salgado y Salgado, José E. Op. cit. pág. 108

Por principio, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos -máxima ley de este país- se encuentran disposiciones de carácter general aplicables al medio marítimo, tales como:

-Artículo 27, el cual refiere que la "... propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originalmente a la nación". (30)

En este precepto se establece el dominio del Estado sobre las aguas nacionales.

"Se llaman nacionales porque se considera, según la corriente tradicionalista del derecho público, que pertenecen a la nación, tales como los ríos, los lagos, los esteros, las lagunas costeras, los puertos, etc. ". (31)

-Artículo 30, en cuyo inciso "A" y fracción III se establece que son mexicanos por nacimiento:

"... los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes". (32)

-Artículo 32, el cual estipula que:

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere

---

30.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Méx.

Ed. Porrúa; LXXVI ed.; 1984; pág 22

31.- Vargas, Jorge A. Terminología sobre derecho del mar, Méx.;

Ed. CEESTEM; 1979; pp. 39-40

32.- Constitución Política... pág. 38

re ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República". (33)

- Artículo 76, en cuya fracción primera contempla que son facultades exclusivas del Senado de la República:

"Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal, con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del despacho correspondiente rinde al Congreso; además aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión" (33)

- Artículo 89, en cuya fracción décima señala como una de las facultades del Presidente de la Federación Mexicana:

"Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiénolos a ratificación del...

---

33.- Ibid. pág. 39

33 bis.- Ibidem pág. 66

Congreso Federal". (34)

En este mismo Artículo, establece en la fracción decimotercera, como otra función del Ejecutivo:

"Habilitar toda clase de Puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación". (35)

- Artículo 117, en su fracción primera queda prohibido para los Estados que integran la Federación:

"Celebrar alianza, tratado o coalición con otro Estado ni con las potencias extranjeras". (36)

- Artículo 118, también en la fracción primera se prohíbe a los Estados de la Federación, a no ser que el Congreso de la Unión otorgue su consentimiento en:

"establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos; ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones". (37)

- Artículo 123, en el cual se ofrecen preceptos que regulan todo contrato de trabajo y obliga a los patrones a observar condiciones mínimas de previsión social para sus trabajadores.

---

34.- Ibidem. pág. 74

35.- Ibid. pág. 73

36.- Ibidem. pág. 101

37.- Ibid. pág. 102

Algunas disposiciones más concretas están contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1939, en cuyo "LIBRO TERCERO" -dividido en 16 capítulos- se trata todo lo referente a las comunicaciones por agua de la siguiente forma:

El Primer capítulo se refiere a la autoridad marítima en materia de comunicaciones por agua, el cual abarca del Artículo 169 al 171. (38)

El capítulo Segundo trata lo referente a las obras en agua de jurisdicción federal, en los puertos y en zona federal, disposiciones comprendidas del Artículo 172 al 188

El Tercero, reglamenta la navegación en aguas mexicanas, incluye los Artículos del 189 al 200.

El Cuarto, refiere las arribadas y recaladas, va del 201 al 207.

El Quinto reglamenta la permanencia en puerto, comprende del 208 al 211.

El Sexto, trata del amarre y abandono de embarcaciones, del Artículo 212 al 218.

---

38.- Véase: Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Ed. Porrúa, XIII edición, 1984, pp. 91-92 para los quince capítulos restantes, naturalmente podrá consultarse la Ley referida desde la página 92 hasta la 139.

El Séptimo, contempla el despacho de las embarcaciones, del 219 al 230.

El Octavo, del servicio de inspección naval, incluye los Artículos del 231 al 239.

El Noveno, del servicio de pilotaje y maniobras complementarias, va del 240 al 261.

El Capítulo Décimo, de los accidentes marítimos, del 262 al 268.

El Décimo Primero, de la policía de los puertos comprende del 269 al 272.

El Décimo Segundo, regula contratos y subvenciones, Artículos 273 y 274.

El Décimotercero, de la matrícula y abanderamiento, del 275 al 284.

El Décimocuarto, del personal de la marina mercante, del 285 al 297

El Capítulo Decimoquinto, de los astilleros, diques y varaderos, del 298 al 302.

Del Decimosexto y Último, trata de las señales marítimas, comprendiendo los Artículos 303, 304 y 305.

Un ordenamiento más que contiene algunos preceptos relativos al tráfico marítimo es la Ley Aduanera del 28 de diciembre de

1981 y su Reglamento del 17 de junio de 1982, disposiciones que dedican su Título Segundo a reglamentar en Tres Capítulos lo siguiente:

- a) Entrada, salida, conducción y control de mercancías;
- b) Depósito ante la aduana; y
- c) Despacho de mercancías.

Existe también la Ley de Navegación y Comercio Marítimos "... que es el único ordenamiento jurídico que trata más a fondo la problemática de la navegación y el comercio por vía marítima" (39).

Esta Ley, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de noviembre de 1963, representó en ese momento un gran avance técnico al separar del Código de Comercio ese apartado tan extenso e importante, sin embargo resulta incongruente con la realidad, llena de errores jurídicos descuidando los aspectos, características y condiciones que México ha aceptado al ratificar convenios internacionales. (40)

En apoyo a las afirmaciones anteriores, a continuación se transcribe la cita textual que del libro del jurista argentino Atilio Malvagni presenta José Eusebio Salgado, en sus Apuntes de Derecho Marítimo:

39.- Andrade Hurtado, Julio A. et al. Op.cit. pág. 145

40.- Véase: Salgado y Salgado, José Eusebio "La Marina Mercante" Apuntes de Derecho Marítimo. México; s.n.e, s.n.p., pp.82-114 Andrade Hurtado..., "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" Op.cit. pp.143-147

"La Ley Mexicana de Navegación y Comercio Marítimos ofrece un adelanto en cuanto ha separado dicha legislación del Código de Comercio donde antes de encontraba... Pero con ello no ha mejorado su posición científica porque según su Artículo 1o. la Ley se aplica a los buques, actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo. Quedan fuera todos los otros buques que intervienen en el fenómeno navegatorio y no practican el comercio por agua". (41)

Asimismo, en la Ley de Navegación se encuentran otros errores al confundir términos jurídicos con otros no aplicables en materia marítima, tal es el caso de cuando se habla " Del arrendamiento de las naves" en lugar de decir " De los contratos de fletamiento" y establecer sus diferentes formas. (42)

- 
- 41.- Malvagni Atilio. Derecho de la Navegación Latinoamericano. La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires/Argentina; Ed. Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana; 1967; pág. 549. cita textual que se encuentra en: Salgado y Salgado José Eusebio Op.cit. pág. 109
- 42.- "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Ed. Porrúa, XLI edición, 1983, pp. 519-528.

Otro aspecto que resalta en la citada Ley es el seguir señalando a la Secretaría de Marina como la Dependencia gubernamental encargada de los asuntos de la marina mercante, lo cual como ya se ha visto al principio del presente capítulo, corresponde hoy día en su mayoría a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es cierto que el 22 de diciembre de 1975, se publicaron reformas y adiciones a la Ley en el Diario Oficial, pero éstas - sólo crearon nuevos problemas de implementación denotando una carencia de técnica legislativa.

"Muchos de estos artículos son una copia notoria y textual de los artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación así como del Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal." (43)

Un ejemplo de esto último, se puede observar con el Artículo 55 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto al - Artículo 225 de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

"Artículo 55. Los buques despachados no podrán ser objeto de arraigo, embargo o cualesquiera otras providencias que tiendan a evitar su salida del puerto. Sólo podrán suspenderse los efectos del despacho a solicitud de autoridad competente por el tiempo indispensable, para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente, así como para desembarcar

---

43. Salgado y Salgado, José E. Op. cit. pág. 110

personas que no deban ir en el viaje." (44)

"Artículo 225.- Las embarcaciones despachadas no podrán ser objeto de arraigo, embargo o alguna otra providencia que evite su salida para el puerto de su destino; pero podrán suspenderse los efectos del despacho únicamente por el tiempo indispensable -- para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente, a solicitud de la autoridad competente"(45)

Un ejemplo más lo forman el Artículo 64 de la Ley de Navegación y el Artículo 203 de la Ley de Vías Generales:

"Artículo 64. Los capitanes de los buques que arriban - normalmente a cualquier puerto nacional, están obligados:

"I. A proporcionar por escrito los datos o informes que fije el reglamento;

"II. A entregar el despacho de puerto de su procedencia, sus certificados de navegación de acuerdo con los convenios internacionales y los demás que fijan las leyes y reglamentos;

"III. A mostrar su diario de navegación y a permitir - que se tomen de él las constancias que la autoridad marítima estime conveniente." (46)

---

44. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Op. cit.  
pp. 500 - 501

45. Ley de Vías Generales de Comunicación. Op. cit.  
pág. 112

46. "Ley de Navegación..." Op. cit. pág. 502

- Artículo 203 - Los capitanes de las embarcaciones que arriben a cualquier punto de la jurisdicción nacional están obligados:

" I. A presentarse personalmente, salvo impedimento justificado, ante el capitán de puerto, proporcionando por escrito los datos o informes que fije el reglamento respectivo;

" II. A entregar el despacho que en el punto de proce - dencia hubiere otorgado a las embarcaciones de su mando el Cónsul de México, o la autoridad marítima, así como los demás documentos que fijen las leyes y reglamentos respectivos; y

"III. A mostrar sus diarios de navegación y permitir que se tomen de él las constancias que estime convenientes la capitana de puerto". (47)

Hasta aquí se han mencionado ordenamientos jurídicos de carácter general aplicables al transporte marítimo, pero falta por revisar otras disposiciones que buscan fomentar la marina mercante mexicana y en especial el grueso de las embarcaciones.

En las dos últimas décadas anteriores a la actual se conocieron:

a) Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, del 13 de noviembre de 1930, actualizada en 1973.

b) Decreto del 18 de enero de 1963, mediante el cual se reducía el impuesto a la exportación de miel si se hacía uso de embarcación mexicana.

c) Decreto del 28 de abril de 1966, y Decreto del 30 de enero de 1967, los cuales al igual que el anterior reducían impuestos por la utilización de buques mexicanos.

d) Oficio circular 311-I-8/09 del 1ª de febrero de 1972, por el cual se autorizaba a las empresas armadoras nacionales a -- efectuar una depreciación acelerada de sus activos fijos.

e) Incentivos a través de la venta de combustible a un -- costo menor para la flota mercante nacional, otorgados por la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos.

f) Acuerdo del 28 de agosto de 1975, mediante el cual se establecía la devolución a las empresas navieras mexicanas de los impuestos que originaran sus actividades.

g) Por último, Decreto por el que se dispone que se devuelvan a los exportadores de productos industriales de manufactura nacional, los impuestos indirectos y el general de importación, del 1ª de abril de 1977. (48)

Así, como podrá observarse, el Gobierno Federal ha venido otorgando franquicias y exenciones en favor de la marina mercante mexicana tanto directa como indirectamente:

"... desde la más antigua que estableció la Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Nacional, del 13 de noviembre de 1930, -

---

48.- Acerca de las franquicias y exenciones antes referidas, consultese en la Revista de Relaciones Internacionales Nª 28; Salgado Salgado, José E. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional..." Op. cit. pp. 5 - 25

publicada en el Diario Oficial del 11 de diciembre del mismo año, la cual se actualizó gracias a un Comité de Trabajo establecido en el seno de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en 1973, - hasta el Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de empresas marítimas mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías, del 26 de noviembre de 1980." (49)

Cabe señalar que este decreto -a través de sus disposiciones transitorias- derogó dos franquicias, la concedida en el Acuerdo del 26 de agosto de 1975, en el cual se estipulaba la devolución de los impuestos que causaban las actividades de las empresas armadoras, y la del Oficio Circular 311-I-8109 de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 10. de febrero de 1972, que permitía a los armadores a aplicar una depreciación acelerada de sus activos fijos tangibles. (50)

"Por otra parte, este Decreto, más que franquicia o exención, establece un procedimiento de financiación para la adquisición de buques, maquinaria y equipo nuevo de fabricación nacional, o extranjera cuando ésto no se construya en el país." (51)

---

49. Salgado y Salgado, J.E. "La Marina Mercante" Op.cit. pág.95

50. "Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de empresas marítimas mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías" Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; SCyT; Enero-Febrero de 1981; vol. I, núm. 3; pág. 16

51. Salgado y Salgado, J.E. "La Marina Mercante" Op.cit. pp.95-96.

Este Decreto fue reforzado con la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981, mediante la cual se pretendía una modalidad: "De la Reserva de Carga". (52)

Aquí, cabe recordar que México ha firmado Convenios Bilaterales de Transporte Marítimo con Argentina, Brasil, Bulgaria, - China, España, Países Bajos, República Democrática Alemana y con la URSS, cuya importancia radicaba básicamente en el reparto equitativo de la carga objeto de su intercambio comercial.

Reparto equitativo que hasta hoy día es imposible de realizar si se piensa en la capacidad real de la flota mercante mexicana, la cual sólo puede captar alrededor del 15% del tráfico total, porcentaje que como se verá en el punto cuatro del presente capítulo ha ido bajando en los últimos años.

Además, en cuanto al tipo de convenios bilaterales arriba referidos, la práctica ha demostrado que causan daño al comercio exterior al propiciar la existencia de un monopolio a favor de las líneas navieras autorizadas para el transporte de los productos consecuencia de ello es la tendencia al alza excesiva de los fletes. Con tales acuerdos se originan también servicios deficientes, falta o exceso de bodegas, y con todo ello ocasionan la rápida disminución del intercambio por encarecimiento de las mercancías.

---

52.- Véase el Capítulo Tercero, De la Reserva de Carga, Artículos 13-20, en: "Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Boletín Informativo... pp. 6-8

Ahora bien, la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante ha sufrido ya una grande y delicada modificación en su Artículo Cuarto, (53), en el cual se establece que a partir de ese Decreto fechado el 14 de enero de 1985, se concede el permiso a las empresas armadoras mexicanas para poseer buques de banderas extranjeras y con ellas prestar el mismo servicio ofrecido por embarcaciones nacionales.

A esto hay que añadir la aparición del nuevo Decreto fechado el 13 de marzo de este mismo año, (54), con el cual se conceden los mismos estímulos fiscales para buques nacionales y extranjeros, propiedad de armadoras mexicanas.

Esta innovación que pretende incrementar la captación de carga -objeto del comercio exterior de México- en embarcaciones de armadores nacionales ha suscitado una gran polémica: por un lado las compañías nuevas en esta materia ven con buenos ojos esta clase de estímulos, por permitirles un fácil crecimiento.

Por la otra parte, los armadores mexicanos que ya cuentan con algunos o varios años en esta empresa, no han aceptado muy gratamente estos nuevos Decretos por el gran costo invertido en el inicio de sus operaciones y del cual hoy día se aligera para los nuevos competidores.

---

53.- " Se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Diario Oficial. México, lunes 14 de enero de 1985, Segunda Sección, pp.49-50

54.- " Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Diario Oficial. México, miércoles 13 de marzo de 1985, pp. 10-13

Así pues, puede decirse en torno a la legislación mexicana aplicable al transporte marítimo, que del procedimiento de franquicias y exenciones es el apropiado como hasta ahora lo ha seguido el Gobierno Federal:

"... pero desafortunadamente por su escasa difusión en los medios interesados, son pocos los armadores nacionales que acuden a ellas, o bien los inversionistas mexicanos que desean participar en la marina mercante no lo hacen muchas veces por desconocer estas franquicias o exenciones, que son ciertamente una garantía para su inversión, además de una seguridad para obtener ingresos que les permitan recuperar su inversión". (55)

---

55.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Marina Mercante".  
Op.cit. pág. 96

### 3.4. EL TRANSPORTE MARITIMO COMO FACTOR DE TRIANGULACION EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO.

Como ya se mencionaba en el primer capítulo, el comercio triangular internacional consiste en exportaciones indirectas realizadas a través de un prestador de servicios que requiere un vendedor para colocar su producto en el exterior en los mejores términos de competitividad.

También quedó de manifiesto que, entre las principales causas del comercio triangular, se encuentra el carecer de una marina mercante suficientemente desarrollada.

Este problema puede ser visto en la ineficiencia -dentro de los puertos- para el manejo de los bienes, ocasionada muchas veces por falta de instalaciones adecuadas y de equipo especializado. Deficiencia que lleva al vendedor o al comprador de un país a la utilización de puertos extranjeros cercanos a su centro de producción o transformación, según sea el caso.

Asimismo, la falta de una flota mercante propia disminuye la oportunidad de diversificar mercados en el exterior al elevar - los precios de los productos por el pago de fletes a las compañías navieras de terceros países.

Así, "desde el punto de vista económico, el transporte interviene determinadamente en los costos de producción y distribución de los bienes y servicios y les agrega valor al disponer de

estas mercancías y prestaciones en el lugar y en el momento que se necesitan". (56)

Además, "debido a la importancia que para el incremento y desarrollo del comercio exterior de cualquier país, representa el transporte marítimo, se hace necesario considerarlo dentro del proceso de comercialización de las mercancías, como un renglón básico, pues en ocasiones el desconocimiento de esta materia provoca que los productos lleguen en situación desventajosa al mercado internacional, al no considerarse el costo del transporte en el momento de cotizar un producto". (57)

En el caso de México, el constante incremento de su comercio exterior -unido a una política de diversificación de mercados- implica la utilización cada vez mayor, de los diversos medios de transporte, destacando el marítimo por las ventajas ofrecidas en lo que a movimiento de grandes volúmenes de mercancías se refiere, y sobre todo, por las ventajas económicas obtenidas en relación con otros medios de transporte. (58)

Estas razones -entre otras- justifican la presente investigación, mediante la cual se mostrará la participación de la flota mercante nacional y extranjera en el comercio exterior de México por vía marítima.

---

56.- De la Madrid H. Plan Nacional... pág. 351

57.- Andrade Hurtado, J.A. et ál. Op.cit. pág. 113

58.- Consúltese: Andrade Hurtado. Op.cit. pág. 114

Participación de líneas navieras de terceros países que conforman un factor de triangulación con efectos negativos para la balanza de pagos mexicana.

Aquí, debe recordarse que dicho registro estadístico -- está formado basicamente por la balanza de cuenta corriente y por la balanza de capitales. (59)

De las dos, conviene destacar --para los fines de este capítulo-- que la de cuenta corriente se divide a su vez en balanza comercial y balanza de servicios, esta última incluye el rubro correspondiente al desembolso realizado por concepto de fletes y -seguros sobre mercancías.

La importancia de este tipo de servicios en el comercio exterior de México se buscará demostrar a continuación con el apoyo de otras estadísticas, además de las cifras que se obtengan de las balanzas de pagos correspondientes a los últimos años.

De esta forma y con objeto de tener una visión más real de la incidencia del transporte por mar en el intercambio comercial que realiza México con otros países, enseguida se muestra un cuadro comparativo del comercio exterior nacional y por vía marítima en los últimos diez años.

---

59.- Véase: Boudewijn Mohr. "Balance of Payments". Op. cit.

COMERCIO EXTERIOR NACIONAL Y POR VIA MARITIMA. 1973-1983  
( MILES DE TONELADAS )

AÑO	COMERCIO EXT.NACIONAL			COMERCIO EXTERIOR MARITIMO			PORCENTAJE DEL COM.EXT.MARIT.		
	IMPORT.	EXPORT.	TOTAL	IMPORT.	EXPORTACION	TOTAL	IMPORTACION	EXPORT.	TOTAL
1973	16 974	14 005	30979	9 499	11 286	20 785	55.9	80.5	67.0
1974	16 907	16 501	33408	8 247	12 767	21 014	48.7	77.3	62.9
1975	15 782	16 883	32665	8 708	15 041	23 749	55.1	89.0	72.7
1976	11 353	17 604	28957	7 158	15 110	22 268	63.5	85.8	76.9
1977	12 934	22 445	35379	8 314	20 840	29 154	64.2	92.8	82.4
1978	14 720	33 670	48390	10 103	30 010	40 113	68.6	89.1	82.9
1979*	17 930	43 020	60950	10 938	39 773	50 711	61.0	92.4	83.2
1980*	23 404	56 817	80221	13 520	52 536	66 056	57.8	92.4	82.3
1981*	23 450	59 680	83130	14 982	55 799	70 781	63.8	93.5	85.1
1982*	16 248	92 633	108881	12 267	88 555	100 822	75.5	95.6	92.6
1983*	16 948	96 339	113287	11 301	91 710	103 011	66.1	95.2	90.9

(\*) NOTA. Comercio Exterior Nacional estimado. No incluye el gas natural exportado a E.U.A.

FUENTE: SCT. Estadísticas de movimiento portuario nacional de carga y buques, 1983. México; Depto. de Sistematización y Estadística; Direc. Gral. de Oper. y Desarr. Portuario/Subsría. de Operación/SCT; 1984; pág. 8

Como se puede observar, la participación del transporte marítimo en el comercio exterior mexicano ha ido en aumento año -- con año, a pesar de las fluctuaciones que saltan a la vista.

Este incremento refleja en gran medida, la política de - diversificación de mercados en el exterior apoyada por las tres úl - timas administraciones gubernamentales, tendencia que hasta antes de los años setenta no era concebible por la concentración de las importaciones y exportaciones mexicanas de y hacia los Estados Uni - dos de Norteamérica. (60)

"A pesar de que los Estados Unidos de Norteamérica siguen siendo el principal comprador y cliente de nuestro país y de que - mucho de lo que compramos y vendemos a esa nación se transporta por tierra y aún cuando se han logrado avances significativos en la - transportación aérea, es innegable la preponderancia indiscutible que sigue teniendo el transporte marítimo en el comercio exterior de nuestro país. Alrededor de tres cuartas partes de él se mueven por mar." (61)

---

60.- Véase: Ortiz Wadgymer, Arturo. "Evolución de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos." Relaciones México-Estados Unidos: Una visión interdisciplinaria. Méx. Ed. Coordinación de Humanidades/UNAM; 1981; pp. 71 - 114

61.- Morales Troncoso, Carlos. El transporte marítimo y el comercio exterior. Ponencia presentada el día 10 de marzo de 1982 dentro de la Reunión del IEPES para la Admón. Pública México; pág. 1

Por lo que respecta a la participación de los buques nacionales y extranjeros en el intercambio comercial mexicano, la situación se presenta -de manera esquemática- en el siguiente cuadro:

TONELADAS OPERADAS POR BUQUES  
NACIONALES Y EXTRANJEROS  
EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO

AÑO	NUM. DE BUQUES NAL.	TONELADAS OPERADAS	NUM. DE BUQUES EXTRANJ,	TONELADAS OPERADAS
1979	283	3 323 448	3 486	47 387 493
1980	282	2 557 740	3 893	63 498 213
1981	274	2 139 183	4 253	68 641 884
1982	373	5 709 685	4 171	95 112 595
1983	319	4 355 685	3 871	98 655 906

FUENTE: Anuarios de la SCT/Operación Portuaria.

A través de las cifras arriba expuestas, puede notarse una muy sensible baja de la participación de los buques nacionales en el tráfico de altura, viniendo de un 8.5% del total en 1979 a un 4.5% en 1983.

Esta desproporción de la participación de la flota nacio

nal en relación a la demanda de ese medio de transporte en los últimos años para la movilización de los productos en el intercambio comercial de México, se detalla de manera más clara en las siguientes tres hojas, en el cuadro intitulado: "Comercio Exterior de México. Número de buques y toneladas operadas por bandera en tráfico de altura en 1983."

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO  
 NUMERO DE BUQUES Y TONELADAS OPERADAS  
 POR BANDERA EN TRAFICO DE ALTURA EN 1983.\*

<u>BANDERA:</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>NUM. DE TONELADAS:</u> -----
Liberiana	680	32 313 341
Panameña	823	18 691 890
Griega	345	8 940 722
Japonesa	113	6 456 782
Estadounidense	189	5 157 127
Española	43	3 156 708
Noruega	176	3 123 822
Mexicana	290	2 958 307
Inglesa	217	2 701 823
Francesa	10	979 203
Holandesa	103	962 180
Alemana	98	954 741
Singapurense	48	952 095
Italiana	38	862 687
Danesa	169	725 846

(\*). NOTA.- Los datos que se presentan se obtuvieron de:  
SCT. Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de  
 Carga y Buques. 1983. México; Ed. Dir. Gral. de Operación  
 y Desarrollo Portuario/Subsrfa. de Oper./SCT; 1984; pp.  
 24-357.

<u>BANDERA:</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>NUM. DE TONELADAS</u>
Brasileña	48	494 512
Vanuatense	24	495 409
Filipina	36	358 789
Canadiense	16	313 286
Colombiana	33	304 652
Soviética	47	193 544
Finlandesa	17	176 064
Argelina	5	173 644
Argentina	31	151 167
Turca	10	150 014
Chipriota	18	149 695
Yugoslava	26	128 087
Ecuatoriana	9	122 969
Cubana	16	115 313
Polaca	5	107 233
Peruana	23	106 640
China Popular	9	101 850
Belga	19	83 280
Coreana	11	82 439
Uruguaya	5	60 324
Sueca	36	54 012
Bahameña	12	53 863
Malasia	3	53 049
Marroquí	4	48 713
Malaya	1	36 338
Guatemala	5	32 243

<u>BANDERA</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>NUM. DE TONELADAS</u>
Egipcia	1	27 207
Sudcoreana	1	16 184
Suiza	1	14 916
India	8	14 612
Bermudense	1	13 814
Maltesa	3	12 958
Dominicana	14	10 334
Irlandesa	2	8 561
Fiojiana	2	7 196
Venezolana	4	4 723
Kuwaití	2	4 199
Surinamesa	6	3 002
Paquistaní	1	2 619
China Nacionalista	1	2 428
Arabe Saudita	2	1 279
Israelita	1	706
Chilena	1	624
Sri Lanka	1	603
Nicaraguense	1	224
Hondureña	3	101
	<u>3 867</u>	<u>93 228 693</u> <u>TOTAL</u>

En el cuadro anterior destaca el octavo lugar que ocupó el pabellón nacional en 1983, luego de haber estado en el tercer peldaño durante 1978 y en el quinto sitio en 1979, (62). Decremento contrastante a la consolidación del primer lugar por parte de los buques detentadores de una de las banderas de conveniencia, (63), la liberiana.

Este problema, aún cuando no se le ofrece una buena solución, quedó plasmado en el texto del Plan Nacional de Desarrollo de Miguel De la Madrid, actual Presidente de México:

En 1982, "el transporte de mercancías de nuestro comercio exterior ascendió a 120 millones de toneladas, donde el movimiento vía marítima es del orden de 100 millones, habiendo experimentado un crecimiento acelerado debido a la exportación petrolera. En estos movimientos se tiene una gran dependencia de flotas extranjeras

---

62.- Los cuadros correspondientes a los años 1978 y 1979 aparecen en el anexo número uno, al final del presente trabajo.

63.- Pabellones de conveniencia son las banderas de aquellos países que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros concediendo otras facilidades a los mismos con lo cual hacen conveniente tal registro. Véase en: Salgado y Salgado, José Eusebio. "Barcos. Su bandera es mexicana pero se llevan el dinero". Transformación. México; Ed. CANACINTRA; vol. XIII, núm. 119; octubre de 1973; pp. 2-10

pues atienden más del 85 por ciento, debido a nuestra incipiente flota mercante. Asimismo, se presentan problemas de congestión e ineficiencia en las terminales portuarias marítimas y terrestres". (64)

Con objeto de dar una idea de la cantidad de pesos mexicanos, manejada por concepto de fletes marítimos generados en el comercio exterior de este país, a continuación se muestra un cuadro estadístico:

PARTICIPACION DE LA FLOTA MERCANTE  
NACIONAL Y EXTRANJERA EN LOS FLETES MARI-  
TIMOS GENERADOS EN EL COMERCIO EXT. DE MEX.

AÑOS	<u>Fletes marítimos pagados (millones de pesos)</u>		
	<u>T O T A L</u>	<u>LINEAS NAC.</u>	<u>LINEAS EXTRANJERAS</u>
1974	36 250	5 800	30 450
1975	52 187	8 350	43 837.5
1976	85 250	13 640	71 610
1977	114 285	16 000	98 285
1978	175 600	21 072	154 528
1979	243 636	26 800	216 836
1980	328 580	34 501	294 079.9

FUENTE: Datos obtenidos en  
Salgado y Salgado, José Eusebio.  
Apuntes de... pág. 90

Esa misma participación se puede expresar en una forma más simple, en porcentajes:

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LA FLOTA  
MERCANTE NAL. Y EXTRANJ. EN LOS FLE-  
TES MARITIMOS GENERADOS EN EL C.E.M.

<u>AÑOS</u>	<u>TOTAL</u> <u>(MILLONES DE PESOS)</u>	<u>% NAL</u>	<u>% EXTRANJ.</u>
1974	36 250	16	84
1975	52 187	16	84
1976	85 250	16	84
1977	114 285	14	86
1978	175 600	12	88
1979	243 636	11	89
1980	328 580	10.5	89.5

Estas cifras se pueden comparar con los cómputos registra-  
dos en la balanza de pagos que presenta una de las instituciones  
bancarias de México, dentro de la balanza de servicios:

FLETES Y SEGUROS SOBRE MERCANCIAS (\*)

<u>AÑOS</u>	<u>DESEMBOLSO EN DOLARES</u>
1970-77	cifras no disponibles
1978	- 419 000 000
1979	- 610 000 000
1980	- 945 000 000
1981	- 1124 000 000
1982	- 620 000 000

(\*) FUENTE: NAFINSA. "México: Balanza de Pagos Analítica". La eco-  
nomía mexicana en cifras. México, 1984, pág. 257

La caída sostenida de la participación de la flota mercante nacional en los fletes marítimos generados en el intercambio comercial mexicano durante 1977 - 1980, "... se debió principalmente al tener que acudir en forma frecuente y sostenida a la contratación de fletamentos de buques graneleros para mover nuestras importaciones de granos, preferentemente de maíz, frijol, sorgo, trigo, etc." (65)

Asimismo, "en la actualidad la participación de la marina mercante en el transporte marítimo del petróleo, que es nuestro principal producto de exportación es prácticamente nula o insignificante, estimándose en forma conservadora que los pagos de fletes a buques extranjeros por este concepto representan una erogación anual superior a 7,500 millones de pesos, que son divisas potenciales que se pudieran captar en beneficio de la economía mexicana" (66)

Además, resulta importante observar que, "si se computan las exportaciones y las importaciones a precio FOB, el déficit comercial de nuestro país durante 1981 fué de 3 721 millones de dólares; sin embargo, si el cálculo se hace tomando en consideración los fletes y los seguros en la importación (CIF), el déficit se --

---

65.- Salgado y Salgado, José E. Apuntes... pág. 91

66.- López Barredo, Francisco. Incremento de la participación de la marina mercante mexicana en el transporte marítimo internacional de México. Ponencia presentada el día 10 de marzo de 1982 dentro de la Reunión del IEPES para la Planeación de la Administración Pública en México; pp. 1-2

eleva a 4 814 millones de dólares. Esto significa que durante el año pasado hubimos de pagar 1 093 millones de dólares sólo por concepto de fletes y seguros. Infortunadamente la casi totalidad de esas divisas fueron a parar a manos de empresas extranjeras" (67)

Esta diferenciación entre los términos de compra-venta internacionales FOB (Free on board) y CIF (Cost, Insurance and Freight) puede apreciarse en el siguiente cuadro:

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO (resumen)

(Enero - diciembre, miles de dólares)

CONCEPTO	1 9 8 0	1 9 8 1
Exportación total FOB	15 307 480	19 379 028
Importación total CIF	19 430 961	24 193 093
Fletes y Seguros	944 754	1 088 694
Importación valor -- comercial (I.V.C.)	18 486 207	23 104 399
Saldo CIF - FOB	4 123 481	4 814 065
Saldo I.V.C. - exporta ción FOB	3 178 727	3 725 371

FUENTE: Datos obtenidos del Sumario estadístico elaborado por Juan Espinosa Morales en:

Comercio Exterior, Revista de, México; Editado por BANCAMEXT; vol. 32, núm. 4, abril de 1982; pág. 474

En las cifras señaladas en el cuadro precedente, destaca el concepto "importación valor comercial" que a diferencia de la importación total CIF elimina los fletes y seguros, dando una clara idea del costo de las mercancías introducidas al país con valoración FOB, lo cual reduciría el déficit de la balanza comercial de México ahorrándole hasta un mil millones de dólares en promedio al año. (68)

Al respecto, "mucho se ha dicho que más que vender nuestros productos en el extranjero, los extranjeros nos vienen a comprar a México y, en el otro sentido, que en vez de ir al extranjero a comprar lo que nos hace falta, nos lo vienen a vender a nuestro país. Esta situación, que afortunadamente tiene cada vez mayores excepciones, sigue siendo lamentablemente la regla".(69)

Ante este problema, se ve la urgente necesidad de que, por una parte se incremente la flota mercante nacional, y por la otra se aprenda a vender en términos CIF y a comprar bajo condiciones FOB; para ello se requiere también cuidar el buen desarrollo de todas las partes integrantes de la marina mercante, ya mencionadas al inicio de este tercer capítulo.

---

68.- El promedio referido corresponde únicamente a los años 1980 y 1981, porque no hay mayores datos como los contenidos en el resumen del comercio exterior de México presentado en la hoja anterior (extraído de la Revista de Comercio Exterior número 4). Cuadros semejantes fueron publicados en algunos ejemplares de la misma revista en 1981 y 1982, antes de estos años no habían aparecido.

69.- Morales Troncoso, Carlos. Op. cit. pág. 2

Si el importador mexicano hace su transacción en términos FOB (Free on board) puerto extranjero, el buque nacional que transporte la carga de importación actuará como un sustituto de importación de servicios desde el momento que el comprador nacional paga a la empresa naviera mexicana el servicio de transporte, en lugar de hacerlo a una compañía extranjera.

"Si se deja al vendedor extranjero la libertad de escoger la compañía de transporte marítimo, probablemente preferirá contratar los servicios de las líneas de su país y la economía de México experimentará una salida de divisas al efectuar el pago de la importación del servicio del transporte." (70)

Del mismo modo, si al efectuar el exportador mexicano una venta al exterior bajo términos CIF (Cost, Insurance and Freight), podrá pagar a la empresa armadora nacional el flete y a la banca - del país los seguros respectivos, en consecuencia la balanza de servicios registrará un crédito adicional en divisas al considerarse que un buque nacional opera como exportador de servicios.

Por todo lo antes mencionado, no se olvide que "nuestro - comercio exterior hoy en día, se moviliza a través de los puertos marítimos, con los cuales nuestro sistema portuario, reducido y antiguado en sus operaciones, instalaciones y servicios, está pasan-

do por una etapa crítica". (71)

Ahora bien, en la IV Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), celebrada el 2 de febrero de 1984 en las instalaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encargó a un Grupo de Trabajo la formulación de medidas para evitar la triangulación de cargas y propiciar el uso y desarrollo de los puertos mexicanos.

Al respecto, muy pronto se detectó que entre las principales causas de la desviación de los tráficos de carga por contenedores con países desarrollados tienden a ser atendidos por buques muy especializados para ese tipo de cargas,

"...con lo cual las líneas navieras principales se enfrentan frecuentemente a tráficos desbalanceados, lo que les motiva para cubrir los espacios vacíos con las mercancías que se encuentran cercanas a las áreas de sus tráficos, recurriendo a políticas 'dumping' mediante la cotización de fletes muy inferiores a los del mercado internacional". (72)

Esta política se confirmaría meses después, una vez más, cuando la Subsecretaría de Operación de la SCT pidió a la compañía de Transporte Multimodal y a las navieras mexicanas se propusieran

71.- Flores Rivero, Juan José. "Problemática que presenta el transporte marítimo en la importación y exportación". Ponencia presentada el 10 de marzo de 1982, dentro del tema- Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario. Reunión del IEPES. México; pág. 1

72.- Informe del Grupo de Trabajo sobre la Aplicación del Código de Conducta. México; CONAFLEMAR/SCT; abril de 1984; pág. 3

dar impulso al puerto de Ensenada, Baja California Norte, ofreciendo cubrir con fletes económicos el servicio de transporte del algodón a Estados Unidos por esa puerta de salida hacia el mar.

"Respecto a esta petición (el Subsecretario de Operación) apuntó que las empresas navieras respondieron positivamente, ya que compararon las tarifas de fletes que se cobran entre Mexicali y Long Beach y bajaron sus tarifas para ofrecer este servicio con mayor competitividad por puerto mexicano. Sin embargo, posteriormente se tuvo conocimiento de que las navieras extranjeras ofrecieron fletes aún más bajos por puertos no mexicanos, lo que evidencia una clara política de 'dumping'..." (73)

Esta competencia desleal, encierra también el hecho de que los propios agentes marítimos mexicanos hacen publicidad a los servicios "puerta a puerta" de líneas extranjeras, por lo cual:

" El puerto de Houston maneja principalmente cargas de importación o exportaciones mexicanas, aún en mayores tonelajes que cualquier puerto mexicano, debiendo considerarse que la casi totalidad de las mercancías movilizadas a través de dicho puerto extranjero pertenecen a empresas paraestatales de nuestro país" (74)

Sobre este caso, bien puede recordarse lo que en la Quinta Sesión de la CONAFLEMAR comentó el Ing. Rodolfo Félix Valdés, en cuanto a la necesidad de convencer a los exportadores mexicanos que:

---

73.- Acta de la VI Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México; CONAFLEMAR/SCT; 6 de septiembre de 1984; pág. 6

74.- Informe del Grupo... enero-febrero de 1985, pp. 2-3

" ... el uso de puertos nacionales reportan importantes - beneficios al país, además de proporcionar, a mediano plazo, costos más bajos que los erogados en puertos extranjeros. Mencionó como - ejemplo el caso de la exportación de minerales por Brownsville, de la que se ha comprobado un costo inferior de embarque por el Puerto de Tampico". (75)

Ante este problema, se planteó "... la necesidad de que la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal tenga una mayor agresividad comercial, a efecto de que las empresas mexicanas de transporte logren captar los productos del comercio exterior del país, procurando que se propicie el servicio 'puerta a puerta' cotizando, cuando menos, cinco puntos por debajo con respecto a otros transportes internacionales. En esto último manifestó que estuvieron de -- acuerdo los Ferrocarriles Nacionales de México, las líneas aéreas nacionales, los navieros y los autotransportistas, para que cada - subsector participe proporcionalmente". (76)

Por otra parte, el referido Grupo de Trabajo elaboró la - siguiente relación de los principales productos detectados en el - desvío de cargas, por exportaciones e importaciones mexicanas:

---

75.- Acta de la V Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México; CONAFLEMAR/SCT; 26 de abril de 1984; pág. 4

76.- Acta de la V Sesión... 26 de abril de 1984; pág. 7

PRINCIPALES PRODUCTOS DEL COMERCIO EXTERIOR  
MEXICANO QUE USUALMENTE TRIANGULAN SU COMER-  
CIALIZACIÓN (\*)

De exportación:

- Telas y manufacturas de algodón
- Conservas alimenticias
- Jugo de limón
- Partes para vehículos automotores
- Cítricos
- Semillas oleaginosas
- Aguacate y espárragos
- Garbanzos
- Poliéster
- Fibras
- Ropa
- Productos químicos
- Celofán
- Artículos domésticos
- Camarón
- Carne de caballo y cerdo
- Licores
- Bulbos para T.V.
- Antimonio
- Artículos de vidrio y de cristal
- Carne congelada
- Plomo

\*).- Datos obtenidos del Anexo II del Informe del Grupo de Trabajo... julio-agosto de 1984

- Materias primas para la industria del plástico
- Fibras naturales
- Ajonjolí
- Tabaco
- Tereftalato

De importación:

- Partes para vehículos automotores
- Productos químicos
- Hule y latex
- Equipo de telecomunicación
- Maquinaria para la industria del plástico
- Aparatos electrónicos
- Hierro y Alambre
- Alambrón y alambre
- Whisky y otros licores y vinos
- Aparatos electrodomésticos
- Productos de vidrio
- Libros
- Carga general
- Partes para televisores
- Partes para bicicletas
- Papel fotográfico
- Maquinaria textil.

En dicho enlistado, se excluye el algodón en pacas por ser un artículo que la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, tras haber celebrado reuniones con los productores de esa mercancía para determinar las causas que favorecían las exportaciones por puertos extranjeros, logró lo siguiente:

" ... que los permisos de exportación hacia países de ultramar se otorgaran sólo para utilizarse por puertos mexicanos, en el entendido de que autoridades y navieros buscarían subsanar las fallas y combatir las causas que favorecían el uso de puertos no nacionales". (77)

Este logro de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos fue pasajero, pues durante la Sexta Sesión de la CONAFLEMAR, la misma representación de la Coordinadora de Puertos comentó que:

"... la medida que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial había tomado en el caso del algodón de poner un sello en los permisos de exportación fue retirada, por lo que ya no podrá evitarse que este producto continúe su desviación por puertos extranjeros". (78)

En relación a esta experiencia, dentro de la Quinta Sesión de la CONAFLEMAR, el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes había manifestado que sería conveniente estudiar...

---

77.- Informe del Grupo... abril de 1984, pág. 6

78.- Acta de la VI Sesión... 6 de septiembre de 1984, pág. 4

el problema de la triangulación producto por producto, estableciendo contacto con los exportadores mexicanos a fin de obtener resultados favorables como sucedió en el caso del algodón.

De esta forma, una de las propuestas a corto plazo -tal vez la más viable- que recomendó el Grupo de Trabajo sobre la Aplicación del Código de Conducta a la Plenaria de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos fue la siguiente:

"Solicitar a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, ya sea a través de un escrito o en la Plenaria, considere la posibilidad de establecer medidas para que a través de permisos de exportación y/o importación con sello de utilización de puerto mexicano se evite la triangulación de cargas". (79)

Dichas medidas se aplicarían de manera fundamental a las cargas procedentes o destinadas a Europa, Sudamérica y Lejano Oriente, que son los tráficos en los cuales se ha detectado una mayor incidencia de triangulación de mercancías, como las señaladas en el enlistado presentado en hojas anteriores.

Por último, se investigó también sobre la fundamentación jurídica que pudiera respaldar una acción para afrontar la triangulación de los productos del comercio exterior.

Se encontró que sólo el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional contiene disposiciones para actuar en contra de los desvíos de cargas, para lo cual vaste analizar el Artículo

Séptimo, incisos "d" y "l", mediante los cuales el operador de transporte multimodal está obligado a:

"d).- Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte multimodal internacional a efecto de vigilar, en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo, haya participación por parte de las empresas navieras nacionales". (80)

"l).- Obtener previamente de la Secretaría de Comunicaciones y transportes la autorización correspondiente, cuando para la prestación de un servicio, cuyo origen o destino esté en el territorio nacional, tuviera razones para no utilizar, parcial o totalmente, puertos marítimos mexicanos explicando en cada caso los motivos para ello. El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la aplicación de las sanciones que conforme a la legislación de la materia procedan". (81)

De los Artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, mencionados en el inciso "d", conviene transcribir el 67 Bis:

---

80.- "Reglamento para el transporte multimodal internacional".  
Diario Oficial. México, lunes 16 de agosto de 1982, pág. 76

81.- Ibidem.

"Art. 67 bis. Las Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes con la colaboración del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, tomarán las medidas necesarias tendientes a impedir prácticas de competencia desleal, de empresas extranjeras, respecto de buques mexicanos y, en forma enunciativa y no limitativa, cuando las tarifas de fletes, o de transporte de pasajeros en navegación de altura, sean lesivas al comercio exterior mexicano o a la marina mercante nacional". (82)

Como puede observarse, por último, con estas disposiciones se tienen las bases legales para actuar en contra de las competencias desleales y para controlar el tránsito de contenedores realizado dentro del territorio nacional.

" En virtud de ello, una gran parte de la triangulación de cargas, las contenerizadas, se evitará al aplicar estrictamente esa disposición legal, ya que, por ejemplo, el algodón en pacas que se ha venido mencionando se transporta generalmente en contenedores por empresas extranjeras". (83)

---

82.- "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México; Ed. Porrúa; XLI edición; 1983; pp. 502-503

83.- Informe del Grupo... enero-febrero de 1985, pág. 2

## CONCLUSIONES DEL TERCER CAPITULO

A lo largo de este tercer capítulo quedó demostrado que existen grandes deficiencias en la marina mercante mexicana, desde la mala elección del lugar geográfico para la construcción de puertos, leyes relativas a cuestiones del mar divorciadas de la realidad, varias Dependencias gubernamentales para los asuntos marítimos con lo cual se da la duplicidad de funciones y por ende ciertas fricciones entre las mismas, hasta el problema del transporte marítimo como factor de triangulación en el comercio exterior de México.

Aunque todos los elementos arriba referidos inciden de una u otra forma en el desarrollo económico nacional, bien sea en una costosa y continua inversión en el dragado de los "puertos artificiales", o el poco interés por parte de inversionistas nacionales en el negocio marítimo por falta de conocimiento de los estímulos fiscales ofrecidos por el Gobierno Federal, se concedió mayor importancia al transporte marítimo por las siguientes razones:

El ser el medio de transporte más utilizado en las compra-ventas internacionales por las grandes ventajas que representa, ya mencionadas en páginas atrás, y por el que gran reque

rimiento de embarcaciones nacionales para su participación equitativa en el comercio exterior de México conforme al reparto de cargas establecido en 1974 mediante la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Como fue señalado en el capítulo segundo de la presente investigación, con la Convención de Ginebra se busca -entre otros objetivos- que el volumen total de mercancías intercambiables por vía marítima entre dos países sea dividido en partes iguales para su traslado del centro de producción al lugar de destino, dejando la posibilidad de transportar sólo un 20% de la carga en buques de otra bandera.

Este propósito se consignó en dicho instrumento jurídico internacional para eliminar una de las barreras al desarrollo económico de los países pobres, motivándolos a fomentar el crecimiento de sus flotas mercantes propias con lo cual evitarían una gran fuga de divisas.

México no ha sido capaz todavía de fortalecer su flota mercante a través de la adquisición de nuevas embarcaciones para el traslado de los productos que las empresas del Estado necesitan comprar en el extranjero o colocar en los mercados del exterior. Estas paraestatales llaméense Pemex, Conasupo, Fertimex o Comisión Federal de Electricidad necesitan una muy buena empresa naviera propia con la cual puedan atender sus necesidades de transporte.

Recuérdese que además de pagar divisas a terceros países por concepto del flete marítimo, también se encarece el producto y se pierden oportunidades de diversificar mercados donde podrían colocarse los excedentes de la producción nacional trayendo beneficios para la economía y bienestar social del país.

Incrementando la flota mercante nacional podría incentivarse al exportador mexicano a vender en términos CIF y al importador nacional a comprar bajo condiciones FOB, lo cual redundaría favorablemente en la balanza de pagos de México.

Asimismo, deberán de estudiarse los diversos casos de los productos triangulados -ya mencionados- a fin de saber si se resolvería este problema (como en el caso del algodón) con el apoyo de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, a través de los permisos de importación y de exportación con la condición de ser manejados en puertos nacionales, cuando el transporte de estas mercancías sea el marítimo.

Recuérdese también, que existe el Reglamento del Transporte Internacional mediante el cual se puede evitar la triangulación de cargas motivadas en contenedores tan sólo con aplicar el Artículo séptimo conforme al interés nacional y cuidando su cumplimiento.

Una acción más que debe tomar el Gobierno de México, es la de difundir masivamente -por radio y televisión- los órganos oficiales de consulta para el importador y exportador que le asesorarán para realizar el adecuado traslado internacional de sus productos adquiridos en el extranjero o vendidos al exterior.

Es necesario además, que el Gobierno Federal estimule nuevamente al exportador nacional, principalmente, para inclinarlo a utilizar los servicios de buques mexicanos reduciendo de ésta forma las posibilidades para la triangulación de los productos en el comercio exterior de México.

Por último, es menester que técnicos y especialistas intervengan en una minuciosa revisión de las leyes mexicanas en materia marítima con objeto de salvar uno de los obstáculos del desarrollo de la marina mercante.

#### 4 .- LVALUACIÓN Y PERSPECTIVAS

##### 4. 1 .- Evaluacion de la Investigación

A lo largo de la presente investigación se ha demostrado la importancia que guarda el transporte marítimo en el comercio internacional, como factor de desarrollo en dicho intercambio, así como cuál es su situación en el caso de México.

Para tal efecto, se presentaron en el primer capítulo, las características, problemas y objetivos que todo país debe observar para el manejo de sus compra-ventas con el exterior, señalándose el significado del comercio triangular internacional, las diversas causas que lo originan, así como sus efectos positivos y negativos en los países participantes en este tipo de intercambio.

Asimismo, se explicó el por qué se afirma que el comercio exterior constituye un factor estratégico en el desarrollo económico de un país, representando dicha actividad su inserción en el resto de la sociedad internacional.

Esta afirmación, como se dijo, sintetiza el hecho de que a través del intercambio mundial las diversas economías se complementan unas a otras, ofreciendo la posibilidad a todo país de orientar la composición de sus importaciones en el sentido de abastecer, con carácter complementario, sus procesos productivos diversificar su consumo y ampliar el monto de equipos disponibles, para la formación de capital.

también quedó de manifiesto que la mayoría de los países en desarrollo deben afrontar diversos problemas para colocar sus productos en cualquier mercado fuera de sus fronteras y para trasladar a su interior los bienes adquiridos en el extranjero.

Estos problemas derivados de una o más carencias de tipo técnico o económico, principalmente, dan lugar al comercio triangular internacional, lo cual implica en la mayoría de los casos que un país utilice los servicios de una empresa perteneciente a un tercer estado para realizar su comercio exterior.

En lo referente a las dificultades que presenta el estudio de la triangulación comercial en términos estadísticos, se analizaron las deficiencias resultantes de la aplicación de los diferentes sistemas de registro, cuya uniformidad no se ha logrado del todo hoy en día.

En cuanto a las consecuencias del comercio triangular internacional se habló de los efectos positivos y negativos, de los primeros se les clasificó en generales si benefician a todos los países que intervienen en el sistema de intercambio indirecto, y en particulares si se trata de beneficios en favor de la nación intermediaria o del estado productor-exportador o del importador de la mercancía.

De los efectos negativos, se mencionaron entre otros, el representar la triangulación de cargas un obstáculo para que los países productores utilicen sus propios medios para efectuar un comercio directo, impidiéndoles percibir parte de las ganancias en

la comercialización de sus artículos, permitiendo con ello una fuga de divisas.

La intermediación eleva los gastos, particularmente por concepto de transportes y manejo de productos, y por consecuencia encarece el precio del producto final, repercutiendo ello en una baja de la demanda de esa mercancía en el exterior lo cual restringe el volúmen de exportaciones del país productor.

También, impide el desarrollo de diversos servicios en un país, tales como: el financiamiento de seguros, fletes marítimos, transportes en general, manejo de cargas en puertos y terminales terestres, entre otros, ello disminuye la captación de ingresos para la economía nacional dejando salir así una considerable cantidad de divisas.

Por lo que respecta al segundo capítulo de esta investigación, se mostró el por qué el transporte marítimo es el medio de enlace por excelencia para unir los mercados extranjeros, moviendo aproximadamente el 80% del volúmen total de las mercancías objeto de intercambio entre las naciones, importancia debida a la gran capacidad de carga susceptible de trasladarse en los buques mercantes.

Además geográficamente la incidencia del transporte marítimo en el comercio mundial ha resultado indispensable por estar divididos los países en cinco grandes continentes, lo cual implica que muchas veces para los países de una región se necesite de navíos para colocar sus mercancías en mercados de ultramar donde también pueden encontrar productos necesarios para su desarrollo económico-social.

En este mismo capítulo, se describieron también las características de las conferencias marítimas por el importante papel que juegan en la prestación de servicios para el transporte de mercancías por vía marítima, motivo por el cual se presentó un breve esbozo histórico desde la creación de la primera asociación de navieros y armadores hasta su actual situación dentro del marco del "Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", aprobado en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD/UNCTAD), en Ginebra, Suiza, el 6 de abril de 1974.

Este instrumento jurídico internacional, cuya entrada en vigor tuvo que esperar hasta el 6 de octubre de 1983, contiene una serie de ventajas para los países en desarrollo posibilitándolos tanto para la formación de flotas mercantes propias, como para el fortalecimiento de la organización de usuarios del transporte marítimo.

Convención que, como se demostró, encierra disposiciones en contra de las desventajas tradicionales contempladas en la organización y funcionamiento de las conferencias, permitiendo actualmente la participación de representantes de dichas asociaciones donde se vayan a tratar temas importantes que afecten sus intereses.

Así, hoy en día las conferencias marítimas deben aceptar las empresas navieras de los países involucrados en el tráfico de cargas, lo cual significa un factor potencial de desarrollo económico de los países subdesarrollados por contar con la posibilidad de transportar del 40 al 50% del volumen total de los productos objeto de su comercio exterior, a través de su propia flota mercante con lo cual evitarían tener que pagar gran cantidad de divisas a compañías

armadoras de terceros países por los servicios de esta naturaleza.

Por último, en el capítulo se presentaron los elementos que integran la tarifa general de los fletes marítimos con objeto de dejar en claro la incidencia de este factor en el costo final de un producto, cuyo cuidado puede hacer menos o más competitivas las mercancías de un país frente a las de otros en el mercado mundial.

Fue así como, dentro del capítulo tercero se conjugaron todos estos elementos para explicar el caso del transporte marítimo como causa de triangulación en el comercio exterior de México.

Sobre el particular, se comprobaron algunas de las causas relacionadas al medio marítimo que originan el comercio triangular internacional, señaladas en el primer capítulo, las cuales son:

a) Existencia de una infraestructura portuaria deficiente en el caso de México.

b) Preferencia -por parte del importador/exportador mexicano- en la utilización de puertos extranjeros cercanos a la frontera norte del país, por contar éstos con instalaciones y equipos modernos.

c) Disposición de una pequeña flota mercante nacional, incapaz de absorber el 40 ó 50% del volumen total de la carga y flete que por derecho le corresponde.

d) Por último, el desconocimiento de los canales de comercialización adecuados -por parte del mexicano- hace posible la triangulación de cargas.

De la primera causa, se recordará que el mismo "Plan Nacional de Desarrollo" del Presidente Miguel De la Madrid, reconoce la deficiencia de la infraestructura portuaria, la cual se enfrenta con insuficientes instalaciones para el manejo especializado de carga, disponiendo de escasa capacidad de almacenamiento, así como de inadecuadas conexiones con el transporte terrestre. Afirmación ésta que sintetiza la situación actual de los puertos mexicanos.

Asimismo, quedó de manifiesto que ante la mala elección de la ubicación de diversos puertos mexicanos, deberá centrarse la atención en aquellos de mejores condiciones geográficas para su pleno desarrollo, a fin de evitar los congestionamientos portuarios.

Por lo que respecta a la causa referida en el inciso "b", referente a la preferencia del mexicano por utilizar puertos extranjeros estadounidenses, y de la cual la Comisión Nacional de Fletes Marítimos ha afirmado -como ya antes se dijo- son falsas las ventajas encontradas en su aplicación, deberá ser atacada mediante una campaña de concientización para disminuir la utilización de infraestructuras portuarias extranjeras.

La tercera causa relativa a la falta de una flota mercante suficientemente desarrollada plantea graves problemas, tales como la necesidad del Gobierno Federal de adquirir nuevas embarcaciones para el traslado de los artículos que las empresas paraestatales requieren traer del extranjero para su desarrollo y el del país, o para colocar sus productos en los mercados del exterior.

Necesidad de fomentar la inversión privada en la creación de nuevas empresas navieras privadas y de fortalecer a aquellas ya existentes, para lo cual no basta sólo con publicar decretos relativos a franquicias y exenciones de impuestos, sino también deberán promoverse estas facilidades y estímulos entre los grandes consorcios comerciales e industriales con cláusula de exclusión de extranjeros, a fin de impulsar esta actividad, reservada -en parte- sólo para los mexicanos de acuerdo al Artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Este factor que representa una erogación de aproximadamente un mil millones de dólares al año, y el cual no ha podido cuantificarse debidamente en la balanza de pagos mexicana, indica también la imposibilidad de México para cumplir sus compromisos internacionales tales como los convenios bilaterales de transporte marítimo celebrados con otros países y con el Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Al respecto, quedó ya demostrado que a través de dichos compromisos se pretende la participación equitativa en el transporte marítimo de las mercancías, y en la cual México sólo es capaz de absorber alrededor del 8% del total de su comercio exterior por agua dejando hasta el momento la influencia de flotas extranjeras en el manejo de las cargas, permitiendo con ello una gran fuga de divisas.

Son éstas las principales razones que se han presentado a lo largo de la presente investigación, con objeto de sentar las bases para buscar el pleno desarrollo de la marina mercante nacional en su totalidad a fin de evitar la triangulación del comercio exte-

rior de México, y con ello frenar el enorme escape de divisas debido a las deudas contraídas por la utilización de puertos y buques extranjeros.

Sobre dicho problema, se intentó ejemplificar con diversas estadísticas la sangría que sufre la economía mexicana al emplear buques de tercera bandera para mover los productos objeto de su comercio exterior, propósito que se enfrentó a las discrepancias en los datos consignados por las diferentes fuentes citadas en su oportunidad, lo cual revela lo difícil de realizar la labor de registro de esta actividad debido muchas veces a la falta de cooperación del importador y exportador nacionales, mencionada ya en el punto 1.3.1.2. del capítulo primero.

Sentar las bases arriba referidas, constituiría la piedra angular para comprometer al importador mexicano a negociar sus compras en términos FOB, encargándose él mismo del transporte y de los seguros de la mercancía desde el puerto de la nación productora hasta el interior del país.

De manera similar, al exportador mexicano se le recomendaría realizar sus operaciones en términos CIF, es decir, el vendedor nacional se comprometería a entregar sus productos en el puerto del país importador, incluyendo estos costos en el precio total de su mercancía.

Sin embargo, como esta solución llevaría buen tiempo para ponerla en práctica, deberá buscarse resolver el problema de la triangulación del comercio exterior de la forma que ya antes se planteará dentro del tercer capítulo, a corto plazo, y de la cual se explicará en el siguiente punto referente a las "Perspectivas".

#### 4. 2.- PERSPECTIVAS

Existen grandes perspectivas para disminuir en un gran porcentaje la triangulación del comercio exterior de México a fin de retener un buen número de divisas necesarias para el crecimiento económico del país, disminuyendo los efectos de la actual crisis por la que atravieza esta nación, si se cumplen las siguientes condiciones:

1.- Evitar la duplicación de funciones dentro de la Administración Pública Federal concentrando en una sola dependencia gubernamental todas las actividades ligadas al mar, revisando para ello la actual organización del sector público con objeto de llegar a coordinar, cuidar, desarrollar y organizar adecuadamente todo lo relativo a dicho campo de acción.

Es cierto que con las drásticas medidas tomadas por el gabinete económico del Presidente Miguel De la Madrid el miércoles 24 de julio de 1985, desaparecieron varias subsecretarías de la Administración Pública fusionándose algunas oficinas como la Comisión Nacional de Puertos con el Fondo de Desarrollo Portuario (FONDEPORT), y dejando latente la posibilidad de congelar otros miles de plazas en el sector gubernamental.

Sin embargo, las medidas antes señaladas no impiden que diversas actividades ligadas a cuestiones marítimas sigan siendo tratadas en diversas Secretarías de Estado obstaculizando con ello el desarrollo íntegro de la marina mercante nacional.

2.- Otra condición es mejorar la infraestructura portuaria teniendo en cuenta la localización y características geográficas del lugar, no olvidando las cuatro funciones que deben prestar los puertos de altura como son las de ser centros de almacenamiento, comerciales, industriales y de enlace de los diferentes medios de transporte.

Un puerto debe ser un gran centro de almacenamiento porque para el despacho de mercancías a un mercado extranjero, el exportador debe presentar con varios días de anticipación dichos artículos ante las autoridades correspondientes para cubrir los requerimientos aduanales y demás trámites a fin de tener todo listo para embarcar sus productos en el día y la hora que le señale el transportista.

Asimismo, en el caso de las importaciones de mercancías, éstas al ser bajadas de la embarcación que las trajo pasan a recintos fiscales o fiscalizados donde pueden almacenarse con el objeto de destinarlas a un régimen aduanero.

Lo anterior implica la necesidad de un país por contar con grandes y funcionales almacenes en sus puertos de altura donde se protejan las mercancías -objeto de su comercio exterior- en el tiempo que éstas deban esperar en los almacenes aduanales.

Los puertos también deben ser centros comerciales en cuanto a permitir la concurrencia de compradores y vendedores ofreciendo lugares y condiciones adecuados para las transacciones comerciales.

Existencia de centros industriales para aprovechar las cercanía al mar a fin de ahorrar en el traslado de productos del puerto a la fábrica y viceversa, con lo cual adquiere mayor competitividad la mercancía originada en dichos recintos.

Cumpliendo la función de centro de enlace de los diferentes medios de transporte, un puerto puede resultar atractivo por cuanto ofrecerá grandes posibilidades de evitar retrasos en la entrega de las mercancías consolidando la seriedad de la compañía exportadora.

Para tales funciones, deberá dotarse a los puertos mexicanos de instalaciones y equipos modernos y capacitar previamente al personal técnico correspondiente para la operación adecuada de los buques en las maniobras de carga y descarga, con objeto de evitar las sobre-estadías de las embarcaciones y agilizar su despacho al próximo puerto.

Dicho factor atraería la preferencia del usuario del transporte marítimo para manejar sus cargas por puerto mexicano, desechando con ello la idea de utilizar las instalaciones portuguesas estadounidenses por su modernización y eficiencia en el movimiento de productos a transportarse por mar.

3.- Revisar y actualizar los principales instrumentos jurídicos relacionados con el transporte marítimo de mercancías, a fin de regir las actividades de esta naturaleza acorde con las necesidades reales del país, y de esta forma permitir el pleno desarrollo de las mismas cuidando la legislación internacional aplicable a los asuntos de México.

En esta tarea debe cuidarse el empleo de términos técnicos, precisando definiciones para no incurrir en equivocaciones o en conceptos imprecisos. Deben tomarse en cuenta también, diversas actividades no reguladas en la legislación nacional, tales como las concesiones de explotación y exploración del suelo y subsuelo del mar territorial y de la zona económica exclusiva.

Asimismo, deberá cuidarse la observancia de la ley tal como se señalaba en el capítulo tercero al hablar del Reglamento del Transporte Multimodal mediante el cual se puede evitar la triangulación de cargas motivadas en contenedores tan sólo con aplicar el Artículo séptimo conforme al interés nacional y cuidando su cumplimiento.

4.- Actualizar los estímulos fiscales para promover entre los usuarios nacionales la utilización preferencial de buques mexicanos, poniendo mayor atención a los exportadores a fin de llevar a la práctica el reparto equitativo de cargas contemplado en el Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

5.- Difundir la existencia y necesidad de recurrir a las instituciones que brindan asesoría al exportador mexicano y en general a los usuarios del transporte marítimo y multimodal.

Esta labor la debe realizar el sector público difundiendo masivamente -por radio y televisión- los órganos oficiales de consulta para el importador y exportador que le asesorarán para

realizar el adecuado traslado internacional de sus productos adquiridos en el extranjero o vendidos al exterior.

Dicha medida debe llevarse a cabo porque quien exporta por vez primera incurre generalmente en muchos errores poniendo en peligro su participación futura en ese mercado por no haber entregado su mercancía a tiempo, por haberla empacado mal, o por descuidar cualquier otro aspecto importante.

Aún cuando el exportador haya realizado en varias ocasiones la misma exportación, puede no estar utilizando los medios adecuados.

6.- Impulsar la creación y el fortalecimiento de las flotas mercantes de las empresas paraestatales como FERTIMEX, CONASUPO y CFE; entre otras, con objeto de atender cada una sus necesidades de transporte y brindar de esta manera mayor número de fuentes de trabajo para contrarrestar la gran tasa del desempleo actual en México.

7.- Una medida más para evitar la triangulación comercial, es continuar otorgando estímulos fiscales a las empresas navieras mexicanas y promover la creación de nuevas compañías a fin de incrementar la flota mercante nacional de capital privado con objeto de atender la demanda nacional y lograr así mover el volúmen de carga correspondiente al reparto equitativo antes mencionado.

En este punto deben recordarse el Decreto del 14 de enero de 1985 mediante el cual se reforma la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, y el "Decreto que establece estímulos ficales para fomentar el desarrollo de la marina mercante mexicana" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo del mismo año.

Ambos Decretos deberán ser observados muy de cerca en su aplicación pues brindan la oportunidad a las empresas navieras mexicanas de operar buques de bandera extranjera, con lo cual puede desplazarse la mano de obra nacional por la de otros países", o bien podrían ser utilizadas por presta-nombres.

8.- Por último, deberá realizarse un estudio de los productos que la Comisión Nacional de Fletes Marítimos detectó en la triangulación del comercio exterior de México , a fin de tomar las medidas necesarias para evitar dicho problema.

Al respecto, y como se recordará, en el caso de la exportación del algodón en pacas se recomienda a las autoridades de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial impongan la obligación de utilizar puerto mexicano a dichos comerciantes dentro de los permisos previos de exportación. Esta medida deberá analizarse para determinar si procede su aplicación general.

Así, cumpliendo las ocho condiciones antes referidas podrán reducirse los efectos negativos de la triangulación del comercio exterior disminuyendo la dependencia económica del país, sentando las bases para alcanzar la integración económica de

una región por constituir la marina mercante un elemento clave para ello. Estas bases -como ya se dijo- crearía y diversificaría las fuentes de trabajo en las zonas portuarias evitando de esta forma la emigración de nativos de esos lugares a las grandes ciudades urbanas.

Dichas medidas fomentarían también las exportaciones mexicanas de manera decisiva impulsando el desarrollo de la flota mercante nacional con lo cual se lograría una participación más activa en las conferencias marítimas.

Por último, la aplicación de estas propuestas propiciarían un importante ahorro de divisas que además de disminuir el déficit de la balanza de pagos, podrían destinarse a la importación de insumos y bienes necesarios para reactivar la economía nacional.

**A N E X O    N o . 1**

CONCENTRACION DE TONALADAS OPERADAS POR  
BANDERA Y NUM. DE BUQUES EN TRAFICO DE  
ALTURA. 1978.

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>TONELADAS:</u>	<u>%</u>
T O T A L	3 544	40 112 444	100.00
Liberiana	574	12 153 725	30.30
Griega	383	5 486 222	13.68
Mexicana	408	4 162 787	10.37
Inglesa	397	4 135 048	10.30
Alemana	177	2 657 281	6.62
Panameña	373	2 626 061	6.55
Estadounidense	138	1 622 470	4.04
Japonesa	184	1 571 129	3.92
Noruega	108	1 266 371	3.16
Singapurense	36	650 195	1.62
Danesa	64	435 897	1.09
Francesa	24	352 958	0.88
Española	19	351.102	0.88
Finlandesa	42	303 851	0.76
Cubana	9	201 906	0.50
Marroquí	10	186 634	0.47
Italiana	53	178 765	0.45
Yugoslava	43	176 625	0.44
Coreana	8	163 173	0.41
Brasileña	45	159 584	0.40

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>TONELADAS</u>	<u>%</u>
Sueca	11	140 497	0.35
Holandesa	78	108 352	0.27
Belga	14	106 459	0.27
Soviética	18	101 388	0.25
Malaya	8	92 253	0.23
Argentina	43	75 409	0.19
Venezolana	44	72 384	0.18
China	15	64 170	0.16
Libanesa	1	52 503	0.13
Chilena	54	50 078	0.12
Sudafricana	15	49 791	0.12
Suiza	4	49 309	0.12
Portuguesa	1	44 296	0.11
Chipriota	10	37 907	0.09
India	13	35 346	0.09
Peruana	13	28 039	0.07
Colombiana	18	27 703	0.07
Filipina	5	24 265	0.06
Canadiense	2	18 564	0.05
Dominicana	1	15 241	0.04
Búlgara	3	13 711	0.03
Indonesia	1	11 320	0.03
Polaca	9	11 153	0.03
Turca	2	8 560	0.02

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE BUQUES</u>	<u>TONELADAS:</u>	<u>%</u>
Rumana	3	7 319	0.02
Argelina	2	6 071	0.02
Hondureña	51	5 446	0.01
Bermudas	2	4 247	0.01
Arabe	3	3 545	0.01
Guatemalteca	1	2 285	0.01
Uruguaya	1	1 738	
Ecuatoriana	3	1 291	

FUENTE: SCT, Estadísticas de movimiento portuario nacional de carga y buques, 1978, México; Ed. SCT; 1979; pág.20

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

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE ARRIBOS</u>	<u>TONELADAS</u>	<u>g</u>
Liberiana	632	19 859 567	39.16
Griega	509	8 598 007	16.95
Inglesa	386	3 859 242	7.61
Panameña	499	3 480 938	6.86
Mexicana	283	3 323 448	6.55
Estadounidense	204	2 765 260	5.45
Noruega	163	1 295 948	2.56
Singapurense	47	1 403 303	2.77
Española	48	1 254 507	2.47
Japonesa	169	850 431	1.58
Coreana	19	543 816	1.07
Alemana	132	488 061	0.96
Danesa	57	410 563	0.82
Francesa	23	296 286	0.58
Italiana	67	249 651	0.49
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
Soviética	26	107 794	0.21

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE ARRIBOS</u>	<u>TONELADAS</u>	<u>%</u>
Sueca	11	90 326	0.18
Peruana	19	90 286	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
Marroquí	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
Bahameña	13	28 580	0.05
Filipina	3	26 845	0.05
Malaya	2	21 585	0.04
Sudafricana	13	21 264	0.04
Búlgara	3	20 905	0.04
Cubana	14	15 799	0.03
Turca	1	15 050	0.03
Arabe	1	12 509	0.02
Rumana	7	11 470	0.02

171

<u>BANDERAS:</u>	<u>NUM. DE ARRIBOS</u>	<u>TONEELADAS;</u>	<u>%</u>
Hondureña	27	9 627	0.02
Canadiense	1	6 707	0.01
Bermudense	7	5 414	0.01
Koweití	1	4 047	0.01
Israelita	3	2 583	0.01
Surinameña	2	956	
Dominicana	1	72	
Beliceña	<u>1</u>	<u>19</u>	
	3 769	50 710 941	100.00 <u>TOTAL</u>

FUENTE: SCT. Estadísticas del movimiento portuario nacional de cargas y buques. 1979. México; Ed. SCT; 1980; pág. 18

BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA

- Acta de la V Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México; Ed. CONAFLEMAR; 26 de abril de 1984.
- Acta de la VI Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México; CONAFLEMAR; 6 de septiembre de 1984.
- Andrade Hurtado, Julio A.; Barrero Stahl, Luis; et al. El registro de fletes y el consejo de usuarios del transporte marítimo. México; tesis profesional conjunta para obtener el título de Lic. en Relaciones Internacionales; Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/UNAM; 1976; 388 pp.
- Anuarios del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. Argentina; Ed. IEMMI; 1973-1983.
- Boudewijn Mohr. The language of international trade in English. U.S.A.; Ed. Regents Publishing Co.; 1978; 114 pp.
- CONAFLEMAR. Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras. México; Comisión Nacional de Fletes Marítimos/Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante/Secretaría de Transportes y Comunicaciones; 4a. edición; 1981; 268 pp.
- CONAFLEMAR. Informe del Grupo de Trabajo sobre la Aplicación del Código de Conducta. México; Comisión Nacional de Fletes Marítimos/SCT; de abril y julio-agosto de 1984, y de enero-febrero de 1985.

- "Concepts and definitions". International Trade Statistics. New York ; United Nations/Statistical Office; 1971; Statistical Papers serie M, n. 52; 57 pp.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México; Ed. Porrúa Hnos. S.A.; LXXVI edición; 1984; 126 pp.
- CONUCOD(UNCTAD). Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Ginebra, Suiza; 6 de abril de 1974; Documento TD/CODE/II/Rev.I, Anexo I; 37 pp.
- Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México. México; CONAFLEMAR/SCT; 1981; 4 tomos.
- Chávez Gutiérrez, Eduardo. Los contratos de Fletamento. México; CONAFLEMAR/SCT; 1981; 127 pp.
- De la Madrid Hurtado, Miguel. Plan Nacional de Desarrollo. 1983-1988. México; Ed. SPP; 1983; 430 pp.
- "Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado que se denominará Servicio Multimodal Transmódico". Diario Oficial. México; jueves 10 de enero de 1980; pp. 22-24.
- "Decreto que establece los estímulos fiscales para fomentar la creación y ampliación de empresas marítimas mexicanas y la utilización de sus servicios para el transporte de mercancías" Diario Oficial. México; miércoles 26 de noviembre de 1980; pp 4-7.
- "Decreto que establece estímulos fiscales para fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Diario Oficial de la Federación . México, miércoles 13 de marzo de 1985, pp. 1-13
- Dirección General de Operación Portuaria/ SCT. Estadísticas de movimiento portuario nacional de carga y buques, 1981. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1982; 348 pp.

- "El sistema de conferencias marítimas". Boletín informativo sobre Transporte Marítimo. México; Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR)/SCT; vol. III, núm. 1; dic. 1 de 1982, pp. 18-22.

- Espinosa Morales, Juan. "Sumario Estadístico". Comercio Exterior, Revista de. México; Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT); vol. 32, núm. 4, abril de 1982; pág. 474

- "Evolución del transporte marítimo internacional". Boletín informativo sobre Transporte Marítimo. México; CONAFLEMAR/ SCT; vol. 1 núm. 4; marzo 10. de 1981; pp.7-8

- Flores Rivero, Juan José. Problemática que presenta el transporte marítimo en la importación y exportación. México; Ponencia presentada el día 10 de marzo de 1982, dentro del tema: Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario. Reunión del IEPES.

- Gallegos López, Sergio A. Los fletes marítimos, factor de desarrollo en el comercio exterior mexicano. México; tesis para obtener el título de Licenciado en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/UNAM; 1972; 178 pp.

- Gatica Suárez, Roberto. México frente al problema del comercio a través de intermediarios. México; tesis profesional para obtener el título de Licenciado en Economía, Escuela Nacional de Economía/UNAM; 1967; 187 pp.

- IMCE. AMUTMAC. La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. Su Organización y Estatutos. México; Ed. IMCE; 1976; 30 pp.

- IMCE. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México, Ed. Instituto Mexicano del Comercio Exterior (IMCE); julio de 1976; 16 pp.

- International Chamber of Commerce. Guide to Incoterms. Francia; Ed. I C C; 1980; 90 pp.
- International Chamber of Commerce. International rules for the interpretation of trade terms. Incoterms. Francia; Ed. ICC; 1980; 135 pp.
- Kitain de Zimmermann, Tamara. "La triangulación en el comercio internacional". Comercio Exterior. México; Banco Nacional de Comercio Exterior; vol. 32, núm. 3; marzo de 1982; pp.285-292
- "La marina mercante mexicana al 1o. de enero de 1981" Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; CONAFLEMAR/SCT; vol. I, núm. 4 marzo 1o. 1981; pp. 4-5.
- "La marina mercante mexicana". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; CONAFLEMAR/SCT; vol. II núm. 10; septiembre 1o. de 1982. pp. 3-25
- "Ley Aduanera". Diario Oficial de la Federación. México, 30 de diciembre de 1981.
- "Ley Aduanera". Legislación Aduanera. México; Ed, Porrúa, S.A.; 2a. edición; 1983; pp. 7-98 (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México; Ed. Porrúa Hnos. S.A.; XLI edición; 1983; pp. 475-544 (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- Ley de Vías Generales de Comunicación. México; Ed. Porrúa Hnos. S.A.; XIII edición; 1984; 229 pp. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- Ley para el desarrollo de la marina mercante mexicana"

Diario Oficial. México; jueves 8 de enero de 1981; pp.17-18.

- López Barredo, Francisco. Incremento de la participación de la marina mercante mexicana en el transporte marítimo internacional de México. México; Ponencia presentada el día 10 de marzo de 1982 dentro de la Reunión del IEPES para la Planeación de la Administración Pública en México.

- "Los fletes de conferencia". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México. CONAFLEMAR/SCT; vol. II núm. 8; julio 1o. de 1982; pp. 23-26

- Mc Carty, Haronld H.; Lindberg, James B. Introducción a la Geografía Económica. México; Ed. FCE; 1980; 290 pp.

- "México ratificó el convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de mercancías". Boletín Informativo sobre... México; CANAFLEMAR/SCT; vol. II, núm. 6; mayo 1o. de 1982; pp. 25-29.

- Monografía de la demanda/ oferta nacional de construcción naval. México; Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval enero de 1982; Tomo I; 396 pp.

- Morales Troncoso, Carlos. El transporte marítimo y el comercio exterior. México; Ponencia presentada el día 10 de marzo de 1982 dentro de la Reunión del IEPES para la Administración Pública.

- NAFINSA. "México: Balanza de Pagos Analítica". La Economía mexicana en cifras. México; Ed. Nafinsa; 1984; pág. 257

- Ohlin, Bertil. Comercio Interregional e Internacional. España; Oikos-tau S.A.; 1971; 407 pp.

- Olmedo Gómez, Seraffn. El sistema de conferencias marítimas y su incidencia en el comercio exterior de México. México; tesis para obtener el título de Licenciado en Economía, Escuela Nacional de Economía/UNAM; 1975; 261 pp.
- Ortiz Wadgymar, Arturo. "Evolución de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos". Relaciones México-Estados Unidos. Una visión interdisciplinaria. México; Ed. Coordinación de Humanidades/UNAM; 1981; pp-71-114.
- Pratt, Edgard E. Los mercados internacionales. España; Edit. Hispano-Europea; 1962; 320 pp.
- Quintero Iñiguez, Germán. El transporte marítimo y el comercio internacional. México; Tesis presentada para obtener el Título de Licenciado en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/UNAM; 1976; 133 pp.
- "Reglamentación internacional en el comercio marítimo". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México; CONAFLEMAR/SCT; vol. I núm 11; octubre 1o. de 1981; pp. 16-21
- "Reglamento a los capítulos tercero, cuarto y quinto de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Decreto por el que se aprueba el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". Boletín Informativo sobre... México ; CONAFLEMAR/SCT; vol. II, núm. 4; marzo 1o. de 1982; pp. 5-11.
- "Reglamento de la Ley Aduanera". Diario Oficial de la Federación. México. 18 de junio de 1982. "Reglamento de la Ley Aduanera". Legislación Aduanera. México; Ed. Porrúa, S.A.; 2a. edición; 1983; pp. 99-198 (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- "Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional mediante el uso de los Contenedores". Diario Oficial. México; viernes 6 de julio de 1979; pp. 5-8

- "Reglamento para el Transporte Internacional". Diario Oficial. México; lunes 16 de agosto de 1982; pp. 74-84

- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. México; s.n.e., s.n.p.; 1981; 114 pp.

- Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional. hacia una política nacional de transporte marítimo". Relaciones Internacionales. Revista del Centro de Relaciones Internacionales. México; FCPyS/UNAM; 1982, vol. VII, núm. 28; pp. 5-25

- Salgado y Salgado, José Eusebio. "Mil millones se van al agua por falta de barcos". Transformación. México; Cámara Nacional de la Industria de la Transformación; vol. XIV, núm. 122; enero de 1974; pp. 20-26.

- Salgado y Salgado, José Eusebio. " Su bandera es mexicana pero se llevan el dinero". Transformación. México; Cámara Nacional de la Industria de la Transformación; vol. XII, núm. 119; octubre de 1973; pp. 2-10.

- SCT. Estadísticas de movimiento portuario nacional de carga y buques, 1983. México; Depto. de Sistematización y Estadística/ Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario/Subsecretaría de Operación/SCT; 1984; 368 pp.

- SCT. "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal" Legislación y Documentos Básicos 1976-1982. México; Dirección Gene-

ral de Documentación y Análisis/Subsecretaría de Evaluación/SPP;  
Tomo I; pp. 103-125

- Seldon, Arthur; y, Pennance, F.G. Diccionario de Economía. México; Ed. Alhambra Mexicana, S.A.; 1981; 553 pp.

- "Se reforma la ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana", Diario Oficial de la Federación. México, lunes 14 de enero de 1985, Segunda Sección, pp.49-50

- UNCTAD. El transporte marítimo en 1976. (en 1977, 1978, 1979, 1981 y 1982). Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Nueva York/EUA; Ed. Junta de Comercio y Desarrollo/Comisión de Transporte Marítimo/UNCTAD; varios años.

- Vargas, Jorge A. Terminología sobre derecho del mar. México; Ed. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo (CEESTEM); 1979; 344 pp.

- Voigt, Fritz. Economía de los sistemas de transporte. México; Fondo de Cultura Económica; 1964; 367 pp.

- Witker, Jorge; Pereznieta, Leonel. Aspectos Jurídicos del comercio exterior de México. México; 2a. ed.; Ed. Nueva Imagen/UNAM; 1980; 591 pp.

- Yong C. de León, Emilia Lein. El comercio triangular de los productos mexicanos exportados al Japón. México; tesis profesional para obtener el título de Licenciado en Economía, Facultad de Economía/UNAM; 1975; 172 pp.

## I N D I C E

INTRODUCCION .....	I
1.- EL COMERCIO TRIANGULAR INTERNACIONAL .....	1
1.1. Definición del comercio triangular.....	3
1.2. Principales causas que lo provocan.....	6
1.3. Dificultades que presta el estudio del comercio triangular en términos estadísticos.....	13
1.3.1. Diferentes sistemas de registro del comercio internacional.....	14
1.3.1.1. Diferentes sistemas de registro relacionados a la frontera estadística.....	24
1.3.1.2. Sistema de registro del comercio internacional que clasifican las corrientes de bienes según tres criterios.....	28
1.3.1. El problema de la valoración de las mercancías.....	33
1.4. Consecuencias del comercio triangular internacional.....	40
Conclusiones al primer capítulo.....	45
2.- EL TRANSPORTE MARITIMO Y EL FLETE.....	48
2.1. El transporte marítimo.....	48
2.1.1. El transporte marítimo en relación con el sistema de conferencias marítimas.....	54
2.2. El flete.....	62
2.2.1. El flete y las conferencias marítimas.....	66
Conclusiones al segundo capítulo.....	75

3.- EL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO. -----	78
3.1. La marina mercante mexicana. -----	79
3.2. Personas jurídicas en el transporte marítimo mexicano.-----	92
3.3. Principales instrumentos jurídicos en el transporte marítimo mexicano.-----	104
3.4. El transporte marítimo como factor de triangulación en el comercio exterior de México.-----	120
Conclusiones al tercer capítulo.-----	146
4.- EVALUACION Y PERSPECTIVAS.-----	150
4.1. Evaluación de la investigación.-----	150
4.2. Perspectivas.-----	160
ANEXO No.1 -----	165
BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA -----	172
INDICE	