



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**EL CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO  
COMO FENOMENO INTERNACIONAL.  
EL CASO DE MEXICO**

**TESIS PROFESIONAL**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :  
FEDERICO RAMIREZ GARFIAS

**México, D. F.**

**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.

# I N D I C E

	Página
INTRODUCCION.....	I
CAPITULO 1. ANTECEDENTES.....	1
1.1.- Síntesis Histórica del Sistema Portuario en México.....	1
1.2.- Explicación del Fenómeno de Congestiona- miento Portuario.....	11
1.3.- Orígenes del Problema.....	19
Conclusiones del Capítulo 1.....	27
CAPITULO 2. DEFINICIONES Y CONCEPTOS.....	29
2.1.- Puerto.....	29
2.2.- Congestionamiento.....	32
2.3.- Armador.....	34
2.4.- Fondeo.....	36
2.5.- Estadías.....	38
2.6.- Sobrestadías o Demoras.....	41
2.7.- Flete.....	43
2.8.- Conferencia Marítima.....	47
2.9.- Recargos.....	51
2.9.1.- Recargo por Diferencial Portuario.....	53
2.9.2.- Recargo por Inseguridad en los Puertos..	54
2.9.3.- Recargo por Congestionamiento Portuario.	55
2.10.- ¿Cómo se Mide la Congestión?.....	58

	Página
2.11.- Diferentes Grados de Congestión.....	60
2.11.1.- Congestión Incidental.....	60
2.11.2.- Congestión Estacional.....	61
2.11.3.- Congestión Endémica.....	61
Conclusiones del Capítulo 2.....	63
 CAPITULO 3. FACTORES QUE PROVOCAN EL CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO Y CONSECUENCIAS DEL FENOMENO.....	65
3.1.- Factores que Provocan el Congestionamiento to Portuario.....	65
3.1.1.- Documentación Excesiva y de Tramitación- Lenta.....	65
3.1.2.- Falta de Programación por Parte de los - Usuarios y Falta de Coordinación entre - Autoridades, Trabajadores Portuarios, -- Agentes Aduanales y Agentes Marítimos...	76
3.1.3.- Deficiencia en Instalaciones y Equipo -- del Puerto.....	79
3.1.4.- Falta de Transporte Terrestre en el Pue <u>r</u> to.....	81
3.1.5.- Otros Factores que Provocan Congestiona- miento.....	84
3.2.- Consecuencias del Fenómeno.....	88
3.2.1.- Consecuencias para el Sector Marítimo... 88	
3.2.2.- Consecuencias para el Comercio Exterior. 96	
Conclusiones del Capítulo 3.....	101
 CAPITULO 4. SITUACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS QUE HAN REGISTRADO UN MAYOR GRADO DE CONGESTIONAMIE- TO.....	103
4.1.- Tampico.....	104

	Página
4.2.- Veracruz.....	111
4.3.- Coatzacoalcos.....	119
4.4.- Manzanillo.....	128
4.5.- Acapulco.....	135
Conclusiones del Capítulo 4.....	145
 CAPITULO 5. MEDIDAS ADOPTADAS POR ALGUNOS PAISES Y RECO- MENDACIONES PARA LA PREVENCION DEL PROBLEMA.	 148
5.1.- Medidas Unilaterales.....	148
5.2.- Recomendaciones por Parte de la Organi- zación de las Naciones Unidas.....	156
5.3.- Importancia de Prevenir el Problema en México.....	164
Conclusiones del Capítulo 5.....	168
 CONCLUSIONES GENERALES .....	 170
 ANEXO I. ORGANIGRAMA DE LA COMISION NACIONAL COORDINADO RA DE PUERTOS.....	 177
ANEXO II. ORGANIGRAMA DE LA DIRECCION GENERAL DE OPERA-- CION Y DESARROLLO PORTUARIO.....	178
ANEXO III. DECRETO DE PROMULGACION DEL CONVENIO PARA FA- CILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL.....	179
ANEXO IV. TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUER-- TOS MEXICANOS. 1981.....	194
ANEXO V. TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUER-- TOS MEXICANOS. 1982.....	195
ANEXO VI. TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUER-- TOS MEXICANOS. 1983.....	196
ANEXO VII. RECARGOS POR CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO APLI- CADOS EN PUERTOS MEXICANOS. 1981-1983.....	197
ANEXO VIII. ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUER- TOS NACIONALES. 1980.....	200

	Página
ANEXO IX. ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUER-- TOS NACIONALES. 1981.....	202
ANEXO X. ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUER-- TOS NACIONALES. 1982.....	204
ANEXO XI. ESTADISTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUER-- TOS NACIONALES. 1983.....	206
BIBLIOGRAFIA .....	208

## INTRODUCCION

Tomando en consideración que a través de nuestra historia se ha -  
hecho posible la formación de grandes y pequeños países gracias a  
su desenvolvimiento en el marco de las relaciones internacionales,  
podemos señalar que muchos de ellos han logrado alcanzar un elevad  
do grado de desarrollo.

Sin embargo, es factible encontrar en la época actual que ninguno  
de ellos ha logrado obtener una total autosuficiencia industrial-  
y tecnológica que le permita vivir fuera de un intercambio comer-  
cial en el contexto internacional.

Hoy día, tenemos que el comercio mundial representa una de las --  
principales fuentes de divisas para todos los países del globo, -  
en virtud de que a través de éste se hace posible lograr un interc  
cambio de productos que, mientras para algunos significan excedent  
tes de sus producciones, para otros representan una necesidad de-  
consumo o de producción, importantes en el impulso de su desarro-  
llo.

En este hecho encontramos paralelamente que el transporte maríti-  
mo internacional de mercancías, en combinación con los puertos --  
del mundo, desempeña un papel decisivo en dicho intercambio debido

a que reporta grandes ventajas sobre otros modos de transporte, - como lo es por ejemplo el traslado de grandes volúmenes de carga - a costos reducidos, a través de grandes distancias.

Se ha comprobado en años recientes que cerca de un 80% del intercambio comercial en el orden mundial se transporta por la vía marítima.

Considerando lo anterior, ha sido necesario conocer, estudiar y - solucionar la problemática marítima y portuaria que presentan -- tanto países desarrollados como en desarrollo, con el fin de evitarles la erogación de sumas innecesarias por concepto de pago de fletes que finalmente van en detrimento de sus propias economías.

Es por esta razón por la que en la presente investigación se pretende realizar el estudio y análisis de un problema particular -- que es el congestionamiento portuario a nivel internacional y -- aquél que presentaron nuestros puertos en años recientes, así como la proposición de posibles soluciones, además de mostrar la -- existencia de líneas navieras afiliadas a determinadas conferencias marítimas que han aplicado cobros adicionales en forma de re cargos a las tarifas de fletes por este concepto, que de alguna - forma ha afectado el desarrollo de nuestro comercio exterior.

El objetivo central de este trabajo consiste en comprobar la exis tencia de dicho problema en México en el pasado y en demostrar -- que una de sus causas principales fue la falta de programación de



### III

los usuarios y la falta de coordinación entre diversos sectores - involucrados en la actividad portuaria, así como en comprobar que los perjuicios económicos reportados por él no fueron para los ar madores ni para los propietarios de las cargas.

En la primera parte se analiza de manera general la situación que han experimentado los puertos mexicanos a través de su historia y el descuido de que han sido objeto durante las diversas etapas de ésta; explicándose posteriormente en detalle el problema que nos ocupa y con lo cual se hará posible conocer sus características y grado de importancia.

En el Capítulo 2 se presenta una serie de definiciones y conceptos que se hace necesario conocer con el fin de lograr una mayor-facilidad en el manejo de aquella terminología empleada en el medio marítimo, y que permite a personas desligadas a él, adquirir-cierta familiaridad con la misma.

El Capítulo 3 hace referencia al análisis de los factores que han contribuido fundamentalmente en la realización del fenómeno, así-cómo de las consecuencias que este mismo ha traído consigo y que-sin duda nos llevarán a conocer la importancia real de lograr la-prevención de una nueva aparición del mismo en nuestros puertos.

De esta manera, en el Capítulo 4 se aborda la situación de conges tionamiento que presentaron los principales puertos comerciales - mexicanos, los cuales han sido seleccionados para su estudio no -

por haber movilizado los tonelajes de carga más elevados, sino -- porque han llegado a registrar un mayor índice de congestión en el sistema portuario nacional.

En el Capítulo 5, se ennumeran y analizan las diversas medidas que se han adoptado hasta la fecha por parte de algunos países y recomendaciones por parte de la Organización de las Naciones Unidas, encaminadas a prevenir el problema, para entonces concluir con la explicación de la importancia de lograr desde ahora la prevención del congestionamiento en puertos mexicanos.

Finalmente, en la parte de Conclusiones Generales se señalan las medidas que se proponen para su adopción a efecto de prevenir de manera real y efectiva el citado fenómeno, motivo de nuestro estudio; en donde se incluyen algunas aportaciones que podrían coadyuvar al logro de dicho objetivo.

## CAPITULO 1. ANTECEDENTES.

### 1.1.- SINTESIS HISTORICA DEL SISTEMA PORTUARIO EN MEXICO.

La comunicación entre los pueblos ha sido vital desde siempre, no sólo con el fin de conocerse entre sí, sino también con el de establecer los medios para lograr su desarrollo a través de las relaciones entre ellos mismos, sean éstas diplomáticas o comerciales.

En el caso de nuestro país, en la época de la Colonia, y habiéndose ya efectuado la Conquista, solamente se sostenía comunicación por vía marítima con España, la cual se realizaba entre los puertos de Cádiz y Sevilla en aquel país, y Veracruz en la recién llamada Nueva España. En la zona del Pacífico, la comunicación existente era sólo entre Acapulco en México y Manila en las Filipinas (1), estableciéndose así la primera ruta comercial entre América y el Lejano Oriente, lo cual significó un hecho bastante importante para la historia marítima mexicana.

De esta forma, se vió la posibilidad de intensificar el comercio entre la Nueva España y esa región oriental, el cual alcanzó un auge tal que los comerciantes españoles que habitaban en la Colonia se vieron enormemente afectados, por lo que no tardaron en solicitar que se tomaran medidas que eliminaran ese comercio, inclusive con

---

(1) Bravo Ugarte, José. "Historia de México. La Nueva España!" México. Edit. Jus, 1953. Tomo Segundo. pp. 121 y 122.

las demás Colonias españolas (2), lo que posteriormente fue concedido.

Para el año de 1580, se estableció el primer servicio regular de cabotaje con la travesía realizada por el balandro "San Francisco", el cual habiendo sido totalmente construído en el Puerto de Campeche, zarpo con destino a Veracruz, transportando así carga y pasaje (3).

Con las restricciones impuestas al comercio, se vió frenada la actividad marítima de aquella época, sin embargo, al observar Carlos III que España se encontraba ante una difícil situación económica, decidió autorizar la apertura de nuevos puertos con el fin de impulsar el Comercio de Indias; éstos fueron: Alfaques de Tortosa, Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, Palma de Mallorca en las Baleares, Santa Cruz de Tenerife en las Canarias y -- Santander; y a su vez en la Nueva España se emprendió la actividad en los puertos de Altamira en Tamaulipas, Campeche, La Paz en Baja California, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan (4).

A su vez, las restricciones al comercio fueron retiradas, permitiéndose de esta manera a las Colonias el comerciar entre sí e inclusive con algunos países europeos (5).

---

(2) Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales". Tesis UNAM. México, 1967. p. 4.

(3) García Arroyo, Raziél. "Biografía de la Marina Mercante Mexicana. (Semblanzas Históricas)". México, Secretaría de Marina, 1960.

(4) Salgado y Salgado, José Eusebio. Ob. Cit. pp. 5 y 6.

(5) Bravo Ugarte, José. Ob. Cit. p. 181.

Al implantarse estas medidas los resultados fueron ampliamente positivos, toda vez que el número de buques recibidos en el Puerto de Veracruz en el período 1728-1739, período final de las restricciones, fue de 222, mientras que en el período 1784-1795, similar al anterior en número de años, esa cifra ascendió a 1142 buques (6), - debido principalmente a la libertad de comercio que se había ya recobrado.

Años más tarde, la independencia de las Colonias españolas en América empezaba a mostrar sus primeros síntomas, por lo que los puertos mexicanos, lejos de ser atendidos por el tráfico marítimo, se observaron altamente perjudicados. Tal es el caso del Puerto de Veracruz, el cual fue enormemente dañado durante la Guerra de Texas en 1836, - durante la Guerra de los Pasteles con Francia entre 1838 y 1839 y - durante la guerra con los Estados Unidos en 1847 (7). No obstante - lo anterior, durante el período imperial de Maximiliano de Habsburgo se contempló la necesidad de impulsar algunos puertos del país, - con lo cual el tráfico marítimo empezó a agilizarse por buques ingleses y norteamericanos, principalmente.

De esta manera, para el año de 1861 existía la comunicación de Veracruz a Nueva Orleans y Veracruz a Londres, y de igual manera ya se recibían buques en Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán(8).

---

(6) Idem.

(7) Salgado y Salgado, José Eusebio. Ob. Cit. p. 9.

(8) Pérez Hernández, José María. "Estadística de la República Mexicana". Guadalajara, México. 1861 p. 41.

Posteriormente, durante el Gobierno del General Porfirio Díaz, se --  
dió un importante impulso al sistema portuario nacional, ya que el --  
tráfico marítimo que se presentaba en esa época, era cada vez mayor.  
De esta forma, se decidió realizar la construcción del Puerto de --  
Tampico y la rehabilitación de los puertos de Veracruz, Manzanillo --  
y Salina Cruz. Asimismo, se vió la necesidad de que esos puertos tu --  
vieran comunicación con el interior del país, llevándose a cabo en --  
tonces la construcción de las vías férreas que comunicarían a Vera --  
cruz con la Capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos (9).

Al iniciarse en nuestro país la Revolución de 1910, muchos de los --  
puertos mexicanos tuvieron que detener su actividad, ya que sufrían --  
las consecuencias de la lucha; tal es el caso del Puerto de Veracruz  
que fue atacado durante la intervención norteamericana de 1914, ha --  
biéndose saqueado inclusive sus propios almacenes (10).

Al triunfar la Revolución Mexicana en el año de 1917, el gobierno --  
vió la conveniencia de ofrecer su apoyo a la marina mercante nacio --  
nal, plasmando en nuestra Carta Magna la obligatoriedad para que --  
los buques del país llevaran desde entonces abordo tripulantes mexi --  
canos por nacimiento (11), lo cual ha representado un hecho muy sig --  
nificativo en nuestra historia marítima.

Con respecto a los puertos nacionales, es necesario señalar que des --  
de esa época hasta la del Presidente Miguel Alemán, pocos fueron --

---

(9) Salgado y Salgado, José Eusebio. Ob. Cit. p. 14

(10) Ibidem. p. 15.

(11) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artícu --  
lo 32.

los acontecimientos de importancia en materia portuaria. No obstante, durante el primer año del Gobierno del Presidente Adolfo Ruíz - Cortines, quien se percató de la importancia de impulsar el desarrollo marítimo y portuario de México, se dió a conocer el "Programa - del Progreso Marítimo", también conocido como "Marcha al Mar", con el que se pretendía, entre otros aspectos, conformar la red nacional de los setenta puertos localizados a lo largo de ambos litorales del país, acondicionar los principales y llevar a cabo la instalación de plantas de mantenimiento y la construcción de astilleros en los mismos, así como mejorar sus comunicaciones con las principales ciudades y centros industriales del país (12).

Cabe mencionar que no fue posible poner en práctica este plan, debido a que el gobierno requería de la cooperación de las empresas privadas y aún no existía la seguridad necesaria para la inversión en empresas navieras nacionales.

Ya estando al frente del país el Presidente Adolfo López Mateos, se contempló la necesidad de continuar con los proyectos elaborados durante el régimen anterior y fué así como se brindó apoyo al surgimiento de nuevas líneas navieras nacionales. Como muestra de ello se puede señalar la creación de la empresa Transportación Marítima-Mexicana en el año de 1958.

---

(12) Salgado y Salgado, José Eusebio. Ob. Cit. pp. 19 y 20.

En lo referente a los puertos, durante este régimen y durante el del Presidente Gustavo Díaz Ordaz se suscitaron pocos hechos importantes, pero no fue sino hasta el sexenio del Presidente Luis Echeverría cuando se prosiguió con el impulso al sistema portuario nacional.

Durante ese régimen, dió inicio la llamada "Reforma Portuaria", con la cual se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en diciembre de 1970; además se dió el surgimiento de las llamadas "zonas francas" en los principales puertos nacionales y la creación de las empresas de servicios portuarios. También se vió la conveniencia de llevar a cabo la capacitación de los trabajadores portuarios y de agilizar los trámites para el despacho de mercancías (13).

Se hace necesario señalar aquí, que durante el régimen en cuestión - mucho se hizo por mejorar la actividad en los puertos del país en comparación con lo realizado por regímenes anteriores, sin embargo, - gran parte de la problemática portuaria aún persiste.

Durante la administración del entonces Presidente José López Portillo se realizaron importantes cambios en los puertos nacionales, entre los que se pueden citar: la creación del "Corredor Transístmico" que uniría por vía terrestre los puertos de Salina Cruz en el Pacífico y Coatzacoalcos en el Golfo de México, a fin de que existiera la facilidad para movilizar contenedores entre ambos litorales. Estas -

---

(13) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional - Coordinadora de Puertos. "La Reforma Portuaria". México, 1976. - pp. VI y VII.



instalaciones, aunque aparentemente reportarían una gran utilidad económica al país, no han cumplido cabalmente con los objetivos originalmente señalados.

Además, se ofreció un gran apoyo a la creación de los "puertos industriales", Altamira en Tamaulipas, Laguna del Ostión en Veracruz, Dos Bocas en Tabasco, Lázaro Cárdenas en Michoacán y Salina Cruz -- en Oaxaca, los cuales han tenido como finalidad principal el llevar las industrias a las costas para que así puedan agilizarse las importaciones de materias primas y las exportaciones de productos manufacturados.

Asimismo, se llevó a cabo la construcción de una terminal para el manejo de contenedores en el Puerto de Veracruz, con la que México ha tenido la oportunidad de demostrar su interés en el desarrollo de la tecnología portuaria (14).

Durante el presente régimen, se pretende dar un fuerte impulso al sistema portuario nacional, toda vez que así se interpretan las palabras que el mismo Presidente Miguel de la Madrid dirigiera al pueblo mexicano durante su campaña electoral en la parte correspondiente a la "Gira Prioridades Nacionales". En su discurso ofrecido en el Puerto de Veracruz señaló lo siguiente:

---

(14) "Moderna Terminal de Contenedores en México". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México. -- Vol. I. No. 9, agosto 1981. pp. 4 y 5.

"El México de hoy, inmerso en un contexto internacional de independencia creciente, ha requerido y seguirá requiriendo para su desarrollo armónico, modernizar su sistema portuario, modernización acorde a nuestra historia, realidad y expectativas.

El sistema portuario es un instrumento importante para el desarrollo económico y social; representa una gama de posibilidades para fortalecer la integración. Los puertos han sido, son y seguirán siendo baluartes de la soberanía nacional; son la puerta más amplia de nuestro comercio internacional, que puede ser fuente de dependencia o de independencia.

Por eso el desarrollo portuario es una vertiente importante del nacionalismo revolucionario mexicano, ... "

(15)

Al analizar los párrafos anteriores, nos percatamos con facilidad de la gran preocupación del entonces Candidato a la Presidencia de la República, hoy Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, por "modernizar" y encausar el desarrollo de nuestros puertos. En este sentido se han iniciado ya algunas medidas que al parecer muestran un fracaso en la política portuaria, tales como la reestructuración de las Dependencias gubernamentales encargadas de la administración portuaria del país.

Entre los cambios registrados hasta ahora destacan, entre otros, la reubicación de tres organismos dentro de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ellos son: las Empresas de Servicios Portuarios, el organismo antes denominado Servicio Multimodal Transístmico (SEMUL-

---

(15) De la Madrid Hurtado Miguel. "Sistema Portuario y Desarrollo Nacional" Gira Prioridades Nacionales. 8-11 enero/1982. p. 310

TRA) y la Coordinación de Puertos Industriales (16).

Asimismo, se ha reestructurado orgánicamente la Dirección General - de Operación Portuaria, la cual recibe ahora el nombre de Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, dependiente también de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (17), la que se encarga principalmente de dirigir y administrar el funcionamiento de los puertos nacionales.

Cabe señalar que con la existencia de ambas Dependencias dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se realiza una duplicidad de trabajos y un esfuerzo en doble proporción.

Por otra parte, cabe señalar que dicha Secretaría, en beneficio de los puertos del país, ha propiciado la creación de un "banco de refacciones" que se utiliza ya en favor del equipo marítimo y portuario con el fin de agilizar la actividad de la infraestructura portuaria nacional (18).

Además, se llegó a dar a conocer que del presupuesto aprobado para el año de 1983, destinado al Fideicomiso para Equipo Marítimo y Portuario (FIDEMAP), "...se han invertido ya 2 mil 50 millones de pesos en la adquisición de equipos para puertos comerciales" y "... se han recibido varios remolcadores para los puertos de Manzanillo y -

---

(16) Ver organigrama de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en el Anexo I del presente trabajo.

(17) Ver organigrama de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario en el Anexo II.

(18) "Banco de Refacciones para Garantizar la Eficiente Operación de la Infraestructura Portuaria Nacional". El Universal. México, - D.F. 13 de julio de 1983, p. 19.

Veracruz, incluyendo seis grúas para el recinto portuario de Tampico, Tamps. y dos más para el de Coatzacoalcos, Ver. (19).

Estas medidas muestran con claridad el interés que tiene el Gobierno Federal en llevar a cabo el desarrollo portuario del país, sólo que desde un punto de vista personal se ha incurrido en algunos --- errores que seguramente retrasarán los proyectos realizados en lo - referente a construcción de nuevos puertos y ampliación de los ya - existentes.

De esta manera, ahora que se pretende brindar apoyo al fortaleci--- miento de los puertos mexicanos, es el momento de plantear no sólo los problemas que les aquejan, sino también las medidas viables para su solución o prevención. Es por ello que en el presente trabajo se pretende plantear la importante necesidad de reducir al mínimo - posible los tiempos de espera de las embarcaciones que sirven los - puertos nacionales, con lo cual se podrá contribuir considerablemente a la prevención del congestionamiento portuario en los mismos y, de igual forma, detectar las medidas más adecuadas para lograr tal objetivo de una manera práctica.

---

(19) "Será Reestructurado el Fideicomiso para Equipo Marítimo y Portuario". El Día. México, D.F. 13 de julio de 1983. p. 6.

## 1.2.- EXPLICACION DEL FENOMENO DE CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO.

El congestionamiento portuario ha llegado a representar un serio problema en la esfera del transporte marítimo, tanto a nivel nacional como internacional, toda vez que los ingresos captados por las conferencias marítimas en forma de recargos por congestión portuaria llegaron a registrar incrementos constantes y han representado una parte considerable de los gastos que por concepto de fletes han sido pagados por países en desarrollo (20).

Según se señaló en la VI Conferencia Portuaria Interamericana, celebrada en la Ciudad de México del 17 al 21 de mayo de 1982, en los años setenta se pagaron más de 200 millones de dólares en forma de recargos por congestión portuaria, los cuales fueron sufragados --- principalmente por países en desarrollo por concepto de pago de fletes (21). De esta cifra, 120 millones correspondieron a puertos del Oriente Medio, 35 millones a puertos de la costa de Africa y el resto se encontraba repartido entre las demás regiones (22).

Otros datos disponibles muestran que el congestionamiento se fue incrementando notablemente desde la década de los cincuenta, toda vez

---

(20) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/PUERTOS/ -- 9-80. "Recargos por Congestión de los Puertos: Cuestiones de Política". Documento preparado por la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/30. p. 1.

(21) "Cuantiosas Pérdidas del Tercer Mundo en el Congestionamiento Portuario". El Sol de México. México D.F., lunes 24 de mayo de 1982. pp. 1 y 3.

(22) Idem.

que en el transcurso de ésta se habían anunciado un promedio de 10 recargos por congestión anuales; en la de los sesenta la media ascendía a 25 recargos por el mismo concepto y para principios de la década de los setenta la cifra alcanzaba 100 recargos por año. Para 1974 se habían comunicado ya 300 recargos por congestión portuaria- (23).

Al aumentar el número de puertos congestionados se demostró que la congestión en esos mismos puertos se había acentuado en tal forma que el promedio de días de espera por barco, en varios puertos que presentaban una congestión intermitente, fue de la siguiente manera:

1971	2.2 días
1972	2.3 días
1973	4.0 días
1974	4.8 días
1975	14.3 días (24)

---

(23) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/PUERTOS/ - - 9-80. "Examen de las Tendencias Actuales y a Largo Plazo del Transporte Marítimo y los Puertos, habida cuenta de las Resoluciones Pertinentes y demás decisiones de la UNCTAD, y de la Situación Concerniente a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Congestión de los Puertos" - Documento preparado por la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/142, p. 221.

(24) Idem.

Como se puede observar, de 1971 a 1972 la variación en el tiempo de espera por barco fue pequeña, es decir de 0.1 días; sin embargo, de 1972 a 1973 la diferencia fue de 1.7 días, considerada como mayor - que la primera pero aún no de gran importancia; de 1973 a 1974 esa diferencia fue de 0.8 días, la cual aunque en porcentaje de incremento fue menor que la anterior, se mostró en forma igualmente ascendente; pero la de mayor importancia fue la registrada de 1974 a 1975, con una variación de 9.1 días. Esto nos muestra como el congestionamiento fue creciendo cada vez más en el contexto mundial.

Ahora bien, partiendo de la base que el problema del congestionamiento portuario "se manifiesta cuando llegan a un puerto, para carga o descarga, más buques o mercancías de los que pueden atenderse eficientemente con los recursos de que un puerto dispone" (25), se dice que dichos buques requieren de la utilización de un tiempo mayor al programado inicialmente, para efectuar su atraque en un muelle y entonces iniciar sus operaciones de carga y descarga.

De ahí que los armadores de estas embarcaciones tengan que llevar a cabo cambios en los itinerarios elaborados previamente a una travesía, en el caso de los buques de línea regular o con itinerario fijo, y una prevención de un tiempo mayor de estancia en el puerto, en el caso de los buques que ofrecen servicios irregulares o también llamados "tramp"; ocasionando en ambos casos mayores gastos de opera--

---

(25) Organización de los Estados Americanos ... "Recargos por Congestión de los Puertos: ..." p. 2.

ción, a consecuencia de las demoras que esas embarcaciones lleguen a padecer.

Una congestión portuaria es considerada como una congestión de buques, cuando se presenta un número mayor de embarcaciones al que el puerto se encuentra capacitado para atender simultáneamente, y que por lo tanto deben esperar turno hasta existir un muelle disponible acorde con sus características. Mientras que es considerada como una congestión de carga cuando los espacios destinados a almacenamiento de mercancías se encuentran ante un grado tal de saturación que no permiten el depósito de carga de exportación ni de importación, provocándose en consecuencia un mayor tiempo de estancia de los buques en el puerto, lo cual en el ámbito marítimo ha sido denominado como sobrestadía.

Las sobrestadías provocadas por la congestión de un puerto, generalmente reportan gastos que debe sufragar el armador, y que posteriormente serán resarcidos por el cargador o usuario en forma de un recargo al flete, del cual hablaremos en detalle en otro capítulo.

El congestionamiento en un puerto puede ser la consecuencia de la falta de capacidad del mismo para atender el tráfico que solicita sus servicios, y es posible que se presente en aquellos casos en que ese tráfico aumenta o bien su capacidad de atención disminuye, pudiendo intervenir desde luego otros factores diversos, los cuales no siempre dependen de la administración del puerto, sino también -



de otras organizaciones que tienen relaciones muy directas con el mismo como los sindicatos de trabajadores portuarios.

Los entes principales que pueden tener injerencia en el congestionamiento de un puerto son:

- "a) El puerto, incluidas todas las organizaciones cuyas actividades se realizan enteramente dentro del puerto, como los encargados de la carga y descarga y los inspectores de aduanas;
- b) los armadores u otras entidades responsables de servicios de transporte marítimo y de atender los servicios al buque en el puerto;
- c) los cargadores, que envían y reciben carga -- por medio del puerto;
- y d) el gobierno." (26)

Es factible que en determinadas situaciones de congestión tengan - culpabilidad las partes mencionadas, sin embargo pueden presentarse casos en los que solamente la tengan algunas de ellas.

La primera parte que se menciona, el puerto, puede influir en gran medida en la realización del problema que nos ocupa, ya que existen algunos, como lo es el caso de determinados puertos mexicanos, en los que intervienen numerosas organizaciones sindicales encargadas de la realización de las maniobras de descarga, carga, estiba y desestiba de las mercancías, pasando éstas por manos de sindicatos ta-

---

(26) Ibidem. p. 3.

les como de estibadores, cargadores, transportistas y carretilleros, entre otros, existiendo así la necesidad de contratarlos en forma independiente uno del otro, ya que si no se procede de esta manera se corre el riesgo que las cargas sean dejadas sobre los muelles, mientras otro sindicato se hace responsable de la maniobra siguiente para su traslado a los respectivos almacenes, bodegas o al buque, ocasionándose grandes demoras tanto en el despacho de las mercancías como a los buques mismos.

A su vez, mientras los inspectores de aduanas son comunicados para realizar la revisión física de las cargas de importación y exportación, llega a transcurrir en ocasiones un lapso prolongado para llevar a cabo la revisión correspondiente, ocasionando igualmente retraso en el despacho de dichas cargas.

La segunda parte, los armadores o sus representantes, influyen también en el problema, debido a que suele suceder que éstos no planean debidamente el arribo de los buques que operan, ocasionando con esto la acumulación de embarcaciones que esperan turno para atracar, originando o acentuando así el congestionamiento de los puertos que escalan.

Considerando que en ocasiones no es posible programar debidamente el arribo de un buque debido a una mayor estadía en el puerto anterior o a un mal tiempo, es recomendable el establecimiento de un --

canal de comunicación entre el armador y el puerto, a fin de informar a este último de la fecha más aproximada de dicho arribo.

La tercera parte, los cargadores o usuarios, igualmente pueden intervenir en el problema, ya que es muy usual que éstos no hayan efectuado oportunamente, o bien hayan realizado en forma equivocada los trámites para el despacho de sus mercancías, provocando con ello un mayor tiempo de estancia de las mismas en el puerto y colaborando a su vez a la realización o acentuación del problema.

Asimismo, la cuarta parte que corresponde al gobierno, suele actuar negativamente en el congestionamiento, toda vez que impone una serie de "trámites burocráticos" que retrasan muy a menudo los documentos que amparan las mercancías, utilizando sistemas anticuados para su despacho, incluyendo aquí el paso por manos de diversos funcionarios, en ocasiones corruptos, que retrasan enormemente la autorización para su embarque o bien para su retiro del recinto portuario.

El congestionamiento de los puertos, como ya se señaló anteriormente, ha sido un problema que ha adquirido rango mundial, ya que ha representado una gravedad mayor para los países en desarrollo que para los países desarrollados, ya que fue más frecuente y más agudo en los primeros que en los segundos (27), y es más probable que las

---

(27) Organización de los Estados Americanos ... "Examen de las Tendencias Actuales ..." p. 222.

situaciones ya descritas vuelvan a presentarse asimismo en los primeros. Esto se debe, en gran medida, a que los países en desarrollo tienen menos posibilidades de costear los gastos originados por este problema, y de igual manera, de invertir importantes sumas para prevenirlo o en su caso solucionarlo.

Por tal motivo, podemos considerar que es de vital relevancia luchar por combatir el fenómeno en los puertos que actualmente lo padecen y, asimismo, luchar por lograr su prevención en los puertos que lo han experimentado y que presentan posibilidades de volver a tenerlo de nueva cuenta. Para ello, en nuestra opinión, se hace necesario contar con el apoyo de organismos internacionales que orienten y -- asesoren a los países interesados, como ya se dispone de la ayuda que brindan la Organización de las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos y la Organización Marítima Internacional, entre otros.

De igual forma, podemos opinar que existe la imperiosa necesidad de crear conciencia en el ámbito marítimo y portuario de cada país, a fin de que cada sector que en él interviene, contribuya a agilizar sus operaciones o actividades, con el objeto de cooperar al funcionamiento ágil y eficaz de los puertos que utilizan y evitar así su congestión.

## 1.3.- ORIGENES DEL PROBLEMA.

Se ha hecho difícil definir con exactitud a partir de qué demora de las embarcaciones es cuando se inicia el congestionamiento, - toda vez que en este fenómeno influye el tipo y la cantidad de carga que ha de manejarse, el tipo y las características del buque y, -asimismo, el número de horas por día que regularmente se laboran en un puerto determinado. Desde luego, es necesario considerar también el tiempo que un buque tarda en espera de muelle, ya que cualquier armador preferiría para ello esperar por 5 días y 5 más para descargar las mercancías que atracar de inmediato y esperar 12 días en llevar a cabo esta misma descarga (28).

No obstante lo anterior, como es fácil detectar el tiempo que un buque tarda esperando un puesto de atraque, el factor utilizado para conocer la importancia del congestionamiento es el tiempo medio de espera, con el cual es posible percatarse de la magnitud del problema; pero a su vez se hace indispensable tomar en consideración los siguientes aspectos:

- a) El tiempo de espera de un buque puede tener un significado económico distinto según el puerto del cual se trate, ya que en ocasiones el tonelaje que ha de manipularse en ese puerto será pequeño y el costo de la embarcación por tonelada de carga manipulada será particularmente alto. (29)

---

(28) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/PUERTOS/9-80. "Congestión de los Puertos-Informe del Grupo de Expertos". Documento preparado por la Secretaría de la UNCTAD. Doc. sin n.º. p. 147

(29) Idem.

En este punto se contempla la situación desventajosa ante la que un buque puede encontrarse, cuando requiere entrar a un puerto congestionado para descargar y/o cargar tonelajes reducidos, teniendo necesariamente que absorber su armador los costos que se deriven de ese congestionamiento, recuperándose posteriormente con la imposición de un recargo por ese concepto aplicable a las mercancías transportadas con origen o destino en ese puerto, resultando entonces -- que dicho recargo será mayor para tonelajes pequeños que para grandes tonelajes; o dicho en otras palabras, el costo de operación por tonelada será bastante más elevado.

- b) En algunas regiones, como lo es el Golfo de México, se lleva a cabo el sistema de inscripción, por lo tanto, es posible que el tiempo de espera efectivo de las embarcaciones fuera del puerto no alcance siquiera el -- tiempo medio de espera registrado. (30)

En tales regiones, es muy probable que el tiempo efectivo de espera de los buques sea más corto en comparación con el tiempo medio de espera, debido principalmente a que el puerto estará en condiciones de conocer el tráfico que se avecina y así ofrecer el puesto de atraque apropiado.

- c) En los casos en que la congestión se prolonga, puede suceder que la estructura del tráfico varíe, produciéndose quizá la reducción de las demoras o la desviación o reducción del tráfico, incurriéndose en otro tipo de costos; ocurriendo ésto a causa de la misma congestión. (31)

---

(30) Ibidem. p. 148.

(31) Idem.

Cuando esta situación se presenta, efectivamente puede suscitarse una desviación del tráfico, es decir, que los buques tiendan a descargar sus mercancías en otro puerto, pero es factible que los costos de operación se incrementen también y por lo tanto se apliquen los respectivos recargos como consecuencia derivada del congestionamiento.

Ahora bien, entrando de lleno a los orígenes del problema que aquí tratamos, cabe señalar que las Naciones Unidas convocaron en el año de 1976, a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD), y cuyas siglas en inglés son UNCTAD, a un Grupo de Expertos sobre la materia, a fin de que se analizara la problemática del gestionamiento portuario.

En ese grupo intervino un reconocido especialista en puertos, Bodhan Nagorski, quien afirmó que "los factores económicos son la raíz de la muy abultada congestión portuaria existente, en especial en los países exportadores de petróleo. Es explicable que el deseo de un rápido progreso económico, ha sido el incentivo a compras masivas de maquinaria industrial y agrícola, al que hay que agregar bienes de consumo, granos, fertilizantes, cemento y otras mercaderías, sin que en ellas se haya tomado en cuenta las limitaciones obvias de la capacidad existente de los puertos y del transporte interior-conexo. El caso de la compra de Nigeria de 6 millones de toneladas previamente planeadas, llevó la congestión portuaria en Lagos a --

esperas sobre 100 días ..." (32..

Analizando lo anterior, es muy cierto que una gran parte de los --- países exportadores de petróleo se caractericen por el deseo de lograr una acelerada expansión de su economía, recurriendo así a la importación de elevados volúmenes de productos necesarios para su consumo sin tomar en consideración que la capacidad de sus puertos no es la suficiente para recibirlos en una sola remesa, incurriéndose por lo tanto en la congestión de sus terminales marítimas; tal es el caso de muchos países en desarrollo que como México, con cierta frecuencia observó congestionados durante 1981 y 1982 principalmente, algunos de sus puertos más importantes como Tampico, Veracruz y Manzanillo, y que como Nigeria ha llegado a registrar en Lagos una congestión alarmante a consecuencia de la misma situación.

Para 1984 no se observaba ya congestión en puertos mexicanos.

Por otra parte, el informe elaborado por expertos de la UNCTAD (33), del cual ya se ha hecho mención, señala que el comercio marítimo --

- 
- (32) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/PUERTOS/9-80. "La Congestión Portuaria: Definición del Problema. Causas y Consecuencias de la Congestión Portuaria". Documento preparado por el experto E. Molina. Doc. sin núm. p. 342.
- (33) Organización de los Estados Americanos. "Congestión de los Puertos-Informe del ..." p. 154.



mundial empezó a incrementarse en forma acelerada desde la Segunda Guerra Mundial, indicando, asimismo, que los puertos y las líneas - conexas de transporte interior no han sido capacitados en forma simultánea, a fin de manejar con eficiencia las mercancías resultantes de ese aumento de tráfico. De igual forma se dice que, en ciertos casos las decisiones tomadas en los ámbitos nacionales han dejado de lado el impacto que las actividades comerciales ocasionan en el tráfico portuario; sumando a ésto el problema que ocasiona el transporte interior conexo.

En relación con lo anterior, cabe señalar que principalmente en los países en desarrollo, ocurre que la falta de planeación entre los sectores que inciden en los puertos, así como la escasez o la deficiencia del transporte terrestre, sea ferroviario o carretero, ocasionan la saturación de cargas que se reciben en los mismos, provocando así que la capacidad portuaria llegue a su límite y se tenga entonces que recurrir a la espera excesiva, la cual es característica del congestionamiento portuario. De ésto se hablará con mayor detalle en el Capítulo 3 del presente trabajo.

A su vez, es necesario considerar el grado de avance tecnológico en los puertos en relación con los avances logrados en la construcción naval, ya que suele suceder en la mayor parte de los países en desarrollo, que sus terminales marítimas se encuentren inadecuadas para la prestación de servicios que las modernas embarcaciones requieren, ocasionándoles mayores tiempos de espera.

En base a estos tiempos de espera se apoya un sistema de análisis - adoptado por expertos de la UNCTAD para medir la evolución de la - congestión portuaria mundial de años recientes. De esta forma, a -- continuación se presenta el Cuadro No. 1 que muestra el tiempo me-- dio de espera expresado en días, el cual ofrece un panorama general de esa evolución. Estos datos, aunque no comprenden las condiciones de congestión en todo el mundo, sí muestran el estado que conserva-- ban las regiones más afectadas por este fenómeno.

Cuadro No. 1

Año	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Tiempo medio de días de bu--ques en espera	2.2	2.3	4.0	4.8	14.3	39.5	22.0	6.8

FUENTE: (34)

Como se puede observar, durante el período 1971-1975 el tiempo de - espera varió de 2.2 a 14.3 días, reportando un incremento de 12.1 - días en un lapso de 4 años, pero para 1976 se registró un tiempo de - espera de 39.5 días, con un incremento de 25.2 días en tan solo un - año, lo cual demuestra que el congestionamiento se acentuó en forma - alarmante durante ese año, no obstante que durante los años de 1977

(34) Organización de los Estados Americanos. "Congestión Portuaria. Definición del Problema. ..." p. 346

y 1978 disminuyó en forma notable, habiendo reportado 22.0 y 6.8 -- días respectivamente, sufriendo así un decrecimiento de 32.7 días - en un lapso de dos años.

Esta situación, como ya se dijo antes, no muestra las condiciones - imperantes en todo el mundo, pero sí comprende su análisis a nivel- internacional en forma global.

En el Cuadro No. 2 se muestra la situación de congestión por regio- nes, mediante la cual nos percatamos de la magnitud alcanzada por - el fenómeno en diversas áreas geográficas.

Cuadro No. 2

Región	Número medio de puertos que informaron conges-- tión en cada mes. (media de 12 meses)	Tiempo medio de espera pa ra buques. (en días)
Mediterráneo	6	9.8
Resto de Africa	23	8.6
Península Arábiga e Irán	14	2.9
Resto de Asia	9	6.4
Sud América y Caribe	5	3.4

FUENTE: (35)

(35) Ibidem. p. 348.

De este cuadro se desprende lo siguiente: aunque de la zona del Mediterráneo solamente reportaron congestión 6 puertos con un tiempo medio de espera de 9.8 días, en el resto de Africa se reportó congestión en 23 puertos con un tiempo medio de espera de 8.6 días; por lo tanto cabe afirmar que esta segunda región alcanzó un congestionamiento mayor en comparación con las otras cuatro, ya que tuvo que hacer frente al problema en 23 puertos con un tiempo medio de espera superior al de tres regiones, aunque inferior al registrado en el Mediterráneo.

Es fácil pensar que la región correspondiente al Africa se haya visto congestionada con esa magnitud, debido principalmente al elevado tráfico que recibió y a la baja productividad portuaria ahí existente, ocasionada por instalaciones obsoletas y por la falta de administración eficiente. Esta situación la explicaremos en detalle, -- en relación con los puertos mexicanos, en el Capítulo 4 del presente trabajo.

En resumen, el congestionamiento portuario, problema que aquí tratamos, nos lleva a pensar en la acumulación de buques en un antepuerto de un puerto "X" y en la acumulación de mercancías en sus bodegas, patios y cobertizos, lo cual produce que las estadías de los buques se conviertan en sobrestadías y éstas alcancen un grado tal que se ocasione el cobro de un recargo que finalmente repercutirá en el costo de las mercancías de importación y exportación. Pero de aquí surge una gran duda ¿Qué significan estos términos?; trataremos de explicarlos de la mejor manera posible en el capítulo subsiguiente.

## CONCLUSIONES DEL CAPITULO 1.

Es suficiente dar un breve repaso a la historia portuaria de México para percatarse que han existido pocos gobiernos interesados en el desarrollo de los puertos nacionales. Esto se ha debido sin duda a que todos y cada uno de ellos han tenido que obedecer a situaciones políticas, sociales y económicas muy particulares, por las cuales - han tenido que ofrecer, según las condiciones internas y externas, - un mayor o menor impulso al comercio exterior del país y por lo tan to a las terminales marítimas.

Cabe resaltar que un régimen destacado en ambos rubros fue el dirigido por el Presidente Luis Echeverría, en el cual se adoptó una política de "sustitución de importaciones" y de "fomento a las exportaciones", razón por la que se vió la necesidad de agilizar la acti vidad portuaria en el país, trayendo como consecuencia la satura--- ción de muchos de los puertos mexicanos, tanto de buques como de -- mercancías.

Esta saturación se tradujo en congestionamiento, el cual a su vez - significó un sustancial pago de recargos por ese concepto, aplica-- dos a los fletes marítimos, reflejándose ésto en un incremento con-- siderable en el costo de las mercancías de importación y exportación.

En sí la importancia que reviste actualmente este fenómeno en el -- plano internacional es lograr su prevención, en virtud de que ha --

sido eliminado por la falta de cargas originada por la crisis económica mundial, con el fin de evitar nuevamente su perjuicio en el comercio exterior, principalmente de los países en desarrollo, como lo es el nuestro.

Es por lo anterior que, durante la Administración actual del Presidente Miguel de la Madrid, en la que se ha pretendido dar un gran impulso a la economía nacional, sea de gran importancia para el país, adoptar nuevamente una política de fomento a las exportaciones y a su vez una política portuaria congruente con la realidad, que permita solucionar los problemas que viven los puertos mexicanos y en su caso prevenir otros, a efecto de lograr la agilización del movimiento de cargas que atraviesan y atravesarán por éstos, haciendo posible la eliminación de gastos portuarios innecesarios que, como ya se señaló, perjudican nuestro comercio exterior y nuestra propia economía.

## CAPITULO 2. DEFINICIONES Y CONCEPTOS.

Como ya se ha comentado en el Capítulo 1 de este trabajo, consideramos de importancia incluir aquí una serie de definiciones, - conceptos y explicaciones de algunos de los términos más utilizados en el medio marítimo en relación con el congestionamiento por tuario que hemos pretendido analizar, con el fin de exponer nuestras ideas en forma clara y precisa.

Por lo anterior y por considerarlo de mayor relevancia, iniciaremos con el siguiente concepto:

## 2.1.- PUERTO.

Este término ha sido analizado por diversos especialistas en el - área marítima, quienes lo han estudiado desde diferentes puntos - de vista, por ejemplo Jorge A. Vargas lo define en "términos generales" como "el sitio fluvial o marítimo que utilizan normalmente las embarcaciones para embarcar o desembarcar mercancías, productos o pasajeros" (36).

Aquí observamos que dicha definición hace la distinción entre sitio fluvial o marítimo, lo cual se refiere a sitios localizados a lo largo de un río o a lo largo de una costa determinada, por lo

---

(36) Vargas, Jorge A. "Terminología sobre Derecho del Mar". México. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo. - 1979. p. 230.

que cabe señalar que existen puertos de ambos tipos. Además, se hace distinción entre aquéllos que son utilizados para el embarque y desembarque de mercancías, productos y pasajeros, lo que significa que los sitios mencionados pueden servir para dar paso tanto a objetos como personas, del medio terrestre al marítimo y viceversa.

Por su parte, Raúl Cervantes Ahumada define los "puertos marítimos" como "... lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología del latín porta:puerto". (37)

En su definición, Cervantes Ahumada sólo hace referencia a los puertos marítimos, pero desde nuestro punto de vista esta definición comprende los puertos en general, aunque solamente los nacionales, ya que señala claramente que son "lugares habilitados por el Ejecutivo Federal ..." y ello significa que se refiere exclusivamente a aquéllos ubicados en territorio mexicano, basándose en lo estipulado por el Artículo 33 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos que establece lo siguiente:

"El Ejecutivo Federal, en los Decretos respectivos, determinará el establecimiento de los puertos, fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el recinto que corresponda; señalará las obras e instalaciones públicas que deban considerarse incorporadas a los mismos o afectas -

---

37 Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". México. Edit. Porrúa. 1970. p. 144.



a su funcionamiento.

... ". (38)

Además, Cervantes Ahumada hace mención a que dichos lugares son - destinados "para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen", siendo que en efecto, un puerto tiene entre sus múltiples funciones la de proporcionar todo tipo de -- servicios a embarcaciones que así lo requieran, pero es necesario considerar también que tienen otra función importante que contempla la definición expuesta por Jorge A. Vargas, la cual es precisamente la de atender el embarque y desembarque tanto de mercancías como de pasajeros.

Por otra parte, y ofreciendo un concepto comercial muy particular del término en cuestión, un puerto es el espacio físico que, además de ser punto de enlace entre centros de comercio, sirve de co ne xi ón entre el transporte terrestre carretero y ferroviario y el transporte marítimo de mercancías, utilizado como centro de indus tria y almacenaje para resguardar productos que han de pasar de - un medio al otro para continuar su traslación al punto de destino final. (38 bis)

Este concepto, aunque sólo se refiere en sentido estricto al trans porte de mercancías, nos ofrece una idea más amplia de la función

---

(38) Código de Comercio y Leyes Complementarias. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" México. Edit. Porrúa. 1978. pp. 495-496.

(38 bis) Salgado y Salgado, José E. Apuntes de la Cátedra de Dere-  
cho Mercantil Marítimo. FCPS. 1981. S.p.

que un puerto desempeña en el aspecto comercial, tanto en el ámbito interno como externo de un determinado país.

Ahora, para los efectos de este trabajo, estimamos pertinente continuar con el siguiente concepto.

## 2.2.- CONGESTIONAMIENTO.

Este término, como punto central de nuestra investigación ha sido ya comentado y explicado en el capítulo precedente, visto desde - el aspecto marítimo y comercial. No obstante y por considerarlo - de suma importancia, es pertinente explicarlo aquí una vez más a - fin de ofrecer un concepto más detallado sobre el particular.

Al respecto cabe señalar: "la congestión de tráfico corresponde a un fenómeno de saturación de las vías de circulación, que se produce cuando el número de vehículos que hace uso de ellas es mayor - que aquél que son capaces de admitir".(39)

En esta definición observamos que se habla de vías de circulación, las cuales desde un punto de vista portuario equivalen a los accesos marítimos de que un puerto dispone, por lo tanto, debe enten - derse como la saturación de estos accesos. Además, hace mención a

---

(39) Escudero O., Juan. "Costos de la Congestión de Tráfico". Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional. San - tiago de Chile. Universidad Católica de Chile. 1970. p. viii.

vehículos, por lo que es necesario resaltar que el "congestiona--  
 miento portuario" particularmente presenta una aglomeración de bu  
 ques y ocasionalmente de vehículos terrestres como camiones, trai  
 lers de carga y carros de ferrocarril; en ambos casos a fin de --  
 descargar y/o cargar mercancías.

Por otra parte tenemos que el "congestionamiento portuario" propia  
 mente dicho, puede definirse también como "... la disminución de-  
 la fluidez del paso de las mercancías por el puerto, pudiendo ser  
 portuario o terrestre y los motivos, ...pueden ser muy variados".  
 (40)

Como se observa, esta definición nos ofrece una idea más amplia -  
 que la definición anterior, sin embargo, a nuestro juicio ambas -  
 deben considerarse con el fin de determinar lo que es en sí el --  
 congestionamiento no en forma genérica, sino en particular aquél-  
 que se presenta en un puerto, principalmente de carácter comer---  
 cial.

Si analizamos las dos definiciones, concluimos que el "congestio-  
 namiento portuario" es un fenómeno que consiste en la saturación-  
 o acumulación de buques en un puerto, ocasionado por la falta de  
 capacidad de éste para atenderlos eficientemente y que produce la  
 disminución de la fluidez de las mercancías que son manejadas a -  
 través del mismo en su paso del transporte marítimo al terrestre-  
 y a la inversa.

---

(40) Cárdenas Trigos, Enrique. "Congestionamiento Portuario". Mar-  
 y Tierra. México. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.  
 Septiembre-Octubre de 1981. No. 26. p. 33.

Este fenómeno es ocasionado por una serie de factores que coadyuvan a la presentación del mismo, de los cuales hablaremos con profundidad en el Capítulo 3 de este estudio; pero además éste trae consigo consecuencias o resultados múltiples, entre los cuales cabe mencionar la aplicación de sobrecuotas en los fletes marítimos, lo cual repercute en la elevación del costo final de las mercancías, ocasionando algunas veces que éstas pierdan competitividad en el mercado internacional. Sobre este aspecto profundizaremos también en el capítulo subsiguiente.

### 2.3.- ARMADOR.

Este término es muy usual en el medio marítimo y se puede definir "en términos generales ..." como "...la entidad que explota un buque, sea propio o ajeno" (41). Esto significa que puede ser una persona física o una persona jurídica dedicada a la explotación comercial de un buque, sea éste de su propiedad o bien de otra persona física o moral. Esta explotación tiene como principal fin el obtener un beneficio económico derivado de la prestación de un servicio de transporte por agua.

Asimismo, existen otras definiciones del término en cuestión, que nos refuerzan la idea señalada en el párrafo anterior, tal es el caso de aquella ofrecida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que indica lo siguiente: "Armador ... es ... aquél -

---

41) Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona. -- Edit. Bosch. 1955. Tomo I. p. 261.

que se avoca a la explotación comercial y marítima del buque. Puede ser el mismo propietario del buque" (42). Esta última, a diferencia de la primera, agrega la explotación marítima del buque, lo cual significa que la entidad se encarga también de la operación y administración de la embarcación, además que nos señala -- que puede ser a su vez el propietario de la misma.

En cuanto a la propiedad y a la explotación del buque, se han -- suscitado ciertas confusiones en la determinación de las entida-- des que las ostentan, por ejemplo, Raúl Cervantes Ahumada señala-- que " el naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se ad--- quiere no por ser el propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo ..." (43); y a su vez nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos estipula: "se entiende por naviero, - el titular de una empresa marítima" (44).

En este sentido, es pertinente señalar que tanto Cervantes Ahumada como la Ley mencionada, utilizan el término "naviero" en susti-- tución del término "armador", pero desde nuestro particular punto de vista y de conformidad con lo que señala la Secretaría de Comu-- nicaciones y Transportes, el "armador" es la persona física o ju-- rídica que realiza la explotación marítima y comercial del buque,

---

(42) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "Los Contratos de Fletamento". México.- Talleres Gráficos de la Nación. 1981. p. 11.

(43) Cervantes Ahumada, Raúl. Ob. Cit. p. 585.

(44) Código de Comercio y Leyes Complementarias. "Ley de Navega-- ción ..." Artículo 27. p. 515.

mientras que el "naviero" es la persona física o jurídica que "... ostenta de manera efectiva la propiedad del buque ..." (45).

Al respecto podemos comentar que puede suceder que un naviero sea a su vez armador, lo cual se presenta aproximadamente en un 80% - de los casos en la práctica del transporte marítimo, pero es necesario tomar en consideración que siempre los conceptos que nos ofrecen uno y otro término son diferentes.

Enfocando la explicación anterior al aspecto del congestionamiento portuario, tema central de nuestro trabajo, podemos señalar -- que el armador es la persona física o jurídica, como ya se indicó en párrafos anteriores, que reciente primeramente el impacto económico de la presentación del problema y que posteriormente repercutirá en el flete del producto transportado por vía marítima. Este aspecto se explicará en detalle en el Capítulo 3 de este trabajo.

Ahora bien, como se hace necesario conocer el momento a partir del cual se inicia el congestionamiento portuario, procederemos a ofrecer la definición del siguiente término.

#### 2.4.- FONDEO.

En la práctica del transporte marítimo, este término es utilizado principalmente para indicar que un buque debe esperar su turno --

---

45) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de ... Ob. Cit. p. 12

fuera del puerto, al no existir un muelle disponible en el cual - pueda sujetarse a tierra firme, y puede definirse como "la acción de fondear" (46), término que a su vez significa "dejar caer al - fondo un ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalin\_ gado para que aquélla agarre el fondo y el buque o embarcación -- quede sujeto a la misma" (47).

Como observamos, el término "fondeo" se deriva del término "fon--- dear" , el cual nos ofrece la idea de soltar el ancla de una em-- barcación hasta el fondo del mar con el fin de que ésta quede su- jeta y segura. Sin embargo, como ya se señaló en el párrafo ante- rior, es utilizado para indicar que un buque debe esperar en la - rada o antepuerto, soltando sus anclas, hasta el momento en que - la autoridad marítima así lo decida. Esto sucede cuando no existe un muelle apropiado a las características del buque y de su carga, ya que ocurre ocasionalmente que los puertos reciben más buques- de los que pueden atender simultáneamente.

Enfocando lo anterior a nuestro problema del congestionamiento -- portuario, se dice que cuando un puerto no dispone de un muelle - apropiado para una embarcación que solicita sus servicios, ésta - deberá fondear hasta que exista uno disponible, por lo cual se -- considera que en el momento en el que se encuentran dos o más bu\_ ques fondeados en un puerto, se afirma que ha dado inicio ya - el fenómeno del congestionamiento.

---

(46) Martínez-Hidalgo, José Ma. "Diccionario Náutico". Barcelona. Ediciones Garriga, S.A. p. 208.

(47) Idem.

Ahora bien, cuando esa embarcación ha tenido que fondear para esperar un muelle, tiene que incurrir necesariamente en gastos extraordinarios que se derivan de la espera excesiva por encontrarse sin navegar, los cuales en primera instancia deben ser cubiertos por el armador, pero que posteriormente se reflejarán en el flete de los productos transportados en tal embarcación, transfiriéndose así esos gastos al usuario o propietario de la carga. En fin, sobre este aspecto profundizaremos más adelante.

## 2.5.- ESTADIAS.

En el ámbito marítimo, existen fundamentalmente dos modalidades para contratar los servicios de un buque, siendo éstas: los servicios regulares de línea y los servicios irregulares o "tramp".

En los "servicios regulares de línea" los buques tienen asignada una ruta determinada con puertos de escala también determinados y, asimismo, una periodicidad de servicios previamente controlada; mientras que en los "servicios irregulares" las condiciones del transporte son negociadas entre las partes contratantes; por ejemplo, los puertos de carga y descarga de las mercancías, los tiempos ordinarios y extraordinarios para la realización de tales operaciones y el flete que ha de pagarse por la prestación del servicio de transporte marítimo, entre otras.

Cabe señalar entonces que tanto en los "servicios de línea regular"



como en los "servicios irregulares", el término "estadía" se puede conceptualizar como el tiempo que el buque invierte para la realización de las maniobras de carga y descarga de las mercancías. (48)

En la primera de estas dos modalidades, las estadías de los buques se prevén tanto para efectos de control de itinerarios de los mismos como para efectos de aplicación de fletes y recargos en su caso, y éstas son determinadas en forma unilateral por las conferencias marítimas o las líneas navieras, en el caso de aquéllas que son independientes.

En la segunda modalidad, a ese tiempo se le conoce también como "días de plancha" o "lay days" (49). En esta misma modalidad de los servicios irregulares, existen varios sistemas para precisar las estadías, sin que el fletador, persona que solicita el buque, incurra en el pago de indemnizaciones por retrasos del mismo. Estos sistemas son: "días de trabajo/horas de trabajo", "días corridos/horas corridas" y "por determinado ritmo diario" (50).

Los "días de trabajo/horas de trabajo" significan que se considerarán sólo los días efectivos de trabajo bajo los términos "SHEX", "Sundays and Holidays Excluded", es decir, que se excluirán domingos y días de fiesta en el cómputo de las "estadías".

---

(48) Fariña, Francisco. "Derecho Comercial Marítimo". Barcelona. Edit. Bosch. 1955. Tomo II. 1956. p. 195.

(49) Echevarría Rivera, Luis Eduardo. "El Transporte Marítimo". - Pamplona. Edit. Aranzadi. 1973. p. 81.

(50) Secretaría de Comunicaciones y ... . Comisión ... "Los Contratos de ..." p. 25.

En los "días corridos/horas corridas" se considerarán inclusive - los días que no se laboren, ésto bajo los términos SHINC, "Sundays and Holidays Included", lo cual significa que los domingos y días de fiesta serán incluidos en dicho cómputo.

Y, "por determinado ritmo diario" se entiende que el buque deberá cargar y/o descargar un determinado número de toneladas por día, - dependiendo del equipo que para ello dispongan los puertos acordados por las partes contratantes, fletante y fletador (51).

También debe considerarse que las estadías o días de plancha pueden o no ser reversibles, es decir, que puede o no promediarse el tiempo utilizado para las maniobras de carga con el utilizado para las maniobras de descarga. Este concepto generalmente se estipula con claridad mediante una cláusula en el contrato de fletamento respectivo.

Para que las estadías empiecen a correr se requiere de tres critérios básicos:

- "- Que el buque haya arribado al lugar convenido;
- Que el fletador esté avisado sobre la disponibilidad del buque; y
- Que el buque esté realmente disponible para la carga y/o descarga." (52)

---

31) Idem.

32) Ibidem. p. 26.

En resumen y resaltando lo ya anteriormente señalado, las condiciones del transporte en los servicios irregulares son negociadas entre las partes contratantes, en virtud de que puede existir -- flexibilidad en sus operaciones.

#### 2.6.- SOBRESTADIAS O DEMORAS.

En el punto anterior se explicaba que las estadías son el tiempo que un buque utiliza para la realización de las maniobras de carga y descarga de las mercancías en puerto; pero, si transcurrido éste no se hubiesen concluido dichas maniobras, se considerará un período adicional para entonces finalizar estas mismas. A ese período se le denomina "sobrestadías" o "demoras"; pero en ellas, a diferencia de las "estadías", el usuario o fletador deberá cubrir una indemnización al armador por concepto de gastos que este último - ha tenido que realizar, ocasionados por la elevación de costos de rivados de las demoras de la embarcación en puerto. (53)

En el caso de los "servicios de línea regular" dicha indemnización se efectúa a través de un recargo en el flete, establecido unilateralmente por las líneas navieras o las conferencias marítimas, -- mientras que en los "servicios irregulares" se realiza mediante un pago adicional, por día o por tonelada, según lo acuerden las partes contratantes.

---

(53) Ibidem. p. 27.

Es conveniente recalcar que en todo caso las "sobrestadías" o "demoras" tienen el carácter de indemnización prefijada de daños y perjuicios, nunca de flete" (54).

En la misma modalidad de los servicios irregulares se acostumbra que el cómputo de las "sobrestadías" se lleve a cabo considerando los días corridos, es decir, incluyendo domingos, días festivos y aquéllos en que puedan suscitarse huelgas o paros, a excepción de aquellos casos en los que las demoras sean imputables al armador o al buque. Ante esta excepción, las "sobrestadías" podrán ser interrumpidas (55).

Por otra parte, si aún después de haber transcurrido las "sobrestadías", no se hubiesen concluido las maniobras de carga y descarga de las mercancías, se considerará un período más para tal fin, denominado "contraestadías" o "contrademoras", las cuales tendrán igualmente el carácter de indemnización, aunque ya por concepto de espera suplementaria (56).

Por último, se hace necesario destacar que generalmente mientras transcurren las estadías de una embarcación en un puerto determinado, es difícil que llegue a presentarse el congestionamiento, -

---

(54) Echevarría Rivera, Luis Eduardo. Ob. Cit. p. 81.

(55) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de ... Ob. Cit. p. 27.

(56) Ibidem. p. 28.

sin embargo, existe una mayor posibilidad de que se presente este problema cuando las embarcaciones han sufrido esperas excesivas -- ocasionadas por diversos motivos, recurriendo entonces a las sobrestadías y en ocasiones a las contraestadías.

## 2.7.- FLETE.

Es evidente afirmar que todo servicio de transporte marítimo de mercancías tiene como principal fin el lucro, ya sea a través de los servicios regulares de línea o mediante los servicios irregulares. Por lo tanto, la recompensa económica derivada de la prestación de dicho servicio recibe el nombre de "flete marítimo", el cual puede definirse como "la cantidad que se paga a un transportista por llevar un producto desde un puerto de origen hasta uno de destino" (57).

En los servicios regulares de línea, el flete es fijado en forma unilateral por las conferencias marítimas o las líneas independientes, no existiendo otra alternativa para el usuario más que aceptarlo. Para lograr la fijación del flete, se toman en consideración diversos factores, los cuales han sido estudiados por importantes organismos internacionales. Entre los principales pueden citarse los siguientes:

---

(57) ONU. UNCTAD. "Nivel y Estructura de los Fletes, Prácticas de las Conferencias y Grado de Adecuación de los Servicios de Transporte Marítimo". TD/B./C.4/Rev.1 pp. 3-4.

- "
- 1) Naturaleza del producto.
  - 2) Tonelaje a transportar.
  - 3) Disponibilidad de la carga.
  - 4) Posibilidad de robo.
  - 5) Posibilidad de daño.
  - 6) Valor de la mercancía.
  - 7) Tipo de embalaje.
  - 8) Estiba.
  - 9) Relación peso-medida (factor de estiba)
  - 10) Peso excesivo.
  - 11) Largo excesivo.
  - 12) Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento.
  - 13) Cargas por vías alternativas.
  - 14) Competencia de otros transportistas.
  - 15) Costos directos de operación.
  - 16) Distancia entre los puertos.
  - 17) Costos de manipulación de la carga.
  - 18) Uso de chalanes.
  - 19) Necesidad de entregas o servicios especiales.
  - 20) Cargos fijos en determinadas etapas del transporte.
  - 21) Seguros.
  - 22) Instalaciones portuarias.
  - 23) Reglamentaciones portuarias.
  - 24) Cobros y derechos de puertos.
  - 25) Derechos de canales.
  - 26) Localización de los puertos.
  - 27) Posibilidad de contar con carga de regreso. " (58)

Es pertinente señalar también que en los servicios regulares de línea, el flete consta de tres elementos básicos:

- "
- a) La tarifa básica; más
  - b) Los recargos por diversos conceptos; menos
  - c) Los descuentos que se pueden aplicar a esta tarifa básica. "
- (59)

La tarifa básica de una conferencia marítima se compone a su vez de la siguiente información:

---

(58) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras". México. Talleres Gráficos de la Nación. 4a. Ed. 1981. p. 250.

(59) Idem.

- " - Ruta.
- Países y puertos de los mismos que quedan comprendidos en una ruta.
- Líneas que participan en una 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. " (60)

En la sección correspondiente a la lista de productos, ya sea por clasificación arancelaria u orden alfabético, se especifica el flete para cada uno de ellos, pero debemos tener presente que éste es solamente el flete bruto, al que deben sumarse y/o restarse los conceptos antes mencionados y que aquí sólo se ennumeran.

Los recargos son considerados como sobrecuotas al flete, y son -- aplicados tanto por las conferencias marítimas como por las líneas independientes de servicio regular, como un medio de recuperación económica ante situaciones específicas en las que incurren en gastos extraordinarios de operación.

Existen diversos motivos por los que se aplican los recargos, y entre los principales se pueden mencionar los siguientes:

- " a) Congestionamiento portuario.
- b) Ajustes cambiarios.
- c) Precios del combustible.
- d) Inseguridad en los puertos.
- e) Diferencial portuario.
- f) Peso excesivo y largo excesivo.
- g) Recargos gubernamentales.
- h) Riesgo de guerra. " (61)

---

(60) Ibidem. p. 251.

(61) Ibidem. pp. 251-252.

Existen también descuentos que las conferencias pueden otorgar, y entre los conceptos principales se encuentran los siguientes:

- " a) Acuerdos de lealtad o fidelidad.
- b) Fletes promocionales.
- c) Requerimiento o flete especial.
- d) Descuentos a diplomáticos.
- e) Descuentos por obras de caridad o beneficencia." (62)

En resumen, puede decirse que en los servicios regulares de transporte marítimo de mercancías, el flete y los recargos son impuestos por las conferencias marítimas o las líneas independientes, - sin brindar la oportunidad al usuario de participar en la determinación de los mismos, no obstante que en ocasiones muy especiales se les conceden algunos descuentos por los conceptos ya antes señalados.

Por otra parte, en los servicios irregulares se estima que el -- flete, así como las condiciones del servicio, sean negociadas entre el armador o fletente y el usuario o fletador, en virtud de - que deben tomarse en consideración las condiciones prevaletientes en el mercado internacional, llamado también bolsas de fletes.

Ante esta situación, las partes contratantes, de común acuerdo, fijan el flete que debe pagarse por la prestación del servicio de - transporte marítimo, estipulando en la póliza o contrato la cantidad por tonelada de carga a transportarse, o bien la cantidad por

---

(62) Ibidem. p. 253.



día de utilización del buque.

En dicho contrato se estipula además, como ya se indicó en puntos anteriores, el tiempo ordinario y extraordinario que la embarcación utilizará en las operaciones de carga y descarga, y, asimismo, la cantidad a pagarse por concepto de demoras, en los casos en que se llegue a incurrir en ellas.

Por último, y refiriéndonos una vez más al flete es necesario destacar que cuando una embarcación tiene que hacer frente a situaciones de congestión portuario, tenga ésta asignado un servicio regular o irregular de transporte marítimo, su armador recurrirá a algún medio de recuperación económica, ya sea a la aplicación de un recargo por tal concepto en el primer caso, o al cobro de demoras en el segundo.

## 2.8.- CONFERENCIA MARITIMA.

Hasta ahora, mucho nos hemos referido a las conferencias marítimas en los servicios regulares de línea, pero poco ha sido lo que se ha explicado de las mismas en el desarrollo del presente trabajo.

Para tal efecto, podemos definir a una "conferencia marítima" como " 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 ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares". (63)

De esta definición se desprenden diversas ideas en torno al sistema de operación de dichas conferencias. Primeramente podemos deducir que éstas son agrupaciones o asociaciones de empresas dedicadas a la prestación de servicios regulares de transporte marítimo internacional de mercancías, conjuntadas para salvaguardar intereses comunes, evitando perjuicios entre ellas mismas; entre otros, la competencia desleal.

Además, tienen como función principal el establecer tarifas de --fletes uniformes, las cuales a pesar de considerarse más o menos estables, tienen la desventaja de ser las más elevadas.

A su vez, se puede agregar que las conferencias marítimas, por su carácter monopolizador de determinados tráficos, suelen actuar como fuertes competidores frente a las líneas independientes o líneas no conferenciadas, llamadas también "outsiders", ya que estas últimas deben enfrentarse a las primeras con una serie de desventajas, como lo son el tener flotas en ocasiones reducidas y la oferta de servicios con una periodicidad menor, entre otras.

---

(63) Diario Oficial de la Federación. 28 de Julio de 1976. "Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas". p. 12.

También se puede señalar que las conferencias en cuestión ofrecen ciertas ventajas y desventajas en relación con los usuarios. Entre las ventajas podemos señalar las siguientes:

- Mantenimiento de servicios regulares, en cuanto a una ruta - determinada y frecuencia del servicio;
- Estabilidad de tarifas. Lo que permite al embarcador, ya sea importador o exportador, cumplir con sus obligaciones comerciales con menor riesgo de fluctuaciones en las tarifas de fletes; e
- Igual tratamiento para todos los embarcadores, aplicando tarifas uniformes y condiciones generales para todos. (64)

Asimismo, entre las desventajas se encuentran:

- El establecimiento de las tarifas de fletes en forma unilateral por parte de las conferencias.
- La aplicación de recargos, en ocasiones injustificados. (65)

Estas desventajas, aunque aparentemente no son de gran importancia, en la práctica sí lo son, ya que se brinda al usuario una muy escasa o nula capacidad de negociación de fletes, y por lo tanto, - en este sistema, se le imponen las condiciones del transporte, -- siempre en favor de los intereses de las conferencias marítimas.

Al respecto, cabe comentar que en el ámbito internacional, en el seno de la Organización de las Naciones Unidas, ha surgido un ---

---

(64) Bes, J. "Chartering and Shipping Terms". London. Barker and Howard LTD. 10th. Edition. 1977. p. 206.

(65) Nagendra, Singh. "Shipowners!" The British Shipping Laws. No. 13. London. Stevens and Sons. Third Impression. 1977. p. 99.

instrumento jurídico que regula las actividades de dichas conferencias, cuyo título es: "Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas". Este instrumento ha sido firmado y ratificado por nuestro país y ha entrado en vigor a partir del 6 de octubre de 1983.

Será entonces, con la aplicación práctica en México de dicho Código como se regulen y controlen las actividades de las conferencias que sirven puertos nacionales.

Entre las principales conferencias que operan en nuestro país, se encuentran las siguientes:

- a) Central America-Mexico Association Lines (CAMEX).
- b) Conferencia Mercú-México.
- c) Conferencia Río de la Plata-Caribe-Río de la Plata.
- d) Inter America Freight Conference.
- e) Japan-Mexico Freight Conference.
- f) Latin America Bureau Freight Conference.
- g) Latin America Inter-Port Conference.
- h) Latin America/Pacific Coast Steamship Conference.
- i) The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines. (WITASS)
- j) The Baltic & International Maritime Conference.
- k) The Bank and Savill Line/The Shipping Corporation of New Zealand and Columbus Line.

1) U.S. Atlantic and Gulf/Australia New Zeland Conference. (66)

Estas conferencias generalmente tienen su sede en el extranjero - con una oficina en México, a través de la cual regulan las operaciones de sus líneas miembros que sirven puertos nacionales.

Finalmente, cabe recalcar que las conferencias marítimas, a pesar de ofrecer servicios de transporte marítimo de buena calidad en - la mayor parte de las ocasiones, presentan también la enorme des- ventaja de aplicar unilateralmente fletes y recargos usualmente - elevados, y estos últimos frecuentemente injustificados, como lo- observaremos a continuación.

#### 2.9.- RECARGOS.

Recordando que todo servicio de transporte marítimo tiene como -- principal fin la obtención de un beneficio económico mediante el- cobro del flete, debemos señalar que de éste deben descontarse to- dos y cada uno de los gastos efectuados por el armador en la ex-- plotación del buque, quedando así la utilidad monetaria neta obte- nida de tal explotación. Por lo tanto, si dichos gastos han de in- crementarse por alguno o algunos de los diversos conceptos en la- explotación de embarcaciones, su utilidad se verá reducida.

Sin embargo, en el caso de los servicios regulares de línea, los-

---

(66) Secretaría de Comunicaciones y ... Comisión Nacional de ... "Directorio de Líneas ..." p. 8. y Croner's. "World Directo- ry of Freight Conferences". London, U.K. Croner Publication Limited. Surrey. 1981. p. 297.

armadores tienen la posibilidad de recurrir al cobro de recargos, en forma adicional al flete, como medio de recuperación económica.

En este sentido, es conveniente hacer ver que al igual como sucede en la fijación de las tarifas de fletes, tanto las líneas conferenciadas como las independientes, suelen aplicar los recargos en forma unilateral.

De esta manera, podemos conceptualizar el recargo como "el gravamen que incide en el precio del transporte de los efectos, debido a las variaciones en los costos de operación de las embarcaciones".  
(67)

Esta definición nos señala que un recargo es un gravamen, y en efecto es una obligación que el armador transmite al usuario por determinadas situaciones que ocasionan un incremento en los gastos de operación del buque; aunque existen casos en los que esas situaciones no llegan a presentarse y, sin embargo, el gravamen es aplicado. Generalmente un recargo es considerado como un adicional al flete y debe pagarse en la misma moneda en la que se paga este último.

Entre los principales tipos de recargos se encuentran los siguientes:

a) Recargo por precios del combustible.

---

(67) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. "Los Recargos en la Navegación Marítima de Altura". Documento presentado en la Segunda Sesión Plenaria de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos. 25 de agosto de 1983. p.1.

- b) Recargo por ajuste cambiario.
- c) Recargo por peso excesivo y largo excesivo.
- d) Recargos gubernamentales.
- e) Recargo por riesgo de guerra.
- f) Recargo por diferencial portuario.
- g) Recargo por inseguridad en los puertos.
- h) Recargo por congestiónamiento portuario. (68)

Para los efectos del presente trabajo solamente explicaremos los tres últimos y profundizaremos en el relativo a congestiónamiento portuario, por ser éste el aspecto central de nuestra investigación.

#### 2.9.1.- RECARGO POR DIFERENCIAL PORTUARIO.

Este tipo de recargo es aplicado generalmente por las conferencias marítimas o las líneas independientes en aquellos casos en que incurren en el pago excesivo de los servicios proporcionados en un puerto determinado, y éste "es impuesto por la elevación intempetiva en los costos portuarios y en los servicios que los diferentes gremios de trabajadores prestan a los buques". (69)

De este concepto es posible deducir que todo armador debe cubrir los gastos ocasionados por los servicios prestados a sus em--

---

(68) "La Composición del Flete Marítimo". Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México. Vol.II No. 8. julio, 1982. pp. 9-10.

(69) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de ... "Directorio de Líneas ... " p. 252.

barcaciones, tales como: practicaje, remolque, amarre, avituallamiento, desestiba, estiba, descarga, carga y maniobras de arrastre y acarreo, entre otras. Estos servicios tienen ya establecida una tarifa determinada, pero cuando ésta es incrementada intempestivamente, el armador debe efectuar mayores gastos, por lo cual -  
recurre a la aplicación de este recargo como medida de recuperación económica, imputable a las mercancías que son cargadas o descargadas en el puerto que presenta el problema descrito.

La aplicación de este tipo de recargo se ha efectuado con frecuencia en México y precisamente la Asociación Mexicana de Usuarios -  
del Transporte Marítimo, A.C. ha logrado la eliminación de muchosos de ellos.

#### 2.9.2.- RECARGO POR INSEGURIDAD EN LOS PUERTOS.

Usualmente este recargo, como su nombre lo indica, es aplicado enquellos casos en que un puerto no ofrece las medidas de seguridad  
propias para las embarcaciones y las cargas, y se impone a los productos cuya carga o descarga se realiza en " ... puertos que tienen un alto índice de sustracción de mercancías o no cuentan con -  
las instalaciones adecuadas para combatir incendios o no tienen señales apropiadas para la realización de maniobras; situación que -  
provoca que las conferencias marítimas apliquen un recargo por lainseguridad que representa ese puerto para los buques y/o su operación, así como para las mercancías. Este recargo se conoce también



con el nombre de puerto sucio". (70)

Generalmente esta situación de inseguridad en los puertos se presenta en países en desarrollo, ya que éstos se caracterizan en -- forma especial por su escasez e insuficiencia en instalaciones y equipos, así como por su falta de interés de inversión en sus recintos portuarios para mejorar sus condiciones.

De esta manera, se ocasiona que las mercancías que atraviesan por ellos, y los buques que solicitan de sus servicios sufran grandes riesgos debido al peligro que ello representa, razón por la cual las conferencias marítimas y las líneas independientes buscan la aplicación de este recargo por inseguridad portuaria, como medida para cubrir el riesgo que presentan tanto las cargas como los buques, sea éste por robo o por falta de equipos adecuados para el manejo de las primeras, o por escasez de medidas de protección para los segundos.

No obstante que en algunos puertos mexicanos la inseguridad se encuentra presente, actualmente no se tiene registrada la aplicación de este tipo de recargo en ninguno de ellos, aunque a decir verdad esto ha ocurrido en el pasado.

### 2.9.3.- RECARGO POR CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO.

Como se mencionaba anteriormente, un recargo tiene generalmente su

---

(70) Idem.

razón de ser, basada en el incremento de los gastos de operación del buque que sufraga su armador, y particularmente el recargo -- por congestiónamiento portuario se aplica "cuando por alguna razón un buque en puerto no es despachado oportunamente ..." y " ... se produce una mayor estadía a la calculada por la línea naviera, implicando gastos de demoras". (71)

Primeramente debemos decir que el recargo por congestiónamiento portuario se observa únicamente en los servicios regulares de --- transporte marítimo, ya que es costumbre de las conferencias marítimas y las líneas independientes el recuperarse de los gastos extraordinarios ocasionados por un mayor tiempo de permanencia en - puerto, de una embarcación. Es necesario señalar aquí que llegan a presentarse situaciones ante las cuales el congestiónamiento de - un puerto es mínimo o simplemente ya ha desaparecido, y sin embar go, dichas conferencias y líneas aplican aún el recargo por tal - concepto.

Estas situaciones han preocupado en gran medida a Consejos y Asociaciones de usuarios, toda vez que se cobra un recargo sin una - justificación plena. De esta manera, algunas agrupaciones de usua rios han logrado establecer mecanismos, mediante los cuales lle-- van a cabo consultas con las conferencias marítimas a fin de nego ciar la reducción o eliminación de este tipo de recargo y de otros más.

---

(71) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Tarifas ... Ob. Cit. pp. 1-2

Por otra parte, podemos decir que el recargo por congestión portuario, llamado también recargo por congestión del puerto, " es una cantidad especial que se cobra por la carga transportada al puerto o tomada en él para su transporte y por medio de la cual una compañía de navegación procura obtener de los cargadores el reembolso de los gastos adicionales en que ha incurrido a causa de la congestión". (72)

Esta cantidad debe ser cubierta por el cargador y generalmente se aplica como un porcentaje al flete básico o bien como una tasa fija por tonelada.

Además, es conveniente destacar que la aplicación de recargos por congestión portuario posee tres objetivos principales: el resarcir al armador de los gastos ocasionados por la espera excesiva derivada de el congestiónamiento mismo; el llamar la atención de los sectores que inciden en el puerto con el fin de buscar un remedio al problema; y el evitar que los fletes en otros puertos del recorrido se vean afectados (73). Sin embargo, cuando el recargo en cuestión es aplicado en situaciones de nula congestión, el objetivo es el incrementar las ganancias de los armadores sin justificación alguna.

Por lo anterior, es de considerarse la importancia que tiene el conocer a fondo la problemática de la congestión portuaria, además

---

(72) ONU. UNCTAD. "Recargos por Congestión de los Puertos: Cuestiones de Política". TD/B/C.4/130. p. 3.

(73) Ibidem. pp. 3-4.

de analizar si la imposición de un recargo por tal concepto corresponde a una situación real o a una situación ficticia. A continuación nos avocaremos con mayor detalle a dicha problemática.

## 2.10.- ¿COMO SE MIDE LA CONGESTION?

Recordando que la congestión o congestionamiento portuario se produce cuando arriban a un puerto más buques o mercancías de los que pueden atenderse con los recursos de que el mismo dispone, es conveniente apuntar que ante tales circunstancias los buques tienen que esperar más tiempo del usual para ocupar un puesto de atraque o permanecer en él más tiempo del acostumbrado, haciéndose posible en ocasiones la presentación de ambas situaciones.

Es válido afirmar que el congestionamiento portuario reporta en primer término una pérdida de tiempo en la disponibilidad de los buques que esperan, pero en segundo, les reporta a sus armadores una disminución de sus ingresos, aunado a una serie de gastos adicionales. Dicho en otras palabras, el congestionamiento afecta en forma directa el costo del tiempo del buque, el cual desde un punto de vista económico, es el factor principal en el negocio marítimo. (74)

---

(74) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos. Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/ -- PUERTOS/9-80. "Recargos por Congestión de los Puertos". Documento preparado por la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/130 supp.1. p. 36.

En efecto, el resultado inmediato del congestionamiento es el incremento en los costos de operación de los buques, los cuales serán cada vez mayores si el tiempo de espera es también mayor. Por tal motivo es de suma importancia conocer el tiempo que la embarcación espera un puesto de atraque y, asimismo, el tiempo que tarda en ser despachada hasta el momento de su zarpe.

A su vez, es importante conocer el número de buques en espera fuera del puerto, lo cual tiende a ser proporcional al tiempo medio de espera por barco.

Regularmente ese número de buques en espera es utilizado como medida de la congestión, pero para obtener un dato más preciso se requiere de la obtención de la relación entre el número de buques y el tiempo medio de espera.

Esta relación sólo es aplicable para conocer el congestionamiento en un puerto determinado y no sería válida para hacer la comparación entre dos puertos, ya que el número de puestos de atraque y las condiciones entre uno y otro varían en gran medida, por lo tanto no sería acertado efectuar una comparación del congestionamiento entre dos o más puertos con número de muelles y características diferentes. (75)

Por último, es necesario recalcar que el elemento que más interesa

---

(75) Ibidem. p. 37.

y preocupa a los armadores es el tiempo de espera de sus buques en puerto, toda vez que ese tiempo influye en gran proporción en el incremento o la disminución de sus ingresos por fletes y es obvio suponer que todo armador va en busca de la óptima explotación de sus buques, a fin de obtener el máximo de beneficios económicos.

## 2.11.- DIFERENTES GRADOS DE CONGESTION.

### 2.11.1.- CONGESTION INCIDENTAL.

Este grado de congestión es considerado como el menos grave y se puede definir como: "... la ocupación momentánea excesiva determinada por puntas aperiódicas del tráfico, y que no corresponden a causas duraderas". (76)

Dicho en otras palabras, la "congestión incidental" es la acumulación de embarcaciones que por sus características, aunque puede ser voluminosa, presenta una duración relativamente corta.

Además, este grado de congestión se presenta regularmente cuando existen instalaciones portuarias si no sumamente eficientes, sí ágiles para el despacho de las cargas; siendo ocasionado aquél -- por un número de buques superior al que puede atenderse con eficiencia en el puerto.

---

(76) Hernández Hyzal, Santiago. "El Flete en el Transporte Marítimo". Barcelona. Edit. Gráficas Salvá. p. 469

### 2.11.2.- CONGESTION ESTACIONAL.

Este grado de congestión, particularmente es peculiar de aquellos puertos a través de los cuales se movilizan grandes tonelajes en períodos determinados, siendo producido " ... por puntas en el tráfico que tienen causa estacional y que responden, normalmente, a la importación o exportación masiva de artículos de temporada.- Son característicos los casos de los cítricos en el puerto israelí de Haifa y lo fue el de la exportación de naranja desde Valencia- y los puertos de su litoral". (77)

Es factible observar que la "congestión estacional" no es una de las más graves, sin embargo, puede ser considerada como la fase inicial de un congestionamiento agudo.

Además, cabe señalar que es característico, principalmente, en países en desarrollo que no planean debidamente sus importaciones y exportaciones, sino que por el contrario las realizan en determinadas épocas del año provocando con ello la saturación de sus puertos.

### 2.11.3.- CONGESTION ENDEMICA.

El caso particular de este grado de congestión, merece una atención especial por parte de los sectores que inciden en el trans-

---

(77) Idem.

porte marítimo de mercancías, toda vez que es de considerarse como el más alarmante de los tres aquí señalados.

La "congestión endémica", por sus características "... respondería a causas plurales en número; complejas en su entidad; previsibles o no pero incontenibles en cuanto a la lucha contra ellas; y siempre críticas". (78)

Por lo que es posible observar, esta congestión es producida por diversas causas, pero el aspecto principal de la misma es que presenta rasgos de una elevada aglomeración de buques y de cargas, - por lo cual requeriría en la práctica de un análisis detallado y minucioso para lograr su solución.

Además, la "congestión endémica" se caracteriza por provocar que las embarcaciones sufran mayores demoras, lo cual trae consigo -- una serie de resultados económicos negativos para los usuarios, entre los perjuicios principales.

Por ser esto último materia del Capítulo 3, explicaremos en él -- otras muchas consecuencias que trae consigo el problema que nos ocupa.

---

(78) Idem.



## CONCLUSIONES DEL CAPITULO 2.

Durante la exposición de este capítulo, no ha sido difícil detectar que todo armador va siempre en busca de la óptima explotación de sus buques, a fin de obtener de éstos importantes ingresos por concepto de captación de fletes generados por el transporte de -- mercancías por vía marítima.

Por tal motivo, es de considerarse que un armador pugnará siempre por mantener sus embarcaciones en plena actividad, ya sea navegando o efectuando maniobras de descarga o carga. Sin embargo, de antemano es conocido que ésto no es posible en todos los casos y -- por lo cual habrá ocasiones en las que el buque deba entrar a astillero o simplemente permanecer fondeado en espera de muelle, entre otras situaciones.

En ambos casos, los armadores dejarán de obtener ingresos, lo cual se traduce en pérdidas para ellos. No obstante, en los casos en que los buques permanecen fondeados en espera de muelle, se presenta la posibilidad de obtener una recuperación económica a través del cobro de demoras o de los recargos respectivos.

De esta manera, podemos concluir que todos aquellos gastos efectuados por el armador ocasionados por la inactividad de sus buques, se verán reflejados en la aplicación de una sobrecuota al flete, impuesta en forma unilateral y que debe ser cubierta por el usuario.

Además, es posible concluir que el congestionamiento portuario, - al ocasionar gastos extraordinarios para los armadores cuyos buques son afectados por éste, produce el cobro de demoras y en su caso la aplicación de un recargo por tal concepto, siempre en -- perjuicio de los usuarios y nunca de los armadores, toda vez que estos últimos jamás estarán dispuestos a dejar de percibir ganancias.

Este hecho ha propiciado que las conferencias marítimas tengan - la oportunidad de cobrar recargos, en muchas ocasiones excesivos e injustificados, sin una autoridad que frene sus abusos.

No obstante, para ello ha surgido la Convención sobre un Código - de Conducta de las Conferencias Marítimas, la que posiblemente podrá controlar dicha situación.

Esta Convención ha entrado ya en vigor en el plano internacional - y por lo tanto solamente resta esperar resultados que favorezcan - a los embarcadores, como lo sería la desaparición de los recargos injustificados, entre otros muchos aspectos.

### CAPITULO 3. FACTORES QUE PROVOCAN EL CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO Y CONSECUENCIAS DEL FENOMENO.

Hasta aquí se han tratado de explicar de manera objetiva los principales términos empleados en el medio marítimo que tienen relación directa o indirecta con el fenómeno del congestionamiento portuario, siendo en el presente Capítulo en el que se estudiarán y analizarán los principales factores o causas que determinan la congestión de un puerto.

Asimismo, se explicarán las consecuencias ocasionadas por dicho fenómeno en relación con el comercio exterior, ya que no es conveniente considerarlo como un hecho aislado en los ámbitos nacional e internacional.

De esta manera daremos inicio con el estudio de uno de los factores de mayor relevancia que provocan u originan la aparición del congestionamiento portuario.

#### 3.1.- FACTORES QUE PROVOCAN EL CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO.

##### 3.1.1.- DOCUMENTACION EXCESIVA Y DE TRAMITACION LENTA.

Usualmente cada país que comercia con el exterior impone dentro de su jurisdicción los requisitos que deben de cumplir tanto los buques como las cargas que llegan o salen de él, en virtud de que --

deben protegerse sus intereses en forma general. Es pertinente señalar que muchos de estos requisitos consisten en trámites numerosos y engorrosos.

De esta manera cada nación ha impuesto los requisitos de entrada y de salida a las embarcaciones que arriban a sus puertos, en ocasiones de tramitación lenta, lo que influye en gran medida en el incremento de las estadías de los buques y en la acumulación de éstos.

Entre los principales requisitos que debe cubrir un buque se encuentran: la inspección de sanidad vegetal y animal, la visita de la autoridad de migración, la visita de la policía internacional, la visita del inspector de aduanas y el recibimiento del práctico o piloto de puerto, cuando éste se requiere.

Por su parte, las cargas de importación y exportación deben cubrir también determinados requisitos, debiendo estar amparadas por una documentación, misma que si es demorada en el puerto de origen o de destino debido a su tramitación lenta o burocrática, produce la saturación de otras cargas en el puerto de que se trate, así como un mayor tiempo para su despacho.

Esta situación desde luego trae consigo consecuencias económicas que se demuestran a través de incrementos en los costos de operación de las empresas navieras y por lo tanto del transporte en sí, por lo cual es importante conocer los documentos que deben presen

tar en un puerto los buques y aquellos que amparan las cargas, - así como el tiempo que pueden tardar en ser despachados a fin - de estudiar la posibilidad de disminuirlo al máximo posible.

Entre los principales documentos que un buque debe presentar a su llegada a puerto se encuentran los siguientes.

- a) Declaración general.
- b) Manifiesto de carga.
- c) Rol de tripulación.
- d) Lista de pasajeros.
- e) Declaración de suministros del buque (lista de rancho/tienda).
- f) Declaración de efectos de tripulantes.
- g) Declaración marítima de sanidad.
- h) Guía de correos. (79)

Esta documentación que es la que presenta el capitán del buque o su representante, es habitualmente revisada y demorada por la autoridad competente, lo cual influye en gran medida en que el conges-tionamiento haga su aparición, o en caso de ya existir, a que se - acentúe en un grado mayor, en ocasiones en forma excesiva y prolon-gada.

---

(79) ONU. UNCTAD. "Manual de Administración Portuaria. Parte I".- Economía Marítima y Administración de Puertos. UNCTAD/SHIP/188 (Part I). Diciembre, 1979. p. 225

En relación con los documentos de la carga se pueden citar entre los principales, los siguientes:

- a) Factura.
- b) Lista de empaque.
- c) Certificado de origen.
- d) Solicitud de exportación del país de origen.
- e) Solicitud de importación del país de destino.
- f) Permiso especial de importación.
- g) Conocimiento de embarque (contrato de transporte marítimo).
- h) Comprobante de recepción en el muelle.
- i) Certificados fitosanitarios.
- j) manifiestos de carga.

Estos documentos regularmente son revisados lentamente por las autoridades del puerto de origen y/o del puerto de destino, lo que ocasiona demoras en el despacho de las mercancías, originando con ello el congestionamiento de cargas en puerto.

Al respecto, cabe señalar que diversos organismos internacionales han contribuido a buscar la solución al exceso de documentación y su lentitud de trámite, mediante la dictación de medidas que coadyuven a la simplificación de la documentación naviera; concretamente nos referimos a la "Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional", la cual tiene como principal objetivo el reducir tanto la cantidad de documentos solicitados a los buques y las cargas, como el período de estancia de éstos en puerto; incluso se ha adop

tado un Convenio Internacional sobre el particular, cuyo título es Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y -- del cual nuestro país es signatario.

Entre los principales organismos internacionales que estudian el aspecto de la facilitación se encuentran: el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de los Estados Americanos (OEA), la -- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Comisión -- Económica para América Latina (CEPAL), la Comisión Económica para Europa (CEPE), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS) y la Confe-- rencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO). (80)

Estos organismos han estudiado diversos sistemas para simplificar y reducir la documentación, y uno de los más prácticos es: "exami-- nar cada documento desde el punto de vista de su utilidad, composición, tamaño y costo. Si no pudiera eliminarse, cabría considerar la posibilidad de combinarlo con otro, de reducir el número -- de copias, de usar formularios similares al modelo alineado recomendado por la Comisión Económica para Europa o de estandarizarlo. El modelo de documentos alineado -'ECE Layout Key'- comprende entre otros, el conocimiento de embarque, el comprobante de recep-- ción en el muelle y la declaración de exportación y permite la -- emisión de una sola tirada del juego de formularios de exporta---

---

(80) Ibidem. pp. 219-220.

ción, ahorrándose tiempo y dinero y evitando los errores de transcripción". (81)

Otro sistema para simplificar y reducir la documentación es el estandarizar los documentos, esto significa la normalización de los formatos y el contenido de los mismos, con el fin de agilizar su manejo.

Además, se ha visto la necesidad de racionalizar los trámites y los procedimientos de los documentos, por lo cual es conveniente realizar un examen minucioso de cada caso, es decir, de cada embarque que se recibe o se despacha en un puerto, a fin de reducir al mínimo el número de personas que revisan y aprueban la documentación, así como concientizar a la persona que la firma, que es importante atender cada caso con rapidez y eficiencia, esto con la finalidad de agilizar el despacho de las naves y de sus cargas.

Por otra parte, es necesario destacar que las exigencias aduaneras en cualquier país influyen también en el retraso de las cargas, ya que es usual en muchas naciones, principalmente en aquellas en desarrollo, encontrar sistemas lentos en el papeleo y en la revisión física de las mercancías.

Es admisible que cada país adopte el sistema que estime conveniente para efectuar el cobro de los aranceles de importación y exportación.

---

(81) Ibidem. pp. 228-229.



tación de productos, pero desde luego es recomendable que dicho sistema sea rápido y eficaz, a efecto de dar agilidad al despacho de las cargas que entran y salen de él y evitar así el congestionamiento de bodegas y almacenes portuarios.

Como se mencionaba anteriormente, bastante es lo que se ha llavado a cabo en el campo internacional para lograr la simplificación y reducción de la documentación naviera, pero ahora hablaremos -- con mayor detalle de las actividades realizadas en este sentido.

El primer intento por tratar el problema se debió a la Organización de los Estados Americanos (OEA), la cual por conducto de la Conferencia Portuaria Interamericana, en su primer reunión celebrada en San José de Costa Rica en 1956, y de su Comité Técnico Permanente de Puertos, que celebró también su primera reunión en Washington, D.C. en 1968, buscó soluciones en favor de la región. (82)

Estos intentos efectuados por la OEA dieron como resultado la elaboración del Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, conocido también como Convenio de Mar del Plata, mismo que fue negociado en esa Ciudad en el mes de junio de 1963 durante la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana, aprobándose su respectivo Anexo en abril de 1966 en la Primera -- Conferencia Especial Interamericana de Puertos (83). Este Convenio

---

(82) Ibidem. p. 222.

(83) Idem.

entró en vigor en nuestro país desde el 15 de septiembre de 1970, mientras que en el ámbito internacional entró en vigor el 14 de enero de 1981.

Asimismo, la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), ahora Organización Marítima Internacional (OMI), constituyó un grupo de expertos en el año de 1963, el cual, considerando los trabajos realizados por otros organismos internacionales, entre ellos los elaborados por la OEA, llevó a cabo el proyecto de Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y su respectivo Anexo, presentado en una Conferencia Diplomática celebrada en la Ciudad de Londres en 1965. Este Convenio entró en vigor en México el 5 de septiembre de 1983 y en el contexto internacional desde el 5 de marzo de 1967.

De igual forma la entonces Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), ahora Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), preocupada por el problema del exceso de documentación en el transporte decidió elaborar un instrumento jurídico de carácter internacional que diera solución a dicho problema, por lo que surgió el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, suscrito el 30 de septiembre de 1966. Entre los aspectos más importantes de este Convenio se establece lo siguiente: "las partes contratantes adoptarán las medidas adecuadas para simplificar y uniformar, a la brevedad posible, los documentos y trámites de recepción y despacho de buques o naves, pasajeros y cargas". (84)

---

(84) Ibidem. p. 224.

Este último Convenio entró en vigor en nuestro país el 5 de mayo - de 1967, mientras que en el ámbito internacional entró en vigor -- desde el 28 de mayo de 1974.

Actualmente cada país contratante ha iniciado ya la paulatina re-- ducción de la documentación en el transporte marítimo y en el caso concreto de México muy pocos han sido los logros obtenidos.

Por su parte, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) . - ha trabajado con mucho interés en el problema desde 1975, editando-- bimestralmente el Boletín de Facilitación del Comercio y del Transg porte de América Latina, conocido también como Boletín FAL, en el-- que se dan a conocer diversos métodos de los cuales se pretenden-- adoptar con el fin de simplificar y agilizar trámites y sistemas-- en favor de la facilitación del transporte internacional.

Por lo que respecta a México, como ya se señaló anteriormente, ha suscrito dichos Convenios, pero cabe resaltar que los más importang tes desde nuestro punto de vista son el del Mar del Plata y el Cong venio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional. De este úlg timo se adjunta el texto en el Anexo III del presente trabajo.

Sobre este mismo Convenio podemos señalar que fue abierto a la firg ma el 9 de abril de 1965 en la Ciudad de Londres, con Enmiendas -- adoptadas en 1969, 1973 y 1977, cuyo instrumento de adhesión fue-- depositado por México ante el Secretario General de la Organización

Marítima Internacional el día 31 de mayo de 1983, y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de septiembre de ese año.

Dicho instrumento establece entre los aspectos de mayor relevancia, los siguientes:

- Los Gobiernos contratantes, de acuerdo con las disposiciones de este mismo Convenio y de su Anexo, se comprometen a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo. (Artículo I)
- "Los Gobiernos contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, formalidades y documentos en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional..." (Artículo III)
- Ninguna de las disposiciones de este Convenio, o de su Anexo, deberán interpretarse como obstáculo para la adopción de medidas tendientes a favorecer en mayor grado al existente el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional de un Gobierno Contratante o de las disposiciones contenidas en otro acuerdo de carácter internacional. (Artículo V, párrafo 1)
- El Anexo al Convenio puede ser modificado por cualquiera de los Gobiernos Contratantes, ya sea a iniciativa de alguno de ellos o a través de una conferencia reunida para tal efecto. (Artículo VII, párrafo 1)
- "Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes, entre sus propias prácticas y dicha norma ..." (Artículo VIII, párrafo 1)
- Se invita a los Gobiernos Contratantes a adaptar dentro de sus posibilidades, los trámites, formalidades y documentos a las prácticas recomendadas por este Convenio. (Artículo VIII, párrafo 3)

- Su Anexo señala importantes medidas y recomendaciones que los -  
Gobiernos Contratantes podrían adoptar a efecto de lograr la fa-  
cilitación del tráfico marítimo internacional, a través de una-  
reducción en la documentación y la simplificación de los trámi-  
tes para el despacho de los buques, personas y cargas. (85)

En resumen, el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Interna-  
cional es un instrumento jurídico de carácter internacional, valga  
redundar, que solamente sugiere la adopción de una serie de medi-  
das enfocadas a agilizar la atención en puerto de embarcaciones y  
mercancías principalmente, con la finalidad de evitarles demoras-  
innecesarias; pero cabe aclarar que solamente las sugiere, mas no  
obliga su adopción a las partes contratantes, lo cual les brinda-  
la oportunidad de aplicar sólo aquellas que supuestamente son las  
más apropiadas, obstaculizando así los objetivos fundamentales de  
este Convenio.

Por tal motivo es de suma importancia señalar que es recomendable  
para México la adopción estricta de las medidas planteadas en el  
multicitado Convenio y su Anexo, considerando que ha aprobado sus  
enmiendas de 1969 y 1977 respectivamente, según Decreto publicado  
en el Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de febrero de -  
1983 y tomando también en consideración que aunque ha formulado -  
"reservas" , contenidas en dicho Decreto, podrían aplicarse impor-  
tantes recomendaciones. Es pertinente indicar que estas "reservas"  
fueron formuladas por acción de la Secretaría de Gobernación por-

---

(85) Diario Oficial de la Federación. Lunes 5 de septiembre de --  
1983. Decreto de Promulgación del Convenio para Facilitar el  
Tráfico Marítimo Internacional. México. pp. 3-19

tratarse de aspectos de su absoluta competencia.

De esta manera se podrá contribuir considerablemente a la prevención del congestionamiento portuario en nuestro país, además de la adopción de otras no menos importantes medidas.

3.1.2.- FALTA DE PROGRAMACION POR PARTE DE LOS USUARIOS Y FALTA DE COORDINACION ENTRE AUTORIDADES, TRABAJADORES PORTUARIOS, AGENTES ADUANALES Y AGENTES MARITIMOS.

Sin duda alguna un puerto es una unidad en la que participan importantes elementos que deben funcionar de manera coordinada, con el fin de obtener todos y cada uno de ellos resultados positivos. Entre esos elementos encontramos a los usuarios, autoridades, -- trabajadores portuarios, agentes aduanales y agentes marítimos.

(86)

Si la coordinación entre estos elementos es escasa o simplemente no existe, es de esperarse que la fluidez del manejo de cargas en el puerto empiece a registrar una baja notable, ocasionando con ello la acumulación de éstas e inclusive el incremento del número de buques en espera de muelle.

Dentro de dicha coordinación, cabe señalar la suma importancia que tiene el que los usuarios potenciales del puerto lleven a cabo la programación anticipada de sus embarques y/o desembarques y den a

---

(86) OEA. Conferencia Portuaria Interamericana. "Congestionamiento y Recargos Portuarios. Medios para Prevenir, Aliviar y Corregir la Congestión". OEA/Ser.K/X.1.7-CIES/PUERTOS/226. p. 8.

conocer a los demás sectores con antelación sus programas de importación y exportación de productos.

En el caso particular de algunos puertos mexicanos se ha observado que los embarques propiedad de importantes instituciones, como la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) y Petróleos Mexicanos (PEMEX), principalmente, no eran programados con la debida anticipación, provocando con ello la acumulación simultánea de cargas en importantes -- terminales marítimas del país (87). A partir de 1983 esta situación ha ido desapareciendo paulatinamente en PEMEX.

En la actualidad el movimiento de dichas cargas se realiza con una mayor fluidez, pero consideramos que ésto no se debe únicamente a que la programación a la que nos referimos se lleve a cabo en un cien por ciento de los casos, sino fundamentalmente a la escasez de otras cargas originada por la crisis económica mundial.

Por lo tanto, cabe señalar que se hace necesario en todo puerto y ante cualquier situación económica, que los usuarios principales y secundarios efectúen una oportuna programación del movimiento de sus cargas a futuro, así como que los armadores por sí mismos o a través de sus agentes marítimos programen debidamente el arribo de sus buques. De esta manera podría hacerse factible que las-

---

(87) Estas observaciones fueron efectuadas personalmente por el autor de este trabajo en los puertos de Veracruz, Guaymas y Mazatlán en los años de 1979 y 1980 durante la realización de visitas de trabajo a los mismos.

autoridades que administran el puerto se encarguen de prevenir -- tanto los puestos de atraque como los equipos de carga y descarga necesarios para las operaciones requeridas.

A su vez, en caso de efectuarse una adecuada programación por parte de los usuarios del puerto, los sindicatos de trabajadores portuarios podrían prever los recursos humanos necesarios para la -- realización de dichas operaciones. Sobre este aspecto, es pertinente hacer notar que existen puertos en los cuales, para la realización de maniobras, intervienen diversos sindicatos de trabajadores, ocasionando con ello serias disputas sobre cuál de ellos es el que debe operar ante determinadas situaciones, por lo que también es necesario luchar por la constitución de un solo sindicato bien organizado y con elementos capacitados, a efecto de coadyuvar a la agilización de la fluidez en el manejo de las cargas.

En resumen, la falta de programación por parte de usuarios y armadores y la falta de coordinación entre los elementos antes citados, originan que cada uno de ellos trabaje como si fuese en forma independiente uno del otro, lo cual se refleja en los servicios que proporciona el puerto, haciendo que estos sean de mala calidad.

Por lo anterior, es conveniente subrayar que es de gran importancia lograr una coordinación portuaria adecuada, permitiéndonos recomendar la celebración de reuniones periódicas en cada puerto -- con la participación de todas y cada una de las partes que inter-



vienen en él, de preferencia diariamente (88), a efecto de que conozcan unas las necesidades de otras y de esta manera se obtenga una ayuda mutua, llevando como objetivo el lograr un óptimo funcionamiento portuario y evitar de esta manera la presencia del congestionamiento de buques y cargas en terminales marítimas, por lo que respecta a esta causa.

Es pertinente señalar que en diversos puertos mexicanos dichas reuniones se llevan a cabo desde hace ya algunos años, como en Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Guaymas, entre otros.

### 3.1.3.- DEFICIENCIA EN INSTALACIONES Y EQUIPO DEL PUERTO.

Por otra parte podemos indicar que muchos puertos presentan serios problemas de acumulación de embarcaciones y mercancías debido a la insuficiencia e ineficiencia de instalaciones y equipos para el manejo de los diversos productos que se reciben, lo cual es originado principalmente por la falta de planeación y planificación en el crecimiento del puerto, falta de adquisición de nuevos equipos y escaso mantenimiento de los ya existentes.

Es obvio suponer que el avance tecnológico en la construcción de buques se experimenta día a día y por lo tanto éstos requieren de instalaciones portuarias también cada vez más modernas y con ser--

---

(88) Idem.

vicios más eficientes, sin embargo, si existen embarcaciones modernas con sistemas sofisticados para la carga y descarga de productos que arriban a puertos deficientes y atrasados tecnológicamente, es natural suponer que se verán afectadas por una mayor estadia en ellos.

De esta manera es de vital importancia que las autoridades portuarias de cada país lleven a cabo una planeación y planificación adecuadas del desarrollo que pueden tener sus respectivos puertos, - realizando en primera instancia estudios de factibilidad para incrementar el número de puestos de atraque, almacenes, patios, cobertizos, silos, bodegas refrigeradas y ampliar las instalaciones ya existentes (89).

Además, es indispensable analizar las posibilidades para efectuar la compra de nuevos equipos para el apropiado manejo de las cargas, así como el mantenimiento constante de los ya disponibles; - lo primero en virtud de la introducción de nuevos métodos para la manipulación de aquéllas en el ámbito internacional, como lo es - el uso de contenedores.

Entre dichos equipos podría efectuarse la compra de: grúas de diversos tipos y capacidades, montacargas, equipo de arrastre, succionadoras para granos, almejas y otros de no menor importancia.

Asimismo, es importante que la entidad que administra el puerto -

---

(89) Ibidem. p. 9

realice proyecciones del tráfico que podría recibirse en diversas épocas del año, tomando en consideración los programas de importación y exportación que para ello presenten los usuarios o sus representantes, así como los programas de arribo de buques que presenten los agentes marítimos. Esto con la finalidad de conocer - anticipadamente y de manera aproximada los volúmenes y tipos de carga que podrían llegar a manejarse y así estar en condiciones de atenderlos con eficiencia y prontitud al contar con instalaciones y equipos en óptimas condiciones de servicio.

De esta manera se podría coadyuvar también a solucionar o en su caso prevenir el fenómeno del congestionamiento portuario.

#### 3.1.4.- FALTA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PUERTO.

Otro aspecto o situación que influye de manera significativa en la congestión de los puertos es la escasez de transporte interior terrestre en ellos (90), como a continuación explicaremos.

Es ampliamente conocido que un puerto es el punto de enlace entre el transporte por agua y el transporte por tierra, tanto de objetos como de personas, por lo cual es importante efectuar una adecuada coordinación entre ambos medios de transporte para evitar una aglomeración de cargas en las instalaciones portuarias.

---

(90) Organización de los Estados Americanos. XII Reunión del Comité ... Compilación de Documentos ... "La Congestión Portuaria ... p. 342.

De esta manera podemos señalar que si no se tiene el suficiente transporte terrestre, ya sea autotransporte o ferrocarril, o ambos, las mercancías que son recibidas en el puerto después de haber sido desembarcadas de alguna nave, tendrán que ser depositadas en bodegas, patios, cobertizos o algún otro tipo de instalación, para su debido almacenaje. Si consideramos que llegan a presentarse casos en los que se acumulan numerosas remesas de carga ante una situación de escasez de carros de ferrocarril y camiones de carga, es de suponerse que llegará el momento en que dichas instalaciones no se encuentren ya en condiciones de recibir más carga.

Con esta situación se tendría que recurrir entonces a la utilización de los pasillos de tránsito, provocando con ello serios problemas de congestión de productos y a su vez de embarcaciones.

Citando el caso particular de los puertos mexicanos, cabe hacer notar que muchos de ellos han experimentado la problemática arriba planteada, toda vez que la empresa Ferrocarriles Nacionales de México los ha dejado en repetidas ocasiones sin una suficiente dotación de locomotoras, furgones, carros góndola, carros tolva y/o carros tanque, entre otros, habiendo ocasionado serios problemas de saturación de cargas en los mismos, como lo demuestra por ejemplo una noticia aparecida en un diario capitalino en el año de 1980 y que señalaba:

"MAZATLAN, Sin. ...- Veinte mil toneladas de diferentes productos saturan los muelles de este puerto, por la falta de-

furgones, dijo el jefe de la estación del ferrocarril del - Pacífico, Benjamín Rendón Ramírez.

Agregó que la empresa proporciona de 70 a 90 carros al día, lo que representa el 25 por ciento de las necesidades. Se requiere de 250 furgones diarios.

La carga que satura los muelles son granos, fertilizantes y cemento, la mayoría destinados a oficinas gubernamentales - de la capital del país. ..." (91)

Desde luego esta situación se ha debido también a la falta de programación por parte de los usuarios, como se explicó en el apartado 3.1.2 del presente capítulo, y además a que las unidades son utilizadas como bodegas para resultar más costeables, lo que provoca la escasez de las mismas.

Asimismo, diversos puertos del país han padecido la escasez de camiones de carga, lo que ha influido considerablemente en la complicación del problema. Esta situación se ha debido también a la ya mencionada falta de programación de los usuarios.

Como se ha podido observar, es indispensable contar oportunamente en los puertos con el suficiente número de vagones de ferrocarril y unidades de autotransporte, cuando las mercancías tengan la autorización correspondiente para ser retiradas del recinto portuario, a fin de contribuir de manera importante en el desahogo de cargas, ya sea para prevenir el congestionamiento o para eliminarlo, en caso de existir.

---

(91) "Mazatlán, saturado con 20,000 Tons. de granos y cemento". - Excélsior. México D.F. 21 de abril de 1980. p. 4-A.

### 3.1.5.- OTROS FACTORES QUE PROVOCAN CONGESTIONAMIENTO.

Además de los factores citados en puntos anteriores que pueden de terminar el congestionamiento de un puerto, encontramos otros de menor importancia que podrían influir en la aparición o la agudización del problema, estos son:

#### a) BAJA PRODUCTIVIDAD POR INEFICIENCIA E INSUFICIENCIA DE MANO DE OBRA.

El aspecto relativo a la mano de obra en las operaciones de un -- puerto es sumamente importante, ya que si ésta llega a fallar, el mecanismo portuario podría llegar a paralizarse parcial o totalmente, provocando que la productividad sufra una baja considerable.

De esta manera, es necesario señalar que toda terminal marítima - debe disponer de el suficiente número de recursos humanos altamente capacitados en base a la demanda de sus servicios, lo cual puede lograrse a través de la implantación de un adecuado programa - de capacitación y adiestramiento para los trabajadores que atienden el área de operaciones y asimismo la adopción de un plan integral de formación para todo el personal del puerto. (92)

De igual forma es importante considerar, desde un punto de vista-

---

(92) OEA. Conferencia Portuaria Interamericana ... p. 7.

social, la "motivación" que debe otorgarse a los trabajadores portuarios, como podría ser por ejemplo una recompensa económica a aquellos que logren un mayor rendimiento en sus actividades.

En función de la capacitación y del grado de motivación que se logre en favor de los trabajadores portuarios se hará posible el incremento de la productividad en el manejo de cargas, lo que podrá contribuir de manera significativa a la prevención o a la disminución del congestionamiento de productos y a su vez de embarcaciones.

#### b) ABANDONO DE MERCANCIAS EN LOS RECINTOS PORTUARIOS.

Al igual que otros factores, el abandono de las cargas en puerto representa un gran obstáculo para obtener la óptima productividad en el mismo, toda vez que la acumulación excesiva de éstas ocasiona la sobresaturación de bodegas, cobertizos y otras instalaciones, provocando con ello retrasos en la descarga y carga de productos, así como una mayor estadía de los buques y por lo tanto serios problemas de congestionamiento.

Para evitar el abandono de mercancías en los recintos portuarios es recomendable por un lado, establecer una comunicación directa con los propietarios de las mismas e informarles que sus productos han sido recibidos y se encuentran almacenados en el puerto, a fin de que tramiten su retiro a la mayor brevedad posible, y por otro,

es aconsejable incrementar sustancialmente las tsrifas de almace-  
naje para aquellas mercancías que hayan permanecido en el puerto-  
durante un período prolongado. Consideramos que un lapso de 15 --  
días es suficiente para lograr el retiro de tales mercancías y un  
plazo adicional de otros 15 días podría concederse como prórroga,  
aplicándose entonces la tarifa más elevada.

Si transcurrido este lapso la carga no se hubiere retirado, la au  
toridad portuaria podrá considerarla como abandonada y proceder -  
de esta manera a su retiro forzoso para posteriormente someterla-  
a subasta o venta.

Consideramos además, que este sistema podría instrumentarse jurí-  
dicamente para su aplicación en todos los puertos del país de que  
se trate y con ello lograrse una mayor productividad, lo que con-  
tribuiría a la prevención o a la disminución de la congestión portu  
aria.

c) ASPECTOS METEOROLOGICOS.

Este factor ha llegado a representar para algunos puertos un as-  
pecto decisivo en el congestionamiento, debido a que con frecuen-  
cia se presentan en ellos fuertes temporales con lluvias, vientos  
excesivos y marejadas, entre otros fenómenos (93), lo que ocasio-  
na que las maniobras de descarga y carga de mercancías se lleven-

---

(93) Ibidem. p. 15



a cabo con lentitud y provocando en ocasiones que éstas sean interrumpidas.

El problema del congestionamiento se agrava aún más si la mayor parte de los buques que se encuentran fondeados esperan cargar o descargar productos agrícolas u otros alimentos a granel, ya que son cargas con cierta delicadeza y que no soportan la humedad por su facilidad de descomposición. Así, se requiere que la carga o descarga de dichos productos sea suspendida hasta haber pasado el mal tiempo.

Obviamente, no existe medida alguna para prevenir los aspectos meteorológicos que afectan a un puerto, sin embargo, consideramos que las autoridades de terminales marítimas que viven a menudo este problema podrían realizar estudios de factibilidad para construir instalaciones protegidas en forma artificial, como podría ser por ejemplo un muelle cubierto para el manejo de granos en el área de atraque de embarcaciones, así como rompeolas de mayor longitud y resistencia.

De esta manera podrían agilizarse las maniobras portuarias ante situaciones meteorológicas desfavorables, con lo cual se cooperaría en gran medida a evitar o disminuir, en su caso, el congestionamiento de buques.

Por otra parte, es conveniente indicar que existen otros factores

que pueden determinar o influir en la congestión portuaria, tales como incrementos bruscos en el tráfico de buques no programados, huelgas, horarios reducidos de trabajo y corrupción, entre otros, los cuales no se estudiarán aquí por considerarlos dentro de una segunda escala de importancia en comparación con los anteriormente expuestos, en virtud de haberse elegido para su análisis solamente los factores principales que la provocan.

### 3.2.- CONSECUENCIAS DEL FENOMENO.

Al estudiar y analizar un problema en particular, es de vital importancia detectar y conocer los efectos que éste produce. En el caso del congestionamiento portuario, punto central del presente estudio, explicaremos los resultados que puede llegar a reportar según su magnitud.

A continuación señalaremos las consecuencias que dicho problema puede llegar a presentar:

#### 3.2.1.- CONSECUENCIAS PARA EL SECTOR MARITIMO.

Si consideramos que el primer efecto que se produce en un buque al arribar a un puerto congestionado, es la inactividad, podemos señalar que ésta se traduce de inmediato en una pérdida económica para el armador, ya que a ese momento se le puede reconocer como un período muerto mediante el cual no se reportan ingresos.

De esta manera, es posible deducir que "el efecto básico del congestionamiento es la excesiva ocupación de los puestos de atraque y el crecimiento de los tiempos de espera de los buques (94), lo que ocasiona serios trastornos tanto en los servicios de línea regular con itinerarios fijos, como en los servicios de buques -- "tramp" o volanderos, sin ruta fija.

En ambos casos se considera que las embarcaciones que se encuentran sin navegar o sin realizar maniobras de carga o descarga de mercancías, como se señaló antes, están reportando pérdidas económicas para sus armadores, lo cual se reconoce como ingresos dejados de percibir por concepto de fletes, sumados a los costos de operación de las unidades. Si los tiempos de espera son excesivos, los ingresos dejados de percibir y los costos de operación también serán de esa magnitud.

Analizando este problema desde un punto de vista financiero, un buque pasa a ser pérdida neta para la empresa naviera cuando no percibe utilidad alguna (95), por lo que el armador busca siempre los medios para recuperarse económicamente y finalmente no ser él quien tenga que absorber los costos extras de operación efectuados ni los ingresos no obtenidos a consecuencia del congestionamiento.

Los sistemas más utilizados por los armadores para recuperarse de

---

(94) Idem.

(95) ONU-UNCTAD. "Manual de Administración Portuaria ..." p. 303.

sus pérdidas económicas ocasionadas por el fenómeno del congestionamiento portuario son principalmente la aplicación de sobrecuo--  
taso recargos por tal concepto en los fletes de los productos --  
transportados, ésto en el caso de los servicios regulares; y la -  
prevención del pago de demoras por sobrestadías de los buques en-  
el caso de los servicios irregulares de buques volanderos o ---  
"tramp".

En el caso de aplicación de recargos por dicho concepto, cabe se-  
ñalar que los armadores la realizan en forma unilateral sin dar -  
oportunidad al embarcador de negociar el monto de los mismos, ---  
mientras que en caso del cobro de demoras por sobrestadías de las  
embarcaciones, el importe de éstas es prefijado entre el fletante  
y el fletador, en base a cada tonelada de carga a transportar o -  
bien por día.

No obstante, en todos los casos es el armador quien se recupera -  
económicamente, trasladando los costos y las pérdidas ocasionadas  
por el congestionamiento al propietario de las cargas, quien a su  
vez los transmite a los consumidores de estas mismas, como expli-  
caremos un poco más adelante.

Volviendo al aspecto del timpo de espera de los buques y al de la  
aplicación de recargos, como indicadores del congestionamiento --  
portuario, consideramos pertinente ejemplificar de manera general  
la magnitud del problema alcanzada a nivel internacional durante-  
el período 1976-1978, considerado como uno de los más graves en -  
los últimos años, en base a información obtenida por parte de las

Naciones Unidas. Desafortunadamente no ha sido posible obtener información reciente por parte de este Organismo.)

Si analizamos el Cuadro No 3, podremos apreciar los niveles mensuales alcanzados por los tiempos medios de espera en el contexto mundial en el período mencionado.

De manera global podemos observar que durante 1976 y hasta principios de 1977, se registró un progreso continuo en las estadías de los buques, mostrándose descendente a partir del mes de febrero - de ese año hasta alcanzar un nivel relativamente bajo para finales de 1978. Se considera que esta baja en los tiempos medios de espera de los buques se debió en parte al combate realizado contra la congestión, pero principalmente a una reducción en la demanda de servicios de transporte marítimo en el orden internacional.

Asimismo, los recargos por congestión aplicados durante los años-1977 y 1978 nos muestran la magnitud del problema, también en el contexto mundial.

"En 1977, la Secretaría de la UNCTAD logró determinar que se habían cobrado recargos por congestión en 79 puertos (96). De estos

---

(96) Circular de diversas conferencias marítimas o por referencia a la prensa internacional: Journal pour le Transport International; Journal de la Marine Marchande y Seatrade.

Cuadro No.3

<u>Tiempo medio de espera de buques para</u> <u>cada mes de los años 1976, 1977 y 1978</u>			
Mes	1976	1977	1978
Enero	42,5	29,0	7,0
Febrero	37,1	25,6	6,0
Marzo	35,8	17,9	7,4
Abril	41,5	14,3	7,0
Mayo	35,1	17,0	8,5
Junio	33,3	13,8	7,2
Julio	40,6	16,4	7,2
Agosto	31,9	14,6	6,4
Septiembre	31,7	13,6	6,1
Octubre	29,0	15,3	5,7
Noviembre	33,9	13,1	5,2
Diciembre	27,7	12,3	5,1

FUENTE: ONU-UNCTAD. Manual de Administración Portuaria.  
Parte I. UNCTAD/SHIP/188 (Part. I). p. 293.

79 puertos 28, principalmente en Europa, Mediterráneo y América - del Sur no estaban comprendidos en los informes de tiempos de espera. Se concluyó que aproximadamente un 35% de los puertos congestionados no emiten informes sobre tiempos de espera, lo que mo difica el número de 91 a 140 puertos, en los cuales existe conges tió n intermitente ..." (97).

La misma UNCTAD detectó que la cifra de 79 puertos en los que se habían cobrado recargos por congestión en 1977, se había reducido para 1978 a 50 puertos (98), lo cual demuestra también una tenden cia de disminución en los recargos portuarios a nivel mundial, -- gracias a la disminución de la congestión a este mismo nivel.

Por otra parte, si analizamos los Cuadros 4 y 5, observaremos en forma particular la situación de congestión que imperó en América Latina y el Caribe durante el período 1976-1978, concluyendo de -- igual manera que durante los dos primeros años la magnitud del -- problema fue intensa, mientras que en el último año de dicho pe-- ríodo, aunque su intensidad fue menor, aún el fenómeno estaba l a t e n t e. Esta situación se debió de igual forma, en parte a la l u ch a co n t r a la co n g e s t i o n g e s t i o n, pero principalmente a una baja en la d e m a n d a de servicios de transporte marítimo en la región.

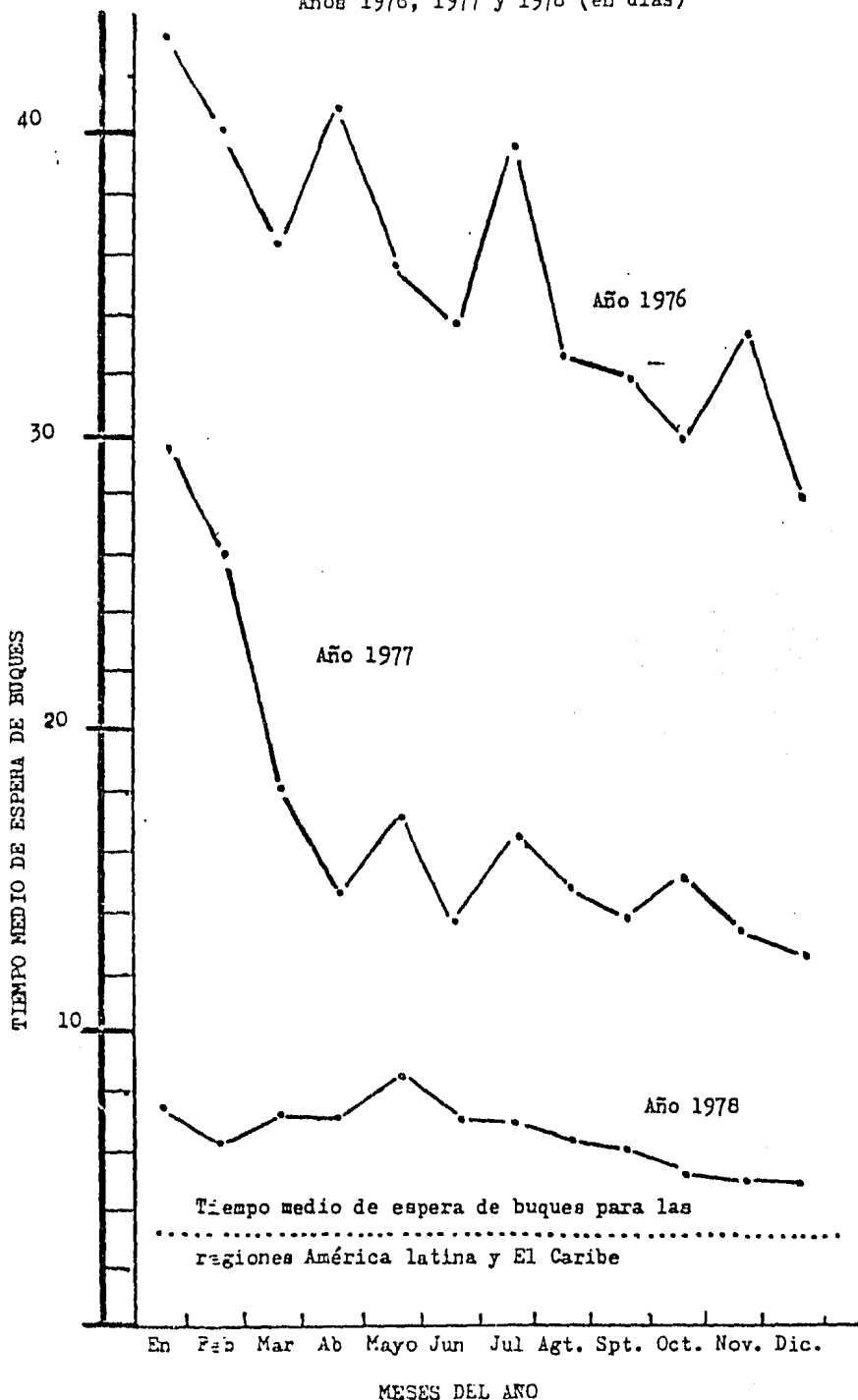
Estas son, de manera resumida, algunas muestras de las consecuen-

---

(97) ONU. UNCTAD. "Manual de Administración Portuaria" ... p. 296.

(98) Idem.

Cuadro No. 4.  
Evolución del tiempo medio de espera de buques  
Años 1976, 1977 y 1978 (en días)



Tiempo medio de espera de buques para las  
regiones América latina y El Caribe

MESES DEL AÑO

Fuente:  Transporte marítimo en 1976- TD/B/C.4/169 UNCTAD  
 El Transporte marítimo en 1977- TD/B/C.4/17B UNCTAD  
 El Transporte marítimo en 1978- TD/B/C.4/... UNCTAD



Resumen por países y puertos con indicación del número de los recargos portuarios aplicados por conferencias tarifarias debido a la congestión portuaria en Sudamérica, América Central y el Caribe

Grupo	Nombre	País	Puertos	1973	1974	1975	1976	1977	1978	Por puertos	Total n.	En países		
9.2	Caribe y América del Norte	-	-											
9.2	Centro-América	Costa Rica	Puerto Limón	1*		2				2		2		
			Punta Arenas	1*		2	1	2		6				
		El Salvador	Acajutla	1*	1		2						7	
			La Unión	1*			2				3			
		Guatemala	Chasperico	1*				1			2		6	
			Santo Tomás de Castilla	1*	2						3			
			San José					1			1			
		Nicaragua	Corinto	1*				1		2			2	
		Panamá								1	1		1	
		9.3	América del Sur - Costa septentrional	Trinidad y Tobago	Puerto España				2	2	2	6		6
La Guaira					6	1	7	12	1	27		60		
Venezuela	Puerto Cabello				2	1	7	12	0	22				
	Guanta							1	2	3				
	Maracaibo							5	2	7				
Todos				1**						1				
9.4	América del Sur - Costa occidental			Colombia	Barranquilla		1		x	2	3	6		24
		Buenaventura						3	4	7				
		Cartagena	2		2			1	2	6				
		Santa Marta						1	2	3				
		Todos				2					2			
		Ecuador	Guayaquil				x	x	2	3	5			
			Manta							1	1			
		Perú	Matarani				x	1	1	2				
		9.5	América del Sur - Costa oriental	Argentina	Buenos Aires									
					Baifa Blanca									
Necochea														
Santos					2					2			4	
Brazil	Rio de Janeiro				2					2				
Número de puertos congestionados				8	5	6	9	15	12					
Número de recargos				5	14	9	1	47	24		100			
<p>Fuente: Período 1973-1976: SEATRADE Market Review          Período 1977-1978: UNCTAD, Sección Puertos. El año 1976 no se cuenta con datos, sobre introducción o modificación de recargos. Los años 1977 y 1978, la información incluye puertos afectados y número de recargos introducidos o modificados en alza.</p> <p>* Todos los puertos centroamericanos          ** Todos los puertos venezolanos.</p> <p>a) Durante el año 1976 se controlaron 58 puertos a los que se les aplicó recargos; para América latina los puertos afectados fueron 9 (9/58). Lo que corresponde a un 16%. Estos porcentajes en 1977 y 1978 fueron 16/68: 24%, y 12/48: 25% [1].</p> <p>b) Venezuela y Colombia son los países con más recargos.</p> <p>c) A mayor número de recargos aplicados a un puerto, el deterioro en el comercio marítimo de ese puerto es mayor. El año 1977 marca un pico con 47 recargos para 15 puertos congestionados. Los recargos se contabilizan por cada vez que una conferencia se lo introduce en un puerto.</p> <p>1) Referidos al total de puertos que anunciaron congestión en ese año para todas las regiones.</p> <p>2) La agrupación de los países tiene por objeto facilitar estadísticas relacionadas a flujos de carga a regiones y sub-regiones. Sobre la clasificación analizada por la UNCTAD para las estadísticas de carga movilizada cada año. Véase el "Anexo parte I" para los años 1973 al 1978, publicación de la UNCTAD.</p> <p>x Antecedentes de congestión durante ese año. No se logró obtener el dato sobre el número de recargos aplicados.</p>														

cias que el congestionamiento portuario ha registrado en el sector marítimo internacional y que podría registrar nuevamente en los próximos años, cuando la crisis económica mundial haya sido superada cuando menos parcialmente.

### 3.2.2.- CONSECUENCIAS PARA EL COMERCIO EXTERIOR.

Como se comentaba en el inciso anterior, los armadores cuyos buques se ven afectados por la congestión portuaria, absorben provisionalmente las consecuencias económicas derivadas del problema, incluyendo los costos de operación adicionales y los ingresos por fletes dejados de percibir; pero jamás serán ellos quienes absorban esas pérdidas de manera definitiva, toda vez que la prestación de un servicio de transporte marítimo siempre es y será un negocio redituable. Por lo tanto, esas pérdidas provisionales son transferidas a los embarcadores en forma de recargos o en forma de demoras.

Con esta transferencia económica, podemos considerar que se inicia una cadena de resultados también de tipo económico que van en detrimento del comercio exterior del país de que se trate y a su vez de su propia economía.

Como el propietario de las cargas es quien absorbe el pago de los recargos o las demoras, al igual que los seguros adicionales, los intereses en los préstamos, los gastos por arriendo de bodegas y

otros costos administrativos (99), o en su caso gastos extraordinarios derivados de la desviación de sus productos hacia otro puerto, éste obviamente agrega su importe al flete, el que a su vez es sumado al precio del producto que se comercia, ocasionando con ello un incremento sustancial en el monto final del precio de la mercancía y por lo tanto el encarecimiento de la misma.

Además, es conveniente señalar que el problema del congestionamiento ocasiona inevitablemente un retraso en la entrega de los productos al comprador, originando que ese retraso sea de la magnitud de dicho problema o aún mayor. Ante esta situación se corre el riesgo de que la carga reporte mermas y hasta una pérdida total, según la naturaleza de la misma, pero es de suponerse que esto ocurre cuando se trata de productos perecederos.

Tomando en consideración que una situación de congestión ocasiona un excesivo incremento en los precios de los productos que se transporten por vía marítima y/o la posibilidad de merma o descomposición de los mismos, es factible deducir que el exportador llega a perder la competitividad de su producto en el mercado internacional o bien la comercialización de éste, lo que significa una pérdida de sus ventas en el exterior.

De esta forma, puede ocurrir que las exportaciones de un determinado país se vean gravemente afectadas por el congestionamiento y por lo tanto, asimismo, suceder esto en su Balanza Comercial; lo-

---

(99) Ibidem. p. 302.

cual a su vez puede repercutir negativamente en su Balanza de Pagos y por ende en su Economía, visto en términos generales.

Con respecto a las importaciones, es pertinente señalar que éstas también se ven afectadas ante una situación de congestión portuario, ya que los recargos o las demoras que se cobran por este concepto aparecerán agregados al flete marítimo, mismo que ocasiona un considerable incremento en el costo total del producto - que se adquiere del exterior y por lo tanto una mayor fuga de divisas, con sus consiguientes repercusiones en la Balanza Comercial y en la Balanza de Pagos del país de que se trate.

En resumen, cabe afirmar que el fenómeno de la congestión afecta a las exportaciones e importaciones de cualquier nación, ya sea - que se presente en el puerto de origen o en el de destino, ocasionando un encarecimiento sustancial de los productos que se comercian por la vía acuática en perjuicio del consumidor internacional, así como un déficit de cierta importancia en la Balanza de Pagos del país donde se encuentra.

Con el fin de ilustrar las afirmaciones aquí expuestas, a continuación presentaremos un ejemplo de congestión portuaria, en el - que se muestran las consecuencias resultantes:

"Un cargamento de cemento a un valor C.I.F.\* de 59.50 dólares E.U.A por tonelada, del cual el flete correspondía a -

---

\* Este término significa Cost, Insurance and Freight, cuya traducción al idioma español es Costo, Seguro y Flete.

20.50 dólares E.U.A. por tonelada, y a un acuerdo de 'demurage'\*\* de 0.41 dólares E.U.A. por tonelada, mostró un retardo en su entrega de 240 días. Los cálculos pertinentes son:

Valor C.I.F. para 6,100 toneladas	\$362,950.00 Dls.
Valor flete para 6,100 toneladas	\$125,050.00 Dls.
Valor 'demurage' para 6,100 toneladas	\$600,240.00 Dls.
Valor 'demurage' por un día para 6,100 toneladas	\$ 2,501.00 Dls.
Valor 'demurage' por tonelada para los 240 días	\$ 98.40 Dls.
Valor C.I.F. por tonelada	\$ 59.50 Dls.
Valor C.I.F. + 'demurage' por tonelada	\$ 157.90 Dls.

Como el cemento comienza a perder sus propiedades después de 6 meses, el importador obtuvo un producto de dudosa calidad por un valor de 157.90 dólares E.U.A. por tonelada, en lugar de un producto en buen estado por 59.50 dólares E.U.A.. El costo agregado, sea por la causa del 'demurage' o sobrecargo portuario, es acumulativo, en especial para los bienes de consumo, ya que el mayorista y el minorista, operan comercialmente en base a un porcentaje del total -- del costo por tonelada, lo que en términos de precio final para el consumidor debe incluir un porcentaje de ganancia sobre el costo mencionado". (100)

Si analizamos con detalle nuestro ejemplo podemos observar primeramente que se trata de un producto transportado en buque de servicio irregular, al que se le aplica una demora convenida entre las partes. En segundo lugar se puede observar que el armador-fletante se recupera económicamente con el cobro de dicha demora al fletador. En tercero, el flete es incrementado de manera significativa y por lo tanto también el precio del producto. En cuarto,

\*\* La traducción de este término al idioma español es 'demora'.  
 (100) CONFIDENTIAL: "Port Congestion. Report of the Group of Experts". TD/B/C.4/152. p. 4.

el retraso en la entrega del producto es considerable y la calidad del mismo es inferior a la contratada por el comprador.

En quinto término, existe un grado elevado de posibilidades para que el importador no acepte dicho producto en las condiciones descritas; y en caso de aceptarlo, probablemente busque otra fuente de abastecimiento en operaciones futuras, representando este hecho la pérdida de mercado para el exportador.

De esta manera podemos deducir que, si existen otros productos -- con origen y/o destino en los mismos países en los que se presenta el problema de la congestión, corren el riesgo de perder también su mercado, provocándose así una disminución en las exportaciones del país de que se trate, reportando las consiguientes repercusiones en su Balanza Comercial, de Pagos y por lo tanto en su propia Economía.

Por todo lo anterior, es factible concluir finalmente que el fenómeno del congestionamiento portuario afecta a los usuarios del -- transporte marítimo, ya sean importadores o exportadores, a los -- consumidores de los productos que atraviesan un puerto congestionado y, asimismo, a las Economías de sus respectivos países.

## CONCLUSIONES DEL CAPITULO 3.

A lo largo del presente Capítulo ha sido posible detectar que el problema del congestionamiento portuario es un fenómeno de carácter internacional, toda vez que puede hacer su aparición en cualquier país cuyos puertos se encuentren abiertos al comercio internacional por la vía marítima.

De esta manera, tanto países desarrollados como en vías de desarrollo se encuentran expuestos a padecer la enfermedad, pero obviamente con mayores consecuencias económicas para los segundos que para los primeros, ya que sus Economías recientes con mayor fuerza el impacto que ocasiona una baja considerable en la adquisición de divisas por exportaciones motivada por la pérdida de mercados, y el incremento del pago de esas mismas divisas por importaciones, originados por la congestión de los puertos.

Además, se ha podido concluir que los costos derivados de la congestión portuaria son transferidos indebidamente en un 100% del armador al embarcador o propietario de la carga en forma de recargos o de demoras; sin embargo, consideramos que dichos costos deben ser absorbidos equitativamente al 50% por cada una de las partes, en virtud de que ambas realizan una actividad lucrativa en la mayor parte de los casos. Esto podría lograrse de dos formas:

a) Celebrando consultas periódicas entre Consejos o Asociaciones-

de usuarios nacionales o regionales con las conferencias marítimas, a fin de negociar con ellas la posibilidad de dividir por partes iguales los costos adicionales originados por el fenómeno, o cuando menos disminuir al máximo posible el 100% que absorbe el usuario.

b) Pugnando porque los países en desarrollo, con la intervención de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) de la Organización de las Naciones Unidas, participen en la elaboración de los modelos de contratos de fletamento de buques, utilizados en el contexto del transporte marítimo internacional, a efecto de que el cobro de demoras sea racional y equitativo entre las partes.

Por último, es de suma importancia dejar claramente asentado que las Economías de los países en desarrollo son las que mayormente se ven afectadas por el fenómeno del congestionamiento de los puertos, y por lo tanto corresponde a éstos, luchar de manera continua y sostenida por la solución o prevención del problema en el marco internacional.



CAPITULO 4. SITUACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS QUE HAN REGISTRADO  
UN MAYOR GRADO DE CONGESTIONAMIENTO.

En el capítulo precedente se han analizado ya de manera general las causas y las consecuencias del congestionamiento portuario en el orden internacional sin habernos referido a un país o a un puerto en particular, debido principalmente a que deseamos llegar a este momento en el que daremos inicio al estudio y análisis de cinco puertos mexicanos: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en la costa del Golfo de México, así como Manzanillo y Acapulco en la costa del Pacífico.

Estos puertos son, en nuestra opinión, los más apropiados para mostrar y analizar la presencia de dicho fenómeno en México, lo cual se fundamenta en las estadísticas de tiempos de espera de buques y de aplicación de recargos por tal concepto durante los años 1981, 1982 y 1983, elaboradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de nuestro país.

Si analizamos dichas estadísticas, Anexos IV, V y VI, podremos observar que en efecto tales puertos se encuentran entre los que registraron mayores tiempos de espera, además de Guaymas y Salina Cruz; sin embargo, estos dos últimos no los consideraremos en el presente estudio debido a que no fueron motivo de aplicación oficial de recargos por congestionamiento portuario durante el período 1981-1983, como se muestra en el Anexo VII de este análisis

Por tal motivo, cabe recalcar que hemos considerado pertinente -- analizar el caso de los cinco puertos arriba mencionados, debido a que han sido útiles para ilustrar los casos más importantes de congestión en el ámbito portuario nacional.

Antes de dar inicio a dicho análisis, estimamos conveniente señalar que no se incluyen los aspectos geográficos de los cinco puertos citados, ya que el objetivo principal de este trabajo se encuentra enfocado hacia la demostración de la existencia del congestionamiento en nuestros puertos en años recientes, mas no así a la descripción geográfica de los mismos.

De esta manera, iniciaremos con el estudio del primero de dichos puertos.

#### 4.1.- TAMPICO.

Este puerto representa para México una gran importancia en relación con su comercio exterior, en virtud de que su zona de influencia abarca principalmente la región noreste del país, comprendiendo así los Estados de Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, Tamaulipas y la región norte de Veracruz, así como algunos Estados del centro de la República, como Querétaro, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango, Aguascalientes, Hidalgo y Guanajuato, entre otros que son-

e no menor importancia. (101)

Si analizamos las estadísticas del movimiento de mercancías en --  
nuestros puertos durante el período 1980-1983, las cuales se loca--  
lizan como Anexos VII, VIII, IX y X de este mismo trabajo, pode--  
mos observar que durante 1980 el Puerto de Tampico movilizó ---  
12,640,428 toneladas de carga; durante 1981 movilizó 14,359,502 -  
toneladas; durante 1982 10,766,603 toneladas y durante 1983 ---  
9,123,755 toneladas (102), ésto en tráfico de altura y cabotaje,-  
lo cual representa el 10.14%, el 10.96%, el 7.15% y el 6.16% res-  
pectivamente, del total del comercio exterior de nuestro país trans-  
portado por vía marítima cada año.

Por lo tanto, es posible detectar que el Puerto de Tampico ha mo-  
vilizado importantes volúmenes de carga durante el período en ---  
cuestión y por tal motivo es obvio suponer que el congestionamien-  
to portuario ha estado presente en él. Sin embargo, se hace nece-  
sario demostrar que no solo se trata de una suposición sino de un  
hecho real, por lo que a continuación demostraremos que en efecto  
dicho fenómeno ha sido una realidad en ese puerto.

Considerando que los indicadores del congestionamiento portuario-  
son los tiempos de espera de los buques y los recargos que se apli

---

(101) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacio-  
nal Coordinadora de Puertos. "Puertos Mexicanos. Tampico".  
1981, México. s/p.

(102) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección Gene-  
ral de Operación y Desarrollo Portuario. "Estadísticas de -  
Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques". 1980, ---  
1981, 1982 y 1983; diversas pp.

can por tal concepto, y, analizando nuevamente los Anexos IV, V y VI, sólo que ahora de manera comparativa en lo referente a los -- tiempos promedio de espera por buque, registrados en el Puerto de Tampico durante el período 1981-1983, es factible observar que en el primer año de este período, dichos tiempos de espera fueron su periores a los de 1982 y 1983 para las embarcaciones que maneja-- ron carga general fraccionada y unitizada, así como graneles mine-- rales y agrícolas semimecanizados, mientras que para las embarca-- ciones que manejaron flúidos y perecederos el tiempo promedio de es pera fue superior en 1982 en comparación con 1981, alcanzando los buques que manejaron perecederos en 1982, una espera de 1,069.78 horas, la cual podríamos considerar como excesiva y con repercu-- siones económicas incalculables para los usuarios y para los con-- sumidores de tales productos.

Asimismo, si analizamos el Anexo VII es posible percatarse en for ma global que el Puerto de Tampico fue uno de los cinco puertos - en los que se aplicaron recargos por congestiónamiento portuario, habiendo alcanzado en 1981 la aplicación de una sobrecuota en los fletes hasta del 17% por parte de la Conferencia Río de la Plata/ Caribe/Río de la Plata en la ruta Río de la Plata-México. Sin em-- bargo, este recargo fue eliminado para 1983 debido a que el fenó-- meno ya había desaparecido, gracias a los pequeños esfuerzos rea-- lizados por atacarlo, pero principalmente debido a que la escasez de cargas se empezaba a manifestar en todos los puertos mexicanos.

Por lo anterior es que nos atrevemos a afirmar que en el puerto -

en cuestión estuvo presente el fenómeno del congestionamiento durante cuando menos los años 1981 y 1982, y no fue sino hasta 1983 que este problema empezó a desaparecer, hasta lograrse la eliminación total de los recargos mencionados, como se muestra en el mismo Anexo VII.

Ahora bien, con el fin de conocer las causas del congestionamiento en el Puerto de Tampico, se puede comentar que se llevó a cabo una visita especial a ese puerto (103), por lo que fue posible detectar las causas principales, entre las cuales cabe citar las siguientes:

- 1) Tramitación lenta de la documentación de las cargas.
- 2) Falta de programación de importaciones por parte de algunos -- usuarios, tales como la CONASUPO, FERTIMEX y PEMEX, entre los principales.
- 3) Escasez de muelles.
- 4) Falta de equipo para manejo de cargas.
- 5) Escasez de unidades de ferrocarril.
- 6) Aspectos meteorológicos.

Con respecto al inciso 1, cabe comentar que el Gobierno de nues--tro país ha realizado algunos esfuerzos por dar una mayor agili--dad al despacho de las cargas tanto de importación como de expor--tación en los puertos nacionales, como lo ha sido por ejemplo la-

---

(103) Esta visita al Puerto de Tampico se llevó a cabo en el mes--de julio de 1982 durante dos días, a fin de analiza: espe--cialmente las causas de su congestionamiento.

misma adopción y promulgación del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, del cual ya se ha hablado en el Capítulo 3; sin embargo, en nuestra opinión no se ha logrado eliminar los trámites burocráticos, lo cual retrasa la atención de las mercancías y presenta mayores posibilidades de congestión portuario.

En relación con el inciso 2, es pertinente señalar que el Gobierno Federal ha apoyado las actividades de importación de las empresas paraestatales del país, otorgando facilidades a los buques propios o arrendados por éstas para que se otorgue preferencia de atraque, según se muestra en una noticia aparecida en un diario capitalino desde el año 1980, con vigencia aún en 1984. Dicha noticia indica lo siguiente:

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) informó que para resolver los problemas coyunturales de transporte ..., se asignaron posiciones exclusivas de atraque a CONASUPO, FERTIMEX y UNPASA en los Puertos de Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Guaymas, Mazatlán y Manzanillo, donde hay prioridad de descarga para productos básicos.

A raíz del incremento de la producción petrolera del país también se otorgaron facilidades en sus operaciones a PEMEX en los Puertos de Veracruz, ... Tampico y Coatzacoalcos". (104) 'Esta nota se refiere a la carga general de la empresa, no al petróleo y sus derivados'.

A pesar de la preferencia de atraque que se otorgó a dichas empresas desde 1980 para facilitar sus operaciones, el congestionamiento

---

(104) "Tendrán posiciones exclusivas de atraque empresas paraestatales: S.C.T.". UNO MAS UNO. México, D.F. 20 de agosto de 1980. pp. 5 y 6.

to estuvo presente en el Puerto de Tampico en 1981 y 1982 hasta - desaparecer en 1983, como se demuestra en las estadísticas de los Anexos antes mencionados.

Respecto al inciso 3, referente a la escasez de muelles, cabe apun- tar que el Gobierno Federal ha tomado importantes medidas, entre- las que se pueden mencionar la de incrementar el número de puestos de atraque, aunque no precisamente en Tampico sí en Altamira, que se localiza muy próximo al primero.

Se ha dado a conocer públicamente que el Puerto de Altamira ten-- drá una gran capacidad instalada de muelles, como lo demuestra -- una noticia aparecida en otro diario capitalino que textualmente- indicaba lo siguiente:

"ALTAMIRA, Tamps., 8 de julio.- A más tardar en dos meses será inaugurada la primera etapa del puerto industrial - de Altamira, que al quedar totalmente concluido será el más grande del país en capacidad instalada de muelles.

Con una superficie de 10,467 hectáreas, Altamira sería - capaz de dar albergue nueve veces a los muelles de Vera- cruz, casi veinte veces a los de Tampico y aproximada- mente sesenta veces a los de Manzanillo.

Actualmente, México cuenta con una extensión de 19 kiló- metros de muelles. Altamira, cuando quede totalmente ter- minado -es un proyecto a largo plazo- tendrá 29 kilómē- tros. Así lo dió a conocer hoy aquí el jefe de Constuc-- ción de Escolleras de la Superintendencia del puerto in- dustrial de Altamira, Ing. Rafael Trejos, quien explicó- que en menos de tres años quedó totalmente terminada la- primera etapa de este polo de desarrollo ...". (105)

---

(105) "Será Altamira el puerto más grande del país" EL NACIONAL. México, D.F. 9 de julio de 1984. p. 1.

De esta forma, el Gobierno Federal ha contribuido favorablemente en la solución del problema relativo a la escasez de muelles en Tampico, lo cual ayudará en gran medida a prevenir una nueva aparición del congestionamiento en este puerto.

Con relación al inciso 4, relativo a la falta de equipo para manejo de cargas en Tampico, cabe señalar que el Gobierno Federal también ha tomado algunas medidas, como lo apuntaba otra noticia publicada en otro diario del país:

"El Banco Portuario y Pesquero apoyará con 36 mil millones de pesos a este último sector para que en tres años desarrolle un programa que permita mejorar su productividad y diversificar la pesca ... . Asimismo, otorgó por primera vez un crédito supervisado por mil millones de pesos al Gremio Unido de Alijadores de Tampico, que utilizará el dinero para reestructurar pasivos y comprar un nuevo equipo portuario ...". (106)

De igual forma, en relación con el inciso 5 referente a la escasez de unidades de ferrocarril, el Gobierno de México ha decidido mejorar y modernizar sus servicios a fin de agilizarlos para lograr satisfacer las necesidades imperantes de transporte terrestre de mercancías.

Por último, en lo referente al inciso 6 relacionado con aspectos meteorológicos, cabe comentar que es inevitable la aparición de temporales, por lo cual las maniobras de descarga y carga de bu-

---

(106) "Créditos del Banco Portuario y Pesquero por 36 mil millones para desarrollo de ese sector". NOVEDADES. México D.F. 11 de julio de 1984. p. 2.



ques en puerto deben suspenderse cuando éstos se presentan; sin embargo, en este sentido cabe plantear la posibilidad para que una vez habiendo desaparecido el mal tiempo se trabajen tres turnos corridos, a efecto de que se laboren las 24 horas del día y sea posible despachar las naves a la mayor brevedad, buscando recuperar el tiempo perdido a consecuencia de tales fenómenos naturales.

En resumen, es factible indicar que el congestionamiento en el Puerto de Tampico fue un problema que estuvo latente hasta el año de 1982, hasta haberse logrado su desaparición en 1983 debido principalmente a la escasez de cargas en el país, como ya se ha señalado, y es de considerarse que ahora la preocupación del Gobierno Federal debe ser la prevención de este fenómeno, la cual analizaremos en el Capítulo 5 de este trabajo.

#### 4.2.- VERACRUZ.

Al igual que el puerto anterior, Veracruz representa para nuestro país una gran relevancia desde el punto de vista de su comercio exterior, toda vez que su zona de influencia puede considerarse como una importante área de desarrollo industrial, comprendiendo los Estados de Veracruz, Puebla, Morelos, Valle de México y la parte central del país. (107)

---

(107) Secretaría de Comunicaciones y ... Comisión Nacional Coordinadora de ... Ob. Cit. "Veracruz". 1981, México. s/p.

A fin de conocer la importancia real que Veracruz ha tenido en dicho comercio, es conveniente analizar las cifras del movimiento de carga durante los últimos años, para lo cual es necesario observar las respectivas estadísticas en los Anexos VIII, IX, X y XI.

Así, tenemos que durante 1980 se movilizaron por este puerto ---- 6,831,675 toneladas; en 1981 se movilizaron 6,579,826 toneladas;- en 1982 5,357,684 toneladas y en 1983 5,115,078 toneladas (108), ésto en tráfico de altura y cabotaje, lo que representa el 5.48%, el 5.02%, el 3.56% y el 3.45% respectivamente, del total del comercio exterior de México transportado por vía marítima cada año.

Es importante señalar que en base a los tonelajes movilizados por el Puerto de Veracruz se puede conocer la existencia del congestionamiento durante ese período, sin embargo, consideramos que es conveniente demostrarlo con otras cifras.

Para tal efecto, analizaremos los indicadores del fenómeno que, como ya se mencionó en el apartado anterior, son los tiempos de espera de los buques en puerto y los recargos que aplican las conferencias marítimas y líneas independientes a los fletes. Observemos los Anexos IV, V y VI.

En estos Anexos podemos percatarnos que los tiempos promedio de --

---

(108) Secretaría de Comunicaciones y ... Dirección General de Operación y Desarrollo ... Ob. Cit. diversas pp.

espera por buque en el Puerto de Veracruz alcanzaron un grado relevante; si no elevado en comparación con el de otros puertos, sí suficiente para que se aplicara un recargo por congestiónamiento a los fletes de los productos con origen o destino en el mismo, - tal como se puede apreciar en el Anexo VII.

De esta manera podemos observar que dichos tiempos de espera fueron superiores en 1981 en comparación con los registrados en 1982 y 1983, habiéndose reportado en el primero de estos años una espera promedio de 188.68 y 123.09 horas en los buques que manejaron graneles agrícolas semimecanizados y mecanizados, respectivamente, mientras que en 1982 se reportaron esperas de 11.09 y .82 horas, - y en 1983 0.85 y 4.40 horas en los buques que manejaron ese mismo tipo de cargas.

En efecto estas cifras no fueron demasiado elevadas en comparación con las correspondientes a otros puertos, pero sí fueron significativas en la aplicación de recargos por congestiónamiento, y según nuestro Anexo VII el recargo más elevado que llegó a registrarse en Veracruz fue de 8 dólares E.U.A. por tonelada en 1981, por parte de la Línea Zim Line y de la Conferencia Merci Messico, ambas en la ruta Italia/Francia/México.

Este recargo fue disminuído para 1983 a sólo 1 dólar por tonelada, lo que significa que el congestiónamiento en el Puerto de Veracruz había disminuído también de manera considerable, debido principalmente a que la escasez de cargas en puertos del país empezaba ya a

manifestarse, para acentuarse en un mayor grado a nivel internacional.

Por otra parte, cabe mencionar que también se llevó a cabo una visita especial al Puerto de Veracruz (109), a fin de detectar las causas principales de su congestión, habiéndose detectado las siguientes:

- 1) Tramitación lenta de la documentación de las cargas.
- 2) Falta de programación por parte de importantes usuarios, así como falta de coordinación entre autoridades, trabajadores portuarios, agentes aduanales y agentes marítimos.
- 3) Deficiencia en instalaciones y equipo del puerto.
- 4) Abandono de mercancías en el recinto portuario.
- 5) Escasez de unidades de ferrocarril.
- 6) Aspectos meteorológicos.

Haciendo referencia al inciso 1, es posible señalar que, como ya se comentó en el apartado anterior, se han realizado esfuerzos -- por ofrecer una mayor agilidad y rapidez al despacho de cargas y buques en puertos nacionales, tales como la adopción y promulgación del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional que señala diversas medidas para simplificar los trámites de despacho tanto de buques como de mercancías, y sin embargo, poco ha sido lo que se ha logrado en la materia, ya que todavía para 1984

---

(109) La visita al Puerto de Veracruz se realizó en el mes de mayo de 1982 durante un lapso de dos días, con el objeto de observar y conocer las causas de su congestión.

dichos trámites continuaban siendo numerosos y tardados, según la opinión de un usuario del Puerto de Veracruz. (110)

En relación con el inciso 2, es oportuno indicar que así como sucedió en el Puerto de Tampico, en Veracruz se presentó también la falta de programación de importaciones por parte de algunos usuarios potenciales, principalmente del sector paraestatal; no obstante, el Gobierno Federal ofreció facilidades para agilizar el manejo de considerables volúmenes de carga, como se demuestra en una noticia publicada en un diario del Distrito Federal, el cual señalaba lo siguiente:

"Resolverá la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el congestionamiento de los Puertos de Manzanillo y Veracruz, dando prioridad a la descarga y manejo de granos que conducen las naves surtas, así como los que se introducen por la frontera con Estados Unidos ...". (111)

A su vez, Veracruz presentaba serios problemas de falta de coordinación entre autoridades, trabajadores portuarios, agentes aduanales y agentes marítimos, lo cual ocasionaba grandes desajustes en las operaciones del puerto; pero analizando esta situación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes decidió celebrar en diversos puertos del país reuniones locales en las que participaran

---

(110) Esta opinión fue expuesta por el Sr. Erasmo Rodríguez Cruz, representante del área de Tráfico de la empresa Tubos de Acero de México, S.A., durante una entrevista realizada por el autor en el mes de junio de 1984.

(111) "Descongestionarán Veracruz y Manzanillo". EL UNIVERSAL. -- México D.F. 19 de agosto de 1980, p. 1.

representantes de cada uno de los sectores que intervienen en la actividad portuaria, con lo que se inició una mejor organización, redundando ésto en la eficiencia del puerto mismo y contribuyendo a la desaparición parcial y paulatina del congestionamiento, aunque esta se haya debido principalmente a la escasez de cargas.

En lo que al inciso 3 de refiere, cabe mencionar que todavía hasta el año de 1983 las instalaciones y el equipo del puerto eran insuficientes debido a que los volúmenes de carga que se manejaban eran considerables y la capacidad de atención de éste era --- prácticamente reducida. Ahora este problema ha disminuído debido igualmente a la escasez de cargas en puertos nacionales.

Al respecto, el Gobierno Federal se ha propuesto mejorar sustancialmente las instalaciones de los puertos del país, como se señalaba en otro diario de la Ciudad de México:

"El Presidente Miguel de la Madrid aprobó ayer el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988, en el que se erogarán 6.5 billones de pesos para modernizar y ampliar los servicios de correos, transporte carretero, ferroviario, aéreo y marítimo, ...

... La mayoría de los puertos comerciales contarán con mejores instalaciones y se sumarán a éstos los puertos industriales ..." (112).

De esta manera, es de esperarse que a partir de 1985 se mejorarán los servicios portuarios no sólo en Veracruz, sino también en los

---

(112) "6.5 Billones para el Transporte Carretero, Ferroviario, - Aéreo y Marítimo". EL SOL DE MEXICO. México D.F. 26 de julio de 1984. p. 1.

demás puertos del país.

Con relación al inciso 4, relativo al abandono de cargas en el recinto portuario, es posible comentar que este problema ha sido -- uno de los más graves en el Puerto de Veracruz, ocasionando con -- ello la sobresaturación de bodegas, almacenes y patios, entre --- otras instalaciones, lo cual llegó a impedir la eficiencia de las maniobras internas e influir por lo tanto en la existencia y acentuación del fenómeno del congestionamiento en este puerto. En la actualidad el problema del abandono de cargas subsiste, sólo que en un grado menor en comparación con la situación imperante en -- 1980, 1981 y 1982, debido principalmente a la escasez de cargas, -- como ya se ha comentado en repetidas ocasiones.

Sobre el particular, el Gobierno Federal ha realizado algunos esfuerzos por dar una solución adecuada, como lo es la limitación -- del tiempo que las cargas pueden permanecer en los recintos portuarics sin aplicación de sobrecuotas y el incremento de las ta-- rифas de almacenaje después del plazo fijado; sin embargo, muchos usuarios llegan a dejar sus cargas en los puertos por tiempo indefinido e inclusive a abandonarlas. Esto sucede principalmente por parte de empresas paraestatales del país como PEMEX, FERTIMEX y -- la Comisión Federal de Electricidad, entre otras. (113)

En lo referente al inciso 5, relacionado con la escasez de unida-

---

(113) Esta situación fue observada durante la visita efectuada al Puerto de Veracruz en el mes de mayo de 1982.

des de ferrocarril, ya hemos explicado en el inciso 3 que el Gobierno Federal pretende también dar un gran impulso al desarrollo de este sector, por lo que realiza una fuerte inversión para el período 1984-1988 a efecto de adquirir nuevas unidades y mejorar sustancialmente los servicios que actualmente se proporcionan. (114) Con esta política se beneficiará en gran medida la actividad portuaria nacional, toda vez que el transporte terrestre desempeña un papel importante en la fluidez del manejo de cargas de importación, principalmente.

Con relación al inciso 6 relativo a aspectos meteorológicos, podemos apuntar que en forma particular el Puerto de Veracruz presenta con cierta frecuencia fenómenos climatológicos negativos, principalmente en los últimos meses del año, que repercuten desfavorablemente en la agilización de las maniobras de carga y descarga de buques, ocasionando que éstas sean interrumpidas en muchos casos.

Tales situaciones provocan que las embarcaciones tengan mayores estadías en puerto y por lo tanto que se produzca una acumulación de las mismas, lo cual se traduce desde luego en congestiónamiento.

Para dar solución a dichos fenómenos no existe realmente una fórmula, sin embargo, para agilizar las maniobras mencionadas una --

---

(114) "6.5 Billones para ..." EL SOL DE MEXICO. Ob. Cit. p.1.



vez habiendo desaparecido los aspectos meteorológicos desfavorables, es recomendable implantar tres turnos corridos de trabajo las 24 horas del día a fin de dar atención a buques y cargas lo antes posible, principalmente si ya han sufrido retrasos importantes. Esta misma recomendación ha sido planteada en el apartado anterior correspondiente al Puerto de Tampico.

Resumiendo, es válido afirmar que Veracruz ha sido un caso típico de congestión portuario en México, habiendo registrado su mayor intensidad durante los años 1981 y 1982 hasta desvanecerse y lograrse su desaparición en 1983. Claro está que esto se debió en un grado mínimo a la lucha contra el fenómeno, pero como ya se ha señalado anteriormente, fue principalmente debido a la escasez de cargas a nivel nacional e internacional motivada por la crisis económica mundial.

Para los próximos años deberá llevarse a cabo un cuidado especial en el Puerto de Veracruz y en otros más, para evitar que el problema en cuestión vuelva a presentarse. En el siguiente capítulo se analizarán diversas prácticas y recomendaciones a efecto de sugerir una prevención adecuada del fenómeno aquí estudiado.

#### 4.3.- COATZACOALCOS.

El Puerto de Coatzacoalcos posee en la actualidad una importancia suprema para la Economía mexicana, toda vez que es por él por el-

cual se movilizan los volúmenes más elevados de carga generada -- por nuestro comercio exterior, compuesta en un elevado porcentaje por las exportaciones de petróleo y sus derivados que son transportados hacia diversos países del mundo; independientemente de que se considera como el puerto abastecedor de estos productos en el Golfo de México más importante de la zona.

Es oportuno señalar aquí que en esta área marítimo-terrestre se localiza el complejo portuario más importante del país, constituido por Coatzacoalcos, Pajaritos, Minatitlán y Nanchital, lo que contribuye en gran medida a que el grueso de las exportaciones estén compuestas por hidrocarburos.

En lo que toca al movimiento de otro tipo de cargas por este puerto, cabe mencionar que también se manejan importantes volúmenes, como se puede apreciar en los Anexos VIII, IX, X y XI; sirviéndose para ello de su amplia zona de influencia que comprende los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, Veracruz, Oaxaca, Puebla y Valle de México. (115)

Analizando dichos Anexos, que contienen las estadísticas del movimiento de mercancías en puertos nacionales durante los años 1980-1983, tenemos que durante 1980 el Puerto de Coatzacoalcos movilizó 3,076,062 toneladas; en el mismo año Pajaritos manejó 55,027,936 toneladas; Minatitlán 1,153,266 toneladas; mientras que Nanchital

---

(115) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional Coordinadora de ... Ob. Cit. "Coatzacoalcos", México. - s/p.

89,496 toneladas, lo cual representa una suma de 59,346,760 toneladas de todo el complejo portuario en ese año tanto en tráfico de altura como de cabotaje.

En 1981 se movilizaron 3,186,692 tons.; 56,057,623 tons.; ----- 1,261,217 tons. y 123,323 tons. respectivamente, representando una suma de 60,628,855 tons. de todo el complejo en tráfico de altura y cabotaje.

En 1982 se manejaron 2,326,699 tons.; 54,412,917 tons; 1,383,621-tons. y 99,142 tons. respectivamente, lo que se traduce en una suma de 58,222,379 toneladas en conjunto, igual en tráfico de altura y cabotaje.

En 1983 se registró el movimiento de 2,064,685 tons.; 42,923,335-tons.; 1,295,025 tons. y 10,569 tons. respectivamente, significando una suma de 46,293,614 toneladas por parte de todo el complejo portuario, asimismo, en tráfico de altura y cabotaje. (116)

Dichas sumas representan a su vez el 47.63%, el 46.26%, el 38.70% y el 31.30% respectivamente, del total del comercio exterior de nuestro país en cada año del período 1980-1983.

Como se puede observar, en los dos primeros años de dicho período

---

(116) Secretaría de Comunicaciones y ... Dirección General de Operación y ... Ob. Cit. diversas pp.

las cifras se mostraron en forma ascendente, mientras que en los dos últimos, esas mismas cifras se mostraron en forma descendente, lo que se debió principalmente a una baja considerable de las exportaciones de petróleo y sus derivados por el Puerto de Pajaritos durante el último año del período en cuestión.

Con esas mismas cifras podemos suponer que durante 1981 y 1982 el congestionamiento en el complejo portuario se hizo presente, mientras que para 1983 este problema logró superarse favorablemente.- Nos referimos a todo el complejo portuario debido a que los cuatro puertos a los cuales se ha hecho alusión poseen un fondeadero o antepuerto común en el que las embarcaciones esperan su turno antes de ocupar un puesto de atraque.

Por otro lado, con el fin de demostrar que en efecto el congestionamiento fue un hecho real en el complejo portuario de Coatzacoalcos, a continuación analizaremos para éste los tiempos promedio de espera de buques, así como la aplicación de recargos en el período 1981-1983, útiles como indicadores del fenómeno relativo al congestionamiento portuario. Observemos los Anexos IV, V y VI.

De su análisis comparativo, se desprende que en el primer año de dicho período se reportaron mayores tiempos de espera para los buques que movilizaron carga general y graneles minerales y agrícolas en comparación con los de 1982 y 1983, correspondiendo los más elevados a los buques que manejaron carga general unitizada,-

mismos que reportaron una espera promedio de 270.62 horas en ese primer año.

Por lo que respecta al manejo de flúidos ocurrió una situación -- contraria, es decir, que en 1981 se reportó una espera menor en comparación con la registrada en 1982 y 1983, lo cual muestra que los buques que movilizaron este tipo de productos fueron atendidos con mayor eficiencia.

Además, si analizamos el Anexo VII de este trabajo podemos observar que el Puerto de Coatzacoalcos fue objeto de aplicación de re cargos por congestionamiento portuario; situación que demuestra que en efecto este fenómeno estuvo presente en dicho puerto. Por ejemplo, para el año 1981 se implantó un recargo por dicho concepto por un monto de 12 dólares E.U.A. por toneiada, habiendo disminuido para 1983 a 8 dólares. Estos recargos fueron aplicados por parte de la Conferencia Mercí-Messico en la ruta Italia/Francia/México.

Lo anterior nos muestra claramente que el congestionamiento portuario en Coatzacoalcos, aunque no desapareció por completo como en Tampico y Veracruz, sí disminuyó de manera importante para 1983, lo cual puede atribuirse principalmente a la baja de las exportaciones, inclusive del petróleo y sus derivados, como se ha observado oportunamente.

Por otra parte, con relación a las causas que motivaron la apari-

ción del congestionamiento en el mencionado complejo portuario, - es posible apuntar que durante una entrevista con un funcionario - de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (117), se dieron a conocer las principales, encontrándose las que a continuación se ennumeran:

- 1) Administración portuaria deficiente.
- 2) Escasez de instalaciones y equipo portuario.
- 3) Irregularidades en el tráfico.
- 4) Escasez de transporte ferroviario.
- 5) Aspectos climatológicos desfavorables.

Por lo que respecta al inciso 1 sobre la administración portuaria deficiente, podemos señalar que el entrevistado explicó que en su opinión éste es uno de los problemas principales que enfrenta el puerto, ya que, indicó, "el pilar del buen funcionamiento portuario es una administración adecuada y eficiente".

Al respecto es posible agregar que actualmente el Gobierno Federal pugna por mejorar sustancialmente la administración en todos los - puertos nacionales, y particularmente en el caso de Coatzacoalcos - ha logrado a la fecha la implantación de una mejor organización de las Dependencias que intervienen en él, como por ejemplo las Secre tarías de Comunicaciones y Transportes y de Hacienda y Crédito ---

---

(117) Esta entrevista fue llevada a cabo por el autor de este trabajo con el Ing. Armando Durán Martínez de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en el mes de marzo de 1983, a -- fin de conocer las causas principales del congestionamiento - que aún imperaba en el complejo portuario de Coatzacoalcos.

Público; aunque ahora en nuestra opinión, aún falta mucho por hacerse en lo que corresponde a organización, a efecto de ofrecer buena calidad en los servicios que este puerto y muchos otros --- ofrecen.

En lo que se refiere al inciso 2 sobre la escasez de instalaciones y equipo, se hace posible indicar que Durán Martínez informó en su entrevista que tanto muelles, bodegas, patios y cobertizos, así como grúas, montacargas, bulldozers y demás equipo para el -- manejo de carga, son insuficientes, lo cual ocasiona que las embarcaciones y mercancías que se reciben, no sean atendidas eficientemente.

Esta situación se hizo palpable en 1982, como lo demuestra una noticia publicada en un periódico de la Ciudad de México, que señalaba textualmente lo siguiente:

"COATZACOALCOS, Ver., 15 de febrero.- Un promedio de 20 buques permanecen fondeados desde hace varios días ante la falta de muelles para descarga, y para terminar con este problema que representa elevados gastos para las compañías consignatarias, se están construyendo -- mil metros más de muelles, mediante una inversión de - 160 millones de pesos". (118)

Al año de 1984 el Gobierno Federal pretende llevar a cabo una inversión considerable en todos los puertos del país a efecto de mejorar la calidad de los servicios que proporcionan(119), de acuerdo

(118) "Faltan muelles en Coatzacoalcos. Permanecen fondeados 20 buques" EXCELSIOR, México D.F. 16 de febrero de 1982, p. 2.

(119) "6.5 Billones para el ..." EL SOL DE MEXICO. Ob. Cit. p.1.

do a lo señalado en el apartado 4.2 de este mismo Capítulo.

Con respecto al inciso 3 relativo a irregularidades en el tráfico, la persona entrevistada manifestó que en el caso del complejo portuario de Coatzacoalcos, el arribo de buques se presenta de manera completamente irregular, debido a que principalmente dos empresas paraestatales, FERTIMEX y PEMEX, reciben embarcaciones en forma - desproporcionada en comparación con la capacidad de sus muelles - para recibirlas simultáneamente. Esto significa que un número importante de buques al servicio de dichas empresas permanecen fondeados hasta en tanto se les autoriza su entrada al puerto, al no existir un muelle disponible para su atraque.

En el caso particular de los buques al servicio de PEMEX, o que - esperan cargar o descargar en algún muelle de esta empresa, es posible observar que en el antepuerto de Coatzacoalcos se encuentra muy frecuentemente una cantidad importante de éstos en espera de autorización para atracar, lo cual puede atribuirse en gran medida a una falta de coordinación de los arribos de tales buques.

Esta situación provoca desde luego la acumulación de buques en espera de muelle y de ahí la agudización del fenómeno del congestionamiento portuario.

Por otra parte, en relación con el inciso 4 referente a la escasez de transporte ferroviario, cabe mencionar que Armando Durán explicó que tal como sucede en otros puertos mexicanos, en Coatzacoalcos



también se presenta este problema que dificulta el retiro oportuno de las cargas del recinto portuario, lo que provoca que las mismas permanezcan más tiempo de lo normal en el puerto, ocasionando con ello consecuencias económicas negativas para sus propietarios.

Sobre este punto, es posible agregar que nuestro Gobierno se encuentra ya decidido a tomar importantes medidas para dar una solución efectiva. Así lo demuestra el Programa de Comunicaciones y Transportes durante el período 1984-1988, que se dió a conocer precisamente en 1984 por esa Secretaría. Dicho Programa señala que se podrán adquirir nuevas unidades a fin de mejorar sustancialmente los servicios que ahora se proporcionan. (120)

Por lo que respecta al inciso 5 relativo a aspectos climatológicos desfavorables, la persona entrevistada explicó que en el complejo portuario de Coatzacoalcos, con cierta frecuencia se presentan fenómenos meteorológicos que afectan las operaciones en el mismo, tales como lluvias constantes y vientos excesivos, ocasionando que las maniobras de carga y descarga de embarcaciones sean paralizadas, lo que a su vez repercute en mayores estadías de éstas y asimismo, en la aparición o acentuación del congestionamiento portuario en el área.

Al respecto podemos plantear la sugerencia efectuada en los dos apartados anteriores, que consiste en implantar turnos de trabajo

---

(120) Idem

corridos durante las 24 horas del día al concluir los fenómenos climatológicos desfavorables. Esto puede agilizar el despacho de buques que han sufrido retrasos.

De todo lo anterior, es posible deducir que el congestionamiento en el complejo portuario de Coatzacoalcos ha sido un hecho durante 1981 y 1982, y aunque para 1983 logró disminuirse como según lo muestran las cifras presentadas, no fue posible eliminarlo por completo. No obstante, es importante considerar que en esta zona la empresa Petróleos Mexicanos desempeña un papel de gran relevancia, por lo que es oportuno señalar que ya para 1984, ésta llevaba ya a cabo una mejor organización tanto en sus instalaciones portuarias como en la coordinación de las embarcaciones que ha recibido.

#### 4.4.- MANZANILLO.

Este puerto representa también para el comercio exterior de México una gran importancia, ya que por él se internan al país elevados volúmenes de alimentos que, como cargamentos a granel son distribuidos en el centro de la República.

Su zona de influencia está compuesta por los Estados de Colima, Jalisco, Michoacán, Nuevo León y Distrito Federal. (121)

---

(121) Secretaría de Comunicaciones y ... Comisión Nacional Coordinadora de ... Ob. Cit. "Manzanillo". México. s/p.

Ahora bien, si procedemos a efectuar un análisis de las estadísticas de movimiento portuario de mercancías en el Puerto de Manzanillo durante el período 1980-1983, las cuales se pueden apreciar en los Anexos VIII, IX, X y XI, podemos observar que durante 1980 este puerto manejó 3,281,497 toneladas de carga; durante 1981 movilizó 2,424,947 toneladas; durante 1982 3,319,546 toneladas y durante 1983 4,028,706 toneladas (122). Lo anterior en tráfico de altura y cabotaje, que significa el 2.63%, el 1.85%, el 2.20% y el 2.72% respectivamente, del total del comercio exterior de México que utilizó la vía marítima para su transporte en cada uno de los años de dicho período.

En base a dichas cifras, podemos deducir que Manzanillo llegó a manejar importantes tonelajes de carga, principalmente en 1982 y 1983, lo cual se debió en gran medida al incremento de las importaciones de granos, y que a su vez contribuyeron en la sobresaturación de bodegas y silos; además del desvío de carga proveniente de Acapulco, produciéndose de esta manera una agudización del congestionamiento en este puerto.

Para demostrar claramente la existencia y la magnitud de ese fenómeno en Manzanillo, es conveniente analizar también los indicadores del mismo, los cuales comprenden los tiempos promedio de espera de los buques en el puerto y los recargos a los fletes que aplican las conferencias marítimas y líneas independientes que ofrecen

---

(122) Secretaría de Comunicaciones y ... Dirección General de Operación y ... Ob. Cit. diversas pp.

servicios regulares en él. Estos indicadores se localizan en los Anexos IV, V, VI y VII.

Efectuando un análisis comparativo de los tres primeros Anexos en lo que respecta al Puerto de Manzanillo, podemos observar que en 1981 se reportó el tiempo de espera mayor del período 1981-1983, registrando una cifra de 343.18 horas de espera para los buques que manejaron graneles minerales semimecanizados, lo que significa que esas embarcaciones fueron las más afectadas por el congestionamiento en el puerto en cuestión, debido a diversas causas, como se explicará más adelante.

Además, si analizamos el Anexo VII que muestra la aplicación de recargos por congestionamiento portuario, encontraremos que en Manzanillo se aplicaron efectivamente sobrecuotas en los fletes; habiéndose registrado un recargo por dicho concepto con un monto inicial en 1981 de 6 dólares E.U.A. por tonelada, disminuído en 1983 a 3.50 dólares por parte de las siguientes conferencias y líneas marítimas:

- 1) Línea Japan Line, en la ruta México-Japón.
- 2) Conferencia Hong Kong/Costa Oeste de México, en la ruta Costa Oeste de México a Japón.
- 3) Línea Nedlloyd Lines, en las rutas México-Japón, Taiwan-México y Hong Kong-México.
- 4) Conferencia Japón-México-Japón, en la ruta Japón-México, puertos del Pacífico.

Como es posible observar, el congestionamiento portuario en efecto estuvo presente en el Puerto de Manzanillo, llegándose a registrar una mayor intensidad del mismo en 1981 en comparación con 1982 y 1983, no obstante que en este último año se manejaron mayores volúmenes de carga, como se ha visto en las cifras del movimiento portuario de los Anexos VIII al XI, lo cual puede atribuirse en parte al incremento de la eficiencia en el manejo de carga.

Por lo que respecta a las causas del congestionamiento en Manzanillo, podemos apuntar que a fin de detectarlas se realizó una entrevista con un funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (123), quien señaló primeramente, que para 1984 este fenómeno se presentaba en Manzanillo ya esporádicamente y con poca durabilidad, debido fundamentalmente a que las operaciones en la descarga y carga de buques se llevan a cabo con mayor eficiencia en comparación con las que se realizaban en años anteriores, gracias a la preparación que se ha dado a los trabajadores portuarios y a la ampliación y mejor funcionamiento de las instalaciones del puerto.

En nuestra opinión ha influido también en la agilización de dichas operaciones, la baja importante del tráfico marítimo que se-

---

(123) Esta entrevista se efectuó con el Ing. Roberto Castro Cepeda de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, en el mes de septiembre de 1984 en la Ciudad de México, con el fin de conocer las causas del congestionamiento en Manzanillo durante los años 1981, 1982 y parte de 1983.

recibe en el puerto en cuestión.

Refiriéndose a las causas del congestionamiento en Manzanillo en 1981, 1982 y parte de 1983, Castro Cepeda indicó las siguientes:

- 1) Exceso de documentación solicitada a buques y cargas.
- 2) Insuficiencia de mano de obra en el puerto.
- 3) Irregularidades en el tráfico.
- 4) Deficiencias en el transporte terrestre.
- 5) Aspectos meteorológicos negativos.

Con respecto al exceso de documentación solicitada tanto a buques como a los propietarios de las mercancías que atraviesan por el -- puerto, podemos comentar que nuestro país ha tomado importantes -- medidas para tratar de lograr la simplificación de dicha documentación, es decir, la reducción al mínimo de los documentos que se presentan en puerto al arribo y zarpe de una embarcación y de aquellos que amparan una carga.

Para ello, México ha ratificado el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, el cual fue publicado en el Diario -- Oficial de la Federación el día 5 de septiembre de 1983. El texto de este Convenio se localiza como Anexo III de este trabajo.

En opinión personal, las disposiciones contenidas en el citado -- Convenio aún no han sido debidamente aplicadas en nuestro país, --

por lo que es de considerarse que los llamados "trámites burocráticos" continúan operando en nuestros puertos, entre ellos Manzanillo.

Mientras tales disposiciones no sean adoptadas de la manera que -- señala el Convenio, la eficiencia portuaria en México no podrá -- verse totalmente favorecida, propiciando así una tendencia al -- congestiónamiento de sus terminales marítimas.

En relación con la insuficiencia de mano de obra, cabe mencionar que en base a la explicación ofrecida por Castro Cepeda, este problema estuvo presente en Manzanillo hasta mitades de 1983, habiendo perjudicado las actividades del puerto durante 1981 y 1982 principalmente. Para 1984, este problema había sido ya resuelto.

Por lo que respecta a las irregularidades del tráfico, que pueden atribuirse a la falta de programación de buques "tramp" por parte de algunos usuarios del puerto, como CONASUPO, es posible señalar que esta causa ha sido una de las principales que ha ocasionado el congestiónamiento en ese puerto, como se puede demostrar con una noticia que apareció en un diario de la Ciudad de México en el año de 1980, aún con efectos en los dos años siguientes. Esta señalaba textualmente lo siguiente:

"MANZANILLO, Col. 14 de agosto.- Nueve barcos cargados con 84,000 toneladas de maíz, zorgo y azúcar permanecen varados debido al congestiónamiento en el puerto que im

pide realizar maniobras; además, 180 camiones fletados con diversas mercancías para ser transportadas a va---rios Estados están inmóviles por el mismo problema.

Esta situación origina pérdidas por medio millón de pe--sos diarios, dijo el Jefe de Estación de Ferrocarriles, Jesús Cervantes ...

... El congestionamiento irá en aumento, pues a partir de la semana próxima aumentará el número de barcos con granos importados, según el programa establecido por -la CONASUPO". (124)

Para el año de 1984, según manifestó Castro Cepeda en su entrevi--sta, esta situación relativa a irregularidades en el tráfico se --presenta con menor frecuencia, pero aún se llega a observar en va--rios puertos del país, inclusive en Manzanillo.

Con relación a las deficiencias en el transporte terrestre, pode--mos indicar que este problema se manifestó en un mayor grado du--rante el período 1980-1983, originado principalmente por la falta de carros de ferrocarril para el retiro de las cargas del puerto, entre ellas alimentos.

Para 1984, la escasez de unidades de ferrocarril se ha presentado en una escala menor, y para solucionar definitivamente el proble--ma, el Gobierno Federal ha programado llevar a cabo una fuerte in--versión durante el período 1984-1988. (125)

- 
- (124) "Varadas 84,000 tons. de granos en Manzanillo por Congestión Portuaria". EXCELSIOR. México D.F. 15 de agosto de 1980.p.27.  
 (125) "6.5 Billones para el Transporte ..." EL SOL DE MEXICO. -- Ob. Cit. p. 1.



En lo relativo a los aspectos meteorológicos desfavorables en Manzanillo, se hace posible explicar que en virtud de que estos fenómenos son inevitables, se hace necesario paralizar las maniobras de carga y descarga de embarcaciones cuando éstos se presentan, - por lo cual consideramos que es ampliamente recomendable que al concluir el mal tiempo en el puerto, se trabajen las 24 horas, a través de la implantación de tres turnos corridos de 8 horas cada uno, a efecto de despachar los buques que han sufrido retrasos a consecuencia de la presencia de temporales.

Resumiendo, el congestionamiento en el Puerto de Manzanillo ha -- llegado a alcanzar límites considerables, principalmente en 1981 y 1982, como ya se ha demostrado con las estadísticas antes analizadas. Si tomamos en consideración que para el año 1984 el congestionamiento de buques se observaba de manera esporádica en este - puerto, debido por un lado al incremento de eficiencia en el manejo de cargas y por otro a la escasez de cargas a nivel mundial, - es pertinente plantear la necesidad de que en lo futuro se lleve a cabo la prevención del fenómeno, adoptando las medidas que se - analizarán en el siguiente Capítulo.

#### 4.5.- ACAPULCO.

Aunque el Puerto de Acapulco posee una gran importancia en el aspecto turístico, representa también cierta relevancia para el co-

mercio exterior de México; y ha sido elegido para su análisis en la presente investigación debido a que lo consideramos un caso -- particular de congestionamiento en la costa del Pacífico, como se demostrará un poco más adelante en este mismo apartado.

Su zona de influencia comprende los Estados de Guerrero, Morelos, México e Hidalgo (126), lo cual le ha otorgado tradicionalmente - la oportunidad de movilizar ciertos volúmenes de carga tanto de - exportación como de importación.

Para conocer en detalle el Puerto de Acapulco desde un punto de - vista comercial, consideramos pertinente analizar las estadísti- - cas del movimiento portuario nacional de carga en el período 1980- 1983, localizadas en los Anexos VIII, IX, X y XI.

Si observamos y comparamos estos Anexos en el renglón que corres- ponde al Puerto en cuestión, podemos determinar que en el año de - 1980 se movilizaron 588,278 toneladas de carga; en 1981 587,654 - toneladas; en 1982 662,807 toneladas y en 1983 413,382 toneladas- (127), en tráfico de altura y cabotaje.

Estas cifras representan el .47%, el.44%, el .44% y el.27% respec- tivamente, del total del comercio exterior de México transportado por la vía marítima cada año.

---

(126) Secretaría de Comunicaciones y ... Comisión Nacional Coordi- nadora de ... Ob. Cit. "Acapulco". México. s/p.

(127) Secretaría de Comunicaciones y... Dirección General de Ope- ración y ... Ob. Cit. diversas pp.

A pesar de que estas cifras no nos muestran aún la existencia y el grado de congestión alcanzado en el puerto, es oportuno citar otras que con seguridad sí darán a conocer la presencia y magnitud alcanzada por ese fenómeno. Para ello, analizaremos los indicadores de este mismo fenómeno utilizados en el estudio de los puertos anteriores que consisten en los tiempos promedio de espera de los buques en puerto y los recargos que por ese concepto aplican las conferencias marítimas y las líneas no conferenciadas que prestan sus servicios en forma regular en el Puerto de Acapulco. Estas cifras se localizan en los Anexos IV, V, VI y VII.

Analizando de manera comparativa los tres primeros Anexos en la parte relativa a dicho Puerto, podemos observar que en 1981 se registraron mayores tiempos de espera para los buques que manejaron carga general fraccionada en comparación con los tiempos registrados en 1982 y 1983, habiendo alcanzado en ese primer año una espera promedio de 115.59 horas, mientras que en los dos años siguientes se reportaron esperas bastante inferiores.

Consideramos que esta situación se debió, al igual que en otros puertos del país, a la escasez de cargas en el ámbito internacional ocasionada por la crisis económica mundial, surgida a partir de 1982.

A pesar de que dichas cifras no alcanzaron una magnitud elevada en comparación con las registradas en otros puertos, sí fueron causa de aplicación de sobrecuotas a los fletes de los productos-

embarcados y desembarcados en Acapulco, como se puede observar en el Anexo VII de este trabajo.

El nivel que alcanzaron los recargos por congestionamiento en el puerto en cuestión sí puede considerarse de importancia, ya que inicialmente, en el año de 1981 se aplicó una sobretasa de 6 dólares E.U.A. por tonelada, misma que fue disminuída a 4.50 dólares para el año de 1983, debido a que el congestionamiento se había reducido en forma considerable.

Cabe hacer notar que frecuentemente las conferencias marítimas y diversas líneas navieras que operan en forma independiente, aplican recargos que no se justifican plenamente, o bien su causa es bastante menor que la justificación del monto del recargo, situación que podemos considerar como desventajosa en términos económicos para los usuarios del transporte marítimo, toda vez que los fletes se ven incrementados sustancialmente.

Volviendo al aspecto de la aplicación de recargos por congestionamiento en Acapulco, como ya se ha señalado, alcanzó un importante nivel, el cual fue aplicado en los términos planteados por parte de las siguientes conferencias marítimas y líneas navieras independientes:

- 1) Línea Japan Line, en la ruta México-Japón.
- 2) Conferencia Hong Kong/Costa Oeste de México, en la ruta costa oeste de México a Japón.

- 3) Línea Nedlloyd Lines, en las rutas México-Japón, Taiwan-México y Hong Kong-México.
- 4) Conferencia Japón-México-Japón, en la ruta Japón México, puertos del Pacífico.

Los recargos que aplicaron estas conferencias marítimas y líneas-  
navieras, no fueron suprimidos en su totalidad para el año de ---  
1983, como ya se ha señalado, lo cual significa que a pesar de --  
que en este año se movilizó un tonelaje menor de carga en comparaci  
ción con el movilizado los tres años anteriores, el fenómeno aún-  
se encontraba presente, razón por la cual el recargo continuaba -  
siendo aplicado.

Por otro lado, consideramos pertinente referirnos ahora a las cau-  
sas que originaron y mantuvieron latente el problema del conges-  
tionamiento en Acapulco, por lo que es oportuno señalar que se --  
llevó a cabo una visita a ese puerto (128), con el objeto de conoce  
r tales causas, las cuales se indican a continuación:

- 1) Escasez de muelles.
- 2) Tramitación lenta de la documentación de las cargas.
- 3) Ineficiencia de mano de obra y movimientos de huelga.
- 4) Irregularidades en el tráfico.

---

(128) La visita al Puerto de Acapulco se realizó en el mes de di-  
ciembre de 1982 durante un período de 2 días, con el fin de  
investigar las causas por las cuales se había presentado el  
fenómeno del congestionamiento en ese puerto.

- 5) Aspectos meteorológicos desfavorables.
- 6) Alzas desmedidas a las tarifas de los trabajadores. Este renglón es la causa de la ruina de este puerto, por lo cual Manzanillo se ha visto favorecido.

Por lo que respecta a la escasez de muelles en el puerto en cuestión, podemos comentar que este aspecto es uno de los principales problemas que en él se presentan, ya que se le ha dado una importancia superior al aspecto turístico en comparación con el comercial, y por tal motivo el puerto se encuentra limitado en su expansión y crecimiento.

En este sentido podemos señalar que en los últimos años se han llevado a cabo algunas nuevas construcciones con las que se beneficia únicamente al turismo, tales como la construcción del muelle para la recepción de cruceros de pasaje y una terminal para pasajeros, sin embargo, en lo que toca a muelles para buques mercantes y almacenes para el depósito de carga, muy poco ha sido lo que se ha realizado últimamente, debido a los motivos antes expuestos.

En virtud de lo anterior, el Puerto de Acapulco presenta actualmente muy escasas posibilidades para desarrollarse como puerto comercial.

Con relación a la tramitación lenta de la documentación de las --

cargas cabe mencionar que, como ya se ha explicado en repetidas ocasiones, el Gobierno de México ha realizado algunos esfuerzos por lograr el despacho ágil tanto de buques como de cargas; esto ha consistido en la adopción y promulgación del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, cuyo texto se puede -- consultar en el Anexo III de este trabajo.

A pesar de la promulgación en México de dicho Convenio, es importante dejar aquí asentado que aún persisten las trabas burocráticas en los puertos nacionales, inclusive en el Puerto de Acapulco, lo cual contribuye en gran medida al retraso de embarcaciones y cargas, propiciando a su vez la presencia del congestionamiento portuario. Por tal motivo nos atrevemos a sugerir una aplicación real y efectiva del Convenio antes citado.

En lo relativo a la ineficiencia de mano de obra y movimientos de huelga, podemos señalar que en el puerto en cuestión se presenta con frecuencia el problema de la falta de trabajadores debidamente capacitados en el manejo de cargas, lo cual trae como consecuencia que las maniobras se vean entorpecidas y retrasadas. De igual forma el problema de "huelga" por parte de los trabajadores portuarios de Acapulco ha sido un fenómeno que ha afectado su operatividad y eficiencia. Un hecho de esta naturaleza se presentó a finales del mes de enero y principios de febrero de 1982 (129), con -

---

(129) Así fue manifestado por el Sr. Gustavo Rodríguez Zepeda, es-  
tudiante del Puerto de Acapulco, quién fue entrevistado du-  
rante la visita efectuada al mismo, en diciembre de 1982.

el cual el congestionamiento portuario se hizo evidente.

Para el año de 1984, estos dos últimos problemas ya habían sido resueltos en su totalidad, según indicó Roberto Castro de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, durante su entrevista para recabar información sobre el Puerto de Manzanillo.

Haciendo referencia a las irregularidades en el tráfico, es posible indicar que este problema, si no llegó a representar uno de los más importantes, sí llegó a ser significativo en el congestionamiento de Acapulco en 1981 y 1982, toda vez que los agentes marítimos de las líneas navieras que sirven el puerto, no llegaron a programar debidamente los arribos de sus buques; situación que ocasionó en varias ocasiones la acumulación de varios de ellos en el antepuerto. Para 1984, este problema se presentaba de manera esporádica, debido posiblemente a que aún se manejan tonelajes de carga inferiores en comparación con los años anteriores.

En relación con los aspectos meteorológicos desfavorables, cabe explicar que en este puerto, como sucede en todos los demás, es inevitable la presencia de fenómenos naturales, como temporales, tormentas, marejadas o huracanes, entre otros; por lo cual las maniobras de descarga y carga de buques se hacen imposibles en cuanto a su realización. De esta manera se hace obvio suponer que tales buques sufren mayores estadías en el puerto y en ocasiones --



sobrestadías con reflejos de congestionamiento; situaciones que traen consigo trastornos económicos para sus armadores, con incidencia en el incremento de los fletes marítimos por la aplicación de recargos.

Con el fin de disminuir al mínimo posible las estadías y sobrestadías de las embarcaciones, motivadas por esta última causa, y como se ha planteado en puntos anteriores, nos atrevemos a sugerir una vez más que, al finalizar dichos fenómenos, se implanten en el puerto tres turnos de trabajo corridos de 8 horas durante las 24 del día, coadyuvando de esta manera a la agilización de las maniobras portuarias y asimismo al despacho de naves y cargas.

Por otra parte, en lo que respecta a las alzas desmedidas de las tarifas de maniobras portuarias, cabe indicar que lejos de beneficiar al puerto, se le ha perjudicado en gran medida, ya que una buena parte de los buques que se recibían, ahora realizan escala en el Puerto de Manzanillo.

Finalmente y a manera de resumen, podemos señalar que no obstante que el Puerto de Acapulco es ampliamente conocido como un puerto turístico, también tiene importancia desde un punto de vista comercial, lo cual ha motivado inclusive la presencia del congestionamiento en el mismo, como se ha demostrado que sucedió en los años 1981 y 1982 con el registro de tiempos promedio de espera de buques que no pueden pasarse por alto.

Considerando lo anterior, además del hecho que en 1983 y 1984 se combatió el problema debido principalmente a una baja del comercio exterior de México en comparación con años anteriores y, a la escasez de cargas en el plano internacional, exponemos la gran necesidad de prevenir la reaparición del problema no sólo en el --- puerto en cuestión, sino en todo el sistema portuario nacional, - como analizaremos en el Capítulo siguiente.

## CONCLUSIONES DEL CAPITULO 4.

Como se ha comprobado a lo largo del presente capítulo, la presencia del congestionamiento portuario en nuestro país fue un hecho real principalmente durante los años 1981, 1982 y en algunos puertos mexicanos hasta principios de 1983.

Como también se ha observado, la aplicación de recargos por congestionamiento llegó a alcanzar en muchos casos un grado tal que llegó a ocasionar una gran preocupación en el sector de los usuarios mexicanos del transporte marítimo, ya que fueron estos quienes tuvieron que cubrir los gastos directos e indirectos de dicho problema, con el subsecuente encarecimiento de sus productos -- transportados por la vía marítima y que fueron embarcados o desembarcados por puertos que padecían la enfermedad.

Cabe señalar que con el encarecimiento de esos productos, los usuarios de dicho modo de transporte obtuvieron la ventaja de transferir los gastos originados por el congestionamiento portuario a los compradores de los mismos y éstos a su vez a los consumidores, -- quienes finalmente tuvieron que absorber los costos totales del transporte.

A partir de 1983 el fenómeno fue desapareciendo paulatinamente no por una lucha constante para combatirlo, pero sí debido a la escasez de cargas a nivel internacional ocasionada por la crisis eco-

rómica mundial que ha afectado principalmente a los países en desarrollo, entre ellos México.

Por tal motivo, es de considerarse que el tráfico marítimo internacional se ha visto afectado considerablemente, inclusive el que se recibe en puertos nacionales.

Sin embargo, podemos estimar que el fenómeno del congestionamiento en muchos de ellos no es un problema que haya quedado resuelto para siempre, sino por el contrario, cuando llegue a presentarse un tráfico superior al registrado en 1983 y 1984, o similar al de los tres años anteriores, dicho fenómeno hará nuevamente su aparición en caso de no preverse debidamente.

De esta manera es de suma importancia subrayar que en lo sucesivo deberán adoptarse medidas efectivas, a fin de prevenir una reaparición del problema aquí analizado. De estas medidas hablaremos detalladamente en el Capítulo 5.

Adelantando en parte lo que puede considerarse entre las medidas de mayor importancia para prevenir el fenómeno del congestionamiento portuario en nuestro país, materia también del presente Capítulo, es el aspecto relativo a la aplicación real y efectiva del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, del cual se ha observado en la práctica una raquítica adopción de sus normas y recomendaciones, a pesar de haber sido ya ratificado

por México.

Por esta razón, el exceso y la duplicación de la documentación, así como los trámites solicitados en los puertos nacionales a las embarcaciones y sus cargas, han ocasionado gastos elevados para los propietarios de éstas, los cuales se resarcan incrementando los precios de sus productos.

Por otra parte, es conveniente precisar que ante la injustificada aplicación de recargos por congestión portuario en el país, se requiere que el Gobierno Federal tome las medidas apropiadas para su solución, como lo podría ser la reforma a los Artículos 255-F, 255-G, 255-H y 255-K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a efecto de implantar la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de aprobar las tarifas de fletes marítimos y no solamente de registrarlas como sucede actualmente en 1985. Con esta facultad se haría posible únicamente la aprobación de recargos a los fletes que sean plenamente justificados, a criterio de dicha Dependencia.

Por lo anterior, cabe concluir que es de vital relevancia conocer en detalle éstas y otras medidas posibles de adoptarse en el ámbito nacional a fin de evitar la reaparición del fenómeno del congestiónamiento en nuestros puertos.

CAPITULO 5. MEDIDAS ADOPTADAS POR ALGUNOS PAISES Y RECOMEN-  
DACIONES PARA LA PREVENCION DEL PROBLEMA.

En virtud de que ha quedado ilustrado lo suficientemente el fenómeno del congestionamiento portuario en el ámbito nacional, -- es de considerarse oportuno conocer en el presente Capítulo las -- diversas medidas y políticas que han sido adoptadas por otros países en forma unilateral, así como las recomendaciones de reconocidos organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas, y asimismo la importancia que tiene para el país el -- lograr la prevención del problema en lo futuro, partiendo de la -- base que para 1984 y principios de 1985 el citado fenómeno ha quedado resuelto de manera temporal.

Es importante conocer las diversas medidas prácticas adoptadas -- por otros países para prevenir o solucionar la presencia del fenómeno, debido a que éstas pueden ser de gran utilidad para lograr-- la prevención del mismo en puertos nacionales.

De esta forma analizaremos algunos casos que de manera general nos muestran soluciones viables y efectivas para nuestro problema.

5.1.- MEDIDAS UNILATERALES.

Antes de iniciar el análisis de las medidas tomadas en forma unilada

teral por parte de algunos países para solucionar o simplemente - prevenir en sus puertos el problema del congestionamiento, es pertinente aclarar que los casos citados a continuación han sido elegidos a manera de ejemplo y al azar sin obedecer un orden geográfico o cronológico, por lo cual solamente se explicarán algunos - de ellos de manera un tanto genérica.

a) TRINIDAD Y TOBAGO.

El puerto principal de este país del área del Caribe lo constituye Puerto España, el cual presentó serios problemas de congestionamiento durante la década de los setenta.

Al percatarse de la magnitud del problema mediante la aplicación- de recargos por ese concepto por parte de las conferencias marítimas, el Gobierno de ese país decidió entonces poner en práctica - las siguientes medidas:

- i) Desviar algunos buques a puestos de atraque fuera del puerto.
  - ii) Acelerar el ritmo de entrega de la carga.
  - iii) Acelerar la compra de equipo de manipulación de mercancías.
- (130)

Estas medidas fueron útiles desde luego para aminorar el congestionamiento existente en Puerto España, más no suficientes para - combatirlo por completo.

---

(130) ONU. UNCTAD. "Recargos por Congestión de los Puertos". ---  
TD/B/C.4/130 Supp. 1. p. 65.

No cabe duda que el desvío de buques hacia otros puertos, ocasionado por el congestionamiento portuario mismo, puede considerarse como una medida práctica que coadyuva a impedir que el fenómeno - continúe agravándose, sin embargo, es conveniente señalar que no es una de las medidas que más conviene a los usuarios, toda vez - que éstos deben costear por su cuenta el transporte terrestre adicional para el traslado de sus cargas hasta el punto final de destino. Por tal motivo, en nuestra opinión es más ventajosa la adopción de otras medidas que ayudan tanto a descongestionar el puerto de que se trate, como a no perjudicar a los usuarios del transporte marítimo.

Por lo que respecta a la medida relativa a acelerar el ritmo de entrega de la carga, cabe decir que ésta sí puede considerarse como una medida efectiva que puede reportar resultados positivos a mediano plazo, ya que de esta manera se hará factible la agilización de las maniobras de descarga y carga de las embarcaciones -- que esperan ser atendidas, coadyuvando a la desaparición paulatina del congestionamiento, o en su caso a la prevención del mismo.

La medida referente a acelerar la compra de equipo de manipulación de mercancías, desde un punto de vista técnico, puede considerarse como de gran utilidad para contribuir a la solución o a la prevención del problema, toda vez que entre más moderno y más variado - sea ese equipo, más ágiles y rápidas se harán las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto, contribuyendo así de manera importante al despacho oportuno de los buques.



Estas medidas llegaron a reportar importantes beneficios para disminuir en gran medida el congestionamiento aparecido en Puerto España durante los años 1971 y 1972. (131)

b) KENYA.

Este país que se localiza en la región oriental del Continente -- Africano, posee un puerto de gran importancia para su comercio exterior que es Mombasa, el cual cuenta con trece muelles de gran calado para el manejo de carga general. (132)

El Puerto de Mombasa ha llegado a presentar en diversas épocas serios problemas de congestionamiento tanto de buques como de mercancías, reportando entre sus causas principales las siguientes: escasez de vagones de ferrocarril, incremento del tráfico de buques en importantes porcentajes y la disminución de la productividad de cada embarcación atendida.

Con base en las causas de dicho congestionamiento, el Gobierno de Kenya y la administración del Puerto de Mombasa decidieron entonces poner en práctica las siguientes medidas:

- i) Incrementar la utilización del autotransporte, camiones.
- ii) Llevar a cabo la programación de arribos de las naves.
- iii) Incrementar el personal del puerto y ofrecer una mayor capa-

---

(131) Idem.

(132) Ibidem. p.88.

citación tanto al de nuevo ingreso como al ya existente. (133)

En opinión muy particular, es de considerarse aquí el momento propicio para indicar que las medidas aplicadas en el Puerto de Mombasa fueron bastante atinadas, toda vez que éstas tuvieron una relación bastante estrecha con las causas del fenómeno, citadas anteriormente.

Con respecto a la medida relativa a incrementar la utilización -- del autotransporte, podemos señalar que ésta fue de gran utilidad para descongestionar el puerto en cuestión, ya que las cargas que llegaban a él tenían que ser detenidas debido a la falta de transporte ferroviario, y, ampliando la capacidad de transporte terrestre se hizo posible dar una mayor fluidez a las cargas depositadas en el recinto portuario.

Con la medida referente a la programación de arribos de las embarcaciones, considerada también como de gran utilidad, se hizo posible coordinar y regular el número de barcos a recibirse con el número de puestos de atraque disponible en el puerto, con lo cual -- se permitió dar atención inmediata a cada uno de dichos buques, -- evitando de esta manera el tenerlos fondeados en el antepuerto y -- reduciendo por consiguiente sus respectivos tiempos de espera.

Finalmente, con el incremento y capacitación del personal portuario, el Puerto de Mombasa tuvo la oportunidad de incrementar su -- eficiencia en el manejo de mercancías, incluyendo naturalmente -- aquellas que de inmediato pasan de la embarcación a la unidad de-

---

(133) Ibidem. p. 93-94.

autotransporte o viceversa, incrementando con ello la eficiencia global del puerto y reduciendo así las estadías de los buques.

Con la adopción de estas medidas, el Puerto de Mombasa disminuyó el problema del congestionamiento a un mínimo en un mediano plazo, lo cual se reflejó en forma notable en beneficio de su comercio exterior.

c) VENEZUELA.

En el caso de este país, localizado en la costa del Atlántico de América del Sur, podemos encontrar casos importantes de congestión portuario, como lo es por ejemplo el caso particular del Puerto de La Guaira que aquí analizaremos, el cual experimentó el fenómeno a finales de la década de los años setenta.

Considerando que las causas que originaron el problema en la Guaira fueron de gran magnitud, las medidas adoptadas para solucionar el problema fueron, asimismo, de gran relevancia y profundidad. Para conocer las medidas tomadas al respecto, consideramos pertinente citar en primer término las causas de la congestión en dicho puerto, las cuales fueron las siguientes:

- Dispersión de la administración portuaria.
- Paralización de la administración portuaria.
- Paralización en el desarrollo de la infraestructura portuaria.

- Crecimiento brusco de la carga. (134)

Como se puede observar, las tres primeras causas del problema que nos ocupa son de carácter eminentemente administrativo y de organización portuaria, mientras que la cuarta es de carácter técnico. Por estos motivos, el Gobierno de Venezuela vió la conveniencia - en primer lugar de llevar a cabo la delimitación de las funciones respectivas en la Dependencia más apropiada, para lo cual fue -- creado el Instituto Nacional de Puertos (INP) en 1976, como en en te autónomo adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Una vez creado dicho Instituto, diversos puertos de este país padecían aún la enfermedad del congestionamiento, y se decidió entonces atacar de manera directa las causas que lo provocaban con la adopción de las medidas siguientes:

- i) Adquisición masiva de equipos.
- ii) Incremento de la operatividad puerto-aduana.
- iii) Desvío de buques.
- iv) Uso de puertos alternos. (135)

Con la adquisición masiva de equipos y la motivación a los recursos humanos del puerto, se hizo posible incrementar el rendimiento operacional por hora/hombre, logrando de esta manera incremen-

---

(134) ONU. UNCTAD. "Caso de Estudio. Causas y Consecuencias de la Congestión en el Puerto de la Guaira". Doc. sin núm. p. 312.  
 (135) Ibidem. p. 327.

tar la productividad en el manejo de la carga.

Con respecto a la medida sobre el incremento de la operatividad - puerto-aduana, cabe señalar que fue considerada como una medida - de emergencia para descongestionar el puerto de sus cargas acumuladas.

Esta medida consistió básicamente en retirar la carga del área -- portuaria, aún cuando no hubiese cumplido con el trámite aduanero correspondiente, a fin de ser depositada en almacenes públicos o privados por cuenta del consignatario en los siguientes casos: -- cuando hubiese permanecido más de 10 días en el puerto a partir de la fecha de recepción, cuando hubiese sido descargada directamente al transporte terrestre o por mutuo acuerdo entre el INP y el importador.

La base jurídica de dicha medida fue: la Ley de Aduanas y su Reglamento, la Ley del INP y su Reglamento y cinco Decretos del Eje cutivo.

Por otra parte, las medidas relativas al desvío de buques y al uso de puertos alternos, coadyuvaron en una gran escala a descongestionar los puertos, principalmente el de La Guaira, a pesar de la resistencia de los sectores directamente afectados.

Como ya se ha señalado anteriormente, éstas dos últimas medidas - no son en nuestra opinión las más acertadas, toda vez que el sector de los usuarios es el más afectado debido a la elevación de -

costos de sus productos, por tener que pagar fletes terrestres -- más elevados para el traslado de sus mercancías hasta el punto de destino final.

Con la aplicación de las medidas mencionadas se hizo factible el descongestionamiento de los puertos venezolanos, habiéndose llevado a cabo naturalmente un fuerte aumento en la capacidad de los mismos para atender con una mayor eficiencia los buques y las cargas que requirieron de sus servicios.

En resumen, los casos de los tres países analizados pueden constituir ejemplos prácticos de gran utilidad para el momento en que se decida incrementar sustancialmente la productividad de los puertos mexicanos, ya que es de vital importancia para la economía de nuestro país llevar a cabo la prevención del fenómeno del congestionamiento portuario como se explicará en el apartado 5.3 del presente trabajo.

A continuación se analizarán las recomendaciones de mayor relevancia en torno a dicho fenómeno, que se han dado a conocer por parte de un reconocido organismo internacional.

## 5.2.- RECOMENDACIONES POR PARTE DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS.

Es importante mencionar que la Organización de las Naciones Uni--

das es un organismo internacional que se ha preocupado por conocer y solucionar tanto la problemática del transporte marítimo como la problemática portuaria en el orden mundial; labor desarrollada a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD), cuyas siglas en el idioma inglés son UNCTAD, y dentro de ésta, por la Comisión del Transporte Marítimo.

Esta Comisión, mediante su Sección de Puertos ha constituido un grupo de expertos para analizar en forma particular el problema del congestionamiento portuario que ha afectado de manera principal a las economías de países en desarrollo.

Entre los estudios de mayor relevancia elaborados por dicho grupo de expertos se encuentra uno relativo a las medidas para prevenir el problema sobre congestionamiento portuario (136), en el cual se estudia y analiza una serie de recomendaciones que pueden ser adoptadas por los países interesados a fin de prever dicho problema.

En virtud de que en un puerto intervienen diversos intereses y elementos, las medidas para prevenir el congestionamiento portuario, de acuerdo con el criterio del citado grupo, se dividen en:

a) Medidas relacionadas con la carga.

---

(136) ONU. UNCTAD. "Medidas para Prevenir la Congestión Portuaria". Doc. sin núm. p. 395.

- b) Medidas relacionadas con el buque.
- c) Medidas relacionadas con el puerto. (137)
- a) Medidas relacionadas con la carga:

Si tomamos en consideración que de la rapidez y eficiencia con que se desaloje la carga de un puerto depende en gran medida la buena calidad de los servicios que presta éste para evitar demoras a -- las embarcaciones que arriban a él, es entonces de vital importancia el buscar la reducción al mínimo posible del tiempo de permanencia de las mercancías dentro del área portuaria, para lo cual la UNCTAD recomienda se adopten las siguientes medidas:

- i) Reducir el período de franquicia de las cargas.
- ii) Elevar las cuotas de los servicios de almacenamiento de tránsito.
- iii) Concientizar a las entidades gubernamentales que utilizan -- las áreas de almacenamiento por períodos excesivos, a retirar sus cargas lo antes posible.
- iv) Modificar las prácticas comerciales y gubernamentales respecto a importaciones y exportaciones. (138)

Asimismo, es de vital importancia para el puerto el disponer tanto de unidades de ferrocarril como de autotransporte suficientes -- para desalojar con rapidez las cargas de importación, así como -- disponer de vías férreas y carreteras hacia el interior del país,

---

(137) Ibidem. p. 396.

(138) Idem.



a efecto de coordinar las actividades del transporte marítimo con el terrestre. En este sentido se recomienda:

- v) Canalizar al puerto las unidades de ferrocarril y de autotransporte necesarias y/o adquirir nuevas unidades.
- vi) Construir vías férreas y carreteras que conecten el puerto -- con el resto del territorio nacional.

De igual manera, cabe mencionar que los métodos de embalaje de -- las mercancías son partes determinantes en la velocidad de manipulación de las mismas, por lo cual es recomendable:

- vii) Investigar permanentemente sobre las mejoras en estos métodos y su aplicación al tráfico del puerto en coordinación -- con los usuarios.

En el caso de estar en posibilidades de aplicar las citadas medidas en forma paulatina y constante, la productividad del puerto -- podrá verse ampliamente beneficiada.

b) Medidas relacionadas con el buque:

Importantes estudios realizados por el grupo de expertos sobre la materia que aquí se analiza, han demostrado que el arribo desordenado de buques a un puerto ocasiona la acumulación de éstos y por consiguiente la aparición del fenómeno sobre congestionamiento -- portuario.

La solución a este problema podría ser la programación anticipada de las embarcaciones, sin embargo, ante la existencia de líneas -navieras cuyos buques arriban a un puerto en forma regular y ante la presencia de embarcaciones que ofrecen servicios irregulares, -y que arriban frecuentemente en forma simultánea, la UNCTAD plantea la adopción de las siguientes medidas:

- i) Establecer una comunicación constante con navieros sobre la información anticipada de los arribos de sus embarcaciones, así como el tonelaje y tipo de productos a cargar y/o descargar.
- ii) Elaborar esquemas de arribos de buques.
- iii) Establecer convenios con conferencias marítimas a través de sus representantes, a fin de lograr arribos más o menos programados.
- iv) Distribuir en el buque las maniobras de descarga y carga de -productos en forma adecuada en bodegas y escotillas. (139)

Es obvio suponer que cada armador tiene ya programados ruta e itinerario de sus embarcaciones, aunque los servicios que presten -- sean regulares o irregulares, pero si se toman en cuenta todas y cada una de las eventualidades que se experimentan en una travesía, sus programas son modificados en ocasiones de manera ligera y en otras de manera excesiva.

Por tales motivos podemos considerar que la programación de un -- arribo o un zarpe es en ocasiones difícil de determinar. Sin em--

---

(139) Ibidem. p. 397.

bargo, en nuestra opinión, puede ser sumamente ventajoso tanto para el armador como para el administrador del puerto, el mantener abierto un canal de comunicación constante que les permita conocer a uno la situación del otro, a efecto de dar una mayor fluidez a todos los buques que demandan sus servicios portuarios, procurando evitarles sobrestadías.

c) Medidas relacionadas con el puerto:

Desde un punto de vista práctico, el puerto es considerado por el grupo de expertos de las Naciones Unidas como el órgano principal dentro del fenómeno del congestionamiento portuario, toda vez que de éste depende en gran medida la rapidez que pueda darse al manejo de cargas en el paso del transporte terrestre al marítimo y viceversa, así como la atención ágil y dinámica que se dé a las embarcaciones; ambos aspectos en base a la capacidad de recepción de mercancías y buques que se tenga en forma simultánea.

De esta manera, es de suma importancia que el puerto mismo conozca los tonelajes de carga que se movilizan a través de él, los productos de importación y exportación que se reciben, la utilización de sus muelles, velocidades de manipulación de la carga, tiempos de permanencia de buques y mercancías, frecuencia de visitas de las líneas navieras y tipos de embarcaciones que arriban al puerto, entre otros aspectos, por lo cual se hace indispensable disponer de un sistema estadístico eficiente, como medida fun

damental tanto para prevenir como para aliviar en su caso el congestionamiento portuario. (140)

Teniendo el conocimiento preciso de la eficiencia de recepción y despacho tanto de buques como de mercancías, los directivos del puerto estarán en condiciones de poner en práctica las medidas -- más apropiadas para hacer fluído su movimiento y evitar así la -- acumulación de los mismos.

Entre las medidas relacionadas con el puerto recomendadas por el multicitado grupo de expertos a fin de prevenir o solucionar el - congestionamiento portuario, se encuentran las siguientes:

- i) Llevar a cabo una organización laboral flexible que permita a los trabajadores portuarios estar concientes que su fuente de trabajo es el aspecto de mayor relevancia en su vida cotidiana.
- ii) Establecer un esquema de incentivos en beneficio de los trabajadores del puerto.
- iii) Realizar una capacitación efectiva en cada sector laboral -- del puerto.
- iv) En la medida de lo posible, disponer de instalaciones sufi--- cientes para garantizar una capacidad de reserva adecuada.
- v) Contar con equipo adicional para casos de emergencia, lo cual puede lograrse mediante convenios con puertos cercanos.
- vi) Establecer, por parte de la autoridad portuaria, un programa-

de consultas entre usuarios, armadores, agentes comerciales y las autoridades mismas, con la finalidad de prevenir o solucionar problemas comunes y/o particulares.

vii) Establecer y sostener un plan maestro de desarrollo del puerto, a fin de programar la construcción de nuevos atracaderos y almacenes.

viii) Adaptar el transporte terrestre a las necesidades del puerto.  
(141)

Estas medidas que pueden ser adoptadas por cualquier país con problemas de congestionamiento o con la amenaza de experimentarlo, - contribuirían considerablemente a incrementar la eficiencia y productividad de cualquier puerto, lo cual es altamente deseable para cualquier armador, debido a que éste va siempre en busca de lograr la reducción al mínimo posible del tiempo de estancia de sus buques en puerto.

Por otra parte, es conveniente señalar que la UNCTAD lleva a cabo una muy importante tarea que consiste en ofrecer asistencia técnica en materia de puertos a cualquier país interesado que lo solicite, principalmente a países en desarrollo.

Esta asistencia consiste básicamente en remitir a un experto o un grupo de expertos al país interesado, a fin de estudiar detenidamente las condiciones del puerto afectado para proponer posteriormente las diversas alternativas de solución.

Finalmente, por lo que respecta a este apartado, se puede concluir

---

(141) Ibidem. pp. 398-399

que las medidas propuestas por Naciones Unidas, citadas anteriormente, así como su programa de asistencia técnica en materia de puertos, pueden ser considerados por aquellos países con tendencia a sufrir el problema del congestionamiento portuario, ya que la escasez de cargas a nivel mundial que se experimenta aún a principios de 1985 puede ser aprovechada para tener presente la importancia que representa lograr la prevención de dicho fenómeno y de la cual haremos referencia a continuación.

### 5.3.- IMPORTANCIA DE PREVENIR EL PROBLEMA EN MEXICO.

Una vez habiendo analizado en términos generales las medidas adoptadas por algunos países, así como las diversas recomendaciones por parte de la Organización de las Naciones Unidas en torno al problema del congestionamiento portuario, nos avocaremos en esta parte final del trabajo a explicar de la mejor manera posible, la importancia que representa para cualquier país en desarrollo como México, el lograr la prevención del fenómeno en cuestión.

Cabe señalar que se ha elegido un análisis de la prevención y no de la solución del congestionamiento portuario, debido a que a la fecha, enero de 1985, no se presenta tal fenómeno en puertos mexicanos, sin embargo, existe la posibilidad de que al incrementarse en ellos el tráfico de buques y el manejo de cargas, pueda éste presentarse nuevamente si no se adoptan medidas adecuadas para tal fin, a las cuales ya se ha hecho referencia con anterioridad.

Además, tomando en consideración que actualmente dicho problema - ha quedado resuelto temporalmente en nuestros puertos debido principalmente a la escasez de cargas producida por la crisis económica mundial, en opinión de los expertos en la materia por parte de las Naciones Unidas "es mucho más difícil eliminar la congestión una vez producida que evitar que se produzca" (142); por lo tanto es preferible desde ahora poner en práctica en el país todas aquellas medidas tendientes a evitarla, que empezar a atacarla después de haberse realizado su reaparición.

De esta manera podemos agregar, que es de vital importancia para México evitar una nueva aparición del multicitado fenómeno en sus puertos, debido a que éste es un proceso que trae como resultado final una grave lesión en la economía nacional, como a continuación se detalla.

El congestionamiento portuario lleva siempre consigo una cadena de hechos que primeramente se manifiesta con la saturación de buques en espera de muelle y/o de cargas en espera de ser despachadas para su retiro del puerto.

En segundo término, se producen mayores tiempos de espera tanto de los buques que ofrecen servicios regulares como de los que ofrecen servicios irregulares, incrementándose de esta manera sus respectivos costos de operación.

---

142) ONU. UNCTAD. "Recargos por Congestión de los Puertos: Cuestiones de Política. Informe preparado por la Secretaría de la UNCTAD" TD/B/C.4/130 p. 15.

En tercer lugar, las conferencias marítimas y líneas independientes que prestan servicios regulares, aplican recargos por congestión a los fletes de los productos que se exportan o importan por un puerto congestionado. Paralelamente, los armadores de buques que prestan servicios irregulares aplican el cobro de demoras a consecuencia del mismo problema. En ambos casos, el armador se resarce por el incremento en los costos de operación que reportan sus embarcaciones al permanecer un mayor tiempo en puerto que el programado inicialmente.

Asimismo, ambas situaciones provocan en cuarto orden un fuerte incremento de los fletes marítimos aplicados a los productos de importación y exportación. De igual manera, se origina un gran retraso en la entrega de tales productos, con la elevada posibilidad de que aquéllos de naturaleza perecedera sufran mermas o pérdida total.

En quinto término, se amplía en gran proporción la posibilidad de pérdida de los mercados para los productos de exportación y un elevado incremento de los costos totales de los productos de importación, lo que se traduce en una baja de las exportaciones con el encarecimiento de las importaciones suntuarias.

En sexto lugar, con ello se ocasiona un déficit en la Balanza Comercial del país, con el que se produce asimismo un déficit en la Balanza de Pagos y con ello una grave lesión en la Economía Nacional.



Por tal motivo, recalcamos y subrayamos la urgente necesidad de -  
prevenir una nueva aparición del problema del congestionamiento -  
en los puertos mexicanos, el cual estuvo presente en un gran núme-  
ro de ellos durante una parte de la década de los setenta y princi  
pios de la presente.

En virtud de lo anteriormente expuesto, hacemos votos porque el -  
ya tantas veces citado fenómeno, analizado a lo largo del presen-  
te trabajo, se prevenga con las medidas adecuadas antes de que ha  
ga su nueva aparición en puertos nacionales.

Con respecto a dichas medidas, cabe señalar que en la parte co---  
rrespondiente a Conclusiones Generales se hará referencia a aque-  
llas que se proponen para su adopción desde el punto de vista del  
autor de esta investigación, a fin de que las autoridades corres-  
pondientes analicen la posibilidad de ponerlas en práctica a la -  
mayor brevedad posible en virtud de que se requiere un sistema --  
portuario eficiente digno de nuestro comercio exterior.

## CONCLUSIONES DEL CAPITULO 5.

Al abordar el presente Capítulo se señaló que se analizarían algunas medidas ya adoptadas por países que han padecido un congestionamiento en sus puertos, así como diversas recomendaciones efectuadas por parte de las Naciones Unidas en el mismo sentido.

En efecto, dichas medidas y recomendaciones han sido ya analizadas y serán tomadas en consideración en la parte de Conclusiones Generales al hacer referencia a aquellas que se sugieren para lograr la prevención del problema en puertos mexicanos, toda vez -- que siempre es de gran provecho conocer las experiencias ajenas -- para prever los problemas propios.

Llegando a la conclusión de que el congestionamiento en un puerto es provocado por la falta de capacidad del mismo para atender con eficiencia y rapidez los buques y las mercancías que solicitan de sus servicios, es posible concluir también que la fórmula requerida es precisamente el incrementar esa capacidad de acuerdo con -- las necesidades imperantes, para lo cual es conveniente aplicar -- medidas tendientes a acelerar el aumento de la productividad.

Considerando este aspecto, es oportuno indicar que si en un puerto intervienen diversos intereses, es recomendable que cada uno de ellos tome medidas en forma particular, pero de común acuerdo entre sí; criterio que es utilizado por los expertos sobre conges--

ción portuaria de la UNCTAD al señalar que la prevención del problema puede lograrse mediante la adopción de medidas relacionadas con la carga, con el buque y con el puerto.

En este sentido, es aceptable y recomendable llevar a la práctica el criterio de dicho grupo de expertos, ya que seguramente los resultados serán ampliamente positivos en los puertos nacionales.

Como conclusión final, es de gran importancia dejar claramente -- asentado que por corresponder a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la organización y la administración de los puertos del país, debe ser ésta la Dependencia del Ejecutivo Federal la que -- contribuya en mayor grado a la aplicación de las medidas señala-- das, para beneficio de los puertos mexicanos, del comercio exte-- rior de México y de la propia Economía Nacional.

## CONCLUSIONES GENERALES.

Partiendo de la premisa que el congestionamiento portuario no es más que la falta de capacidad de un puerto para atender eficientemente las embarcaciones y mercancías que solicitan de sus servicios, podemos señalar que los motivos en los cuales se fundamenta su origen son de una amplia variedad, sin embargo, entre los principales y de mayor importancia detectados en el presente trabajo podemos citar los siguientes:

- Falta de una administración portuaria capaz de tomar medidas de emergencia en casos de incremento de tráfico de buques y/o de acumulación de cargas.
- Falta de programación de algunos usuarios del sistema portuario nacional e incumplimiento en los programas de importación por parte de otros, principalmente grandes usuarios públicos.
- Falta de una coordinación adecuada entre los sectores que interviene en la actividad portuaria, como lo son: usuarios, armadores o sus representantes, prestadores de servicios de ferrocarril y autotransporte, trabajadores portuarios y autoridades, entre otros.

Además, se ha hecho posible determinar que el congestionamiento portuario es un fenómeno de carácter internacional, ya que puede aparecer tanto en países desarrollados como en desarrollo; sólo que con una mayor afectación para los segundos debido a que su presencia ocasiona una considerable baja en las exportaciones y un elevado encarecimiento de las importaciones, trayendo consigo un déficit en sus balanzas comerciales y de pagos y, como resultado final un grave desequilibrio en sus economías.

En lo concerniente a los costos directos del congestionamiento portuario, cabe manifestar que aparentemente son los armadores quienes los absorben, pero éstos los transmiten a los usuarios a través de recargos o demoras, según el caso, y éstos a su vez -- los recuperan mediante un incremento en el precio de los productos que importan o exportan, siendo los consumidores quienes finalmente cubren dichos costos, sin estar concientes de tal situación.

Por otra parte, considerando que dicho problema estuvo presente en puertos mexicanos durante la década de los setenta y durante los dos primeros años de la actual, es posible señalar que para el año de 1983 ya había desaparecido de ellos, debido principalmente a que la escasez de cargas en el contexto internacional se mostraba abiertamente, originada por la crisis económica a nivel mundial; por esta razón, el fenómeno del congestionamiento a partir de ese año no era ya motivo de preocupación para la autoridad portuaria de nuestro país, pero aún a la fecha los puertos nacionales dejan mucho que desear.

Aprovechando ahora que dicho fenómeno se ha retirado de los puertos mexicanos, podemos considerar que es de vital importancia para nuestra economía lograr la prevención del mismo y no esperar a que éste haga su reaparición para solucionarlo.

Esta prevención se hará posible mediante la adopción de una serie

de medidas que, en caso de aplicarse adecuadamente, podrán traer como resultado una mayor productividad en ellos.

Entre las medidas que sugerimos y que son factibles de aplicarse en beneficio de los puertos mexicanos, se encuentran algunas que van en pleno acuerdo con aquellas dictadas por el grupo de expertos sobre la materia por parte de la Organización de las Naciones Unidas, el cual ha estudiado detenidamente el tema que nos ocupa.

Por lo antes expuesto planteamos una vez más la necesidad de prevenir el congestionamiento en nuestro puertos, para lo cual se sugiere y recomienda la adopción de las medidas siguientes:

1) Medidas relacionadas con el Gobierno:

- Implantar una administración portuaria eficiente, evitando la posibilidad de duplicidad de funciones dentro de dos Dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, específicamente la Dirección General de Operación y Desarrollo portuario y la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
- Establecer un Comité Anticongestionamiento en cada puerto nacional que recibe tráfico de altura.
- Aplicar estrictamente las disposiciones contenidas en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, ratificado por México.
- Implantar mediante un instrumento jurídico, la obligación de celebrar reuniones semanales de programación en cada puerto del país que recibe tráfico de altura, con la participación de todos y cada uno de los sectores involucrados en la actividad marítimo-portuaria. Se sugiere un Acuerdo Secretarial, por ser un instrumento que requiere poco tiempo para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
- Llover a cabo una adecuada planeación en cada puerto, a fin-

de determinar y en su caso satisfacer las necesidades de expansión de zonas de atraque y de almacenaje.

- Otorgar un mayor y urgente impulso al abastecimiento de unidades de ferrocarril en los puertos que así lo requieran, principalmente las que proporciona Ferrocarriles Nacionales de México.
- Intervenir enérgicamente ante los usuarios que utilizan carros de ferrocarril como bodegas.
- Propiciar la organización adecuada de los sectores laborales en cada puerto del sistema nacional.
- Modificar en la mayor medida posible la política de importación de alimentos, específicamente granos, por una de fomento al desarrollo de la actividad agrícola en el ámbito nacional.
- Establecer un mecanismo aduanero eficaz que permita el retiro ágil y rápido de las cargas del recinto portuario.

## 2) Medidas relacionadas con el puerto:

- Reducir el periodo franco de permanencia de las cargas en puerto. Se sugiere sea reducido a 8 días como máximo.
- Implantar jurídicamente la aplicación de fuertes sanciones económicas a los propietarios de las cargas que hayan sido abandonadas en el puerto.
- Proponer un incremento sustancial de las tarifas de almacenaje de carga para aplicarse una vez transcurrido el periodo franco.
- Dar mantenimiento continuo a los equipos para el manejo de carga y reparar aquéllos que lo requieran.
- Capacitar con frecuencia a los trabajadores portuarios y ofrecer estímulos a los elementos que registren una mayor eficiencia.
- Implantar un horario de trabajo de 24 horas mediante tres turnos de 8 horas cada uno, cuando el tráfico de buques y la saturación de cargas así lo exijan. De igual manera cuando haya ocurrido y finalizado un fenómeno meteorológico desfavorable para las operaciones del puerto.

## 3) Medidas relacionadas con el buque:

- Programar oportunamente los arribos de buques al puerto.
- Informar a la autoridad portuaria de los arribos de buques al puerto con diez días de anticipación, así como de las características de los mismos y de los productos que serán descargados y/o cargados.
- Poner en operación las maniobras de descarga y/o carga de mercancías en todas y cada una de las bodegas y escotillas del buque simultáneamente.

## 4) Medidas relacionadas con la carga.

- Elaborar programas de importación y exportación por vía marítima y realizar una adecuada cumplimentación de los mismos.
- Utilizar el empaque o embalaje más apropiado de acuerdo con la naturaleza de la carga.
- Tramitar con toda oportunidad la documentación de la carga para su rápido retiro del puerto.
- Retirar la carga del recinto portuario antes del vencimiento del período franco de permanencia de la misma en el puerto.

Estas son las medidas que se plantean para ser adoptadas, a efecto de prevenir una nueva aparición del fenómeno relativo al congestionamiento en puertos mexicanos. Desde luego muchas de ellas podrían empezar a ser aplicadas de inmediato y otras más a medio o largo plazo, pero todas siempre con la intención de incrementar la productividad en un mayor grado posible día a día.



También es de gran relevancia señalar que ante la aplicación injustificada de recargos por congestiónamiento portuario por parte de conferencias marítimas y líneas que ofrecen servicios regulares a puertos nacionales, se hace urgente la necesidad de que el Gobierno Federal tome las medidas conducentes para poner fin a esas prácticas de intereses extranjeros principalmente, por lo que también se sugiere la aplicación rápida y efectiva de las medidas siguientes:

- Modificar la legislación actual sobre registro de tarifas de fletes por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; específicamente la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus Artículos 255-F, 255-G, 255-H y 255-K.
- Aplicar estrictamente las disposiciones establecidas en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, ratificada por México, principalmente en la sección relativa a la aplicación de recargos por parte de dichas conferencias.
- Establecer un mecanismo ágil de consultas entre usuarios del transporte marítimo y las conferencias marítimas. Se sugiere la negociación con la participación de un conciliador mexicano con reconocimiento internacional.
- Conocer, estudiar y en su caso eliminar a la brevedad posible los recargos por congestiónamiento portuario aplicados en nuestro país cuando carezcan de plena justificación, a criterio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En caso de ponerse en práctica estas cuatro últimas medidas, se hará posible ejercer un control absoluto de la aplicación de tarifas de fletes, recargos y prácticas discriminatorias por parte de aquellas conferencias marítimas y líneas independientes que operan en México, lo cual sin duda permitirá beneficiar a nuestro comercio exterior y por tanto a nuestra Economía.

En resumen, podemos indicar y subrayar que ahora cuando no existen problemas de congestionamiento en puertos mexicanos, es el momento más propicio para tomar las medidas apropiadas para prevenirlo y no es conveniente esperar a que éste vuelva a presentarse para entonces empezar a combatirlo.

Por tal motivo, dejamos aquí de manifiesto que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de nuestro país, en representación del Ejecutivo Federal, tomar la iniciativa de mejorar y desarrollar sustancialmente el sistema portuario mexicano a fin de hacerlo mayormente productivo para beneficio del comercio exterior de México y por lo tanto del interés nacional.

¡ Busquemos un sistema portuario digno de nuestra soberanía !





Decreto de Promulgación del Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

El día nueve del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cinco, en la ciudad de Londres, se abrió a firma el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, el cual ha sido modificado por las Enmiendas adoptadas en los años de mil novecientos sesenta y nueve, de mil novecientos setenta y tres y de mil novecientos setenta y siete; los textos y formas en español del Convenio y de las Enmiendas constan en la copia certificada adjunta.

El Convenio referido y la Enmienda adoptada en el año de mil novecientos setenta y tres fueron aprobados por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día veintisiete del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y cuatro, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día dos del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cinco. Posteriormente, las Enmiendas adoptadas en los años de mil novecientos sesenta y nueve y de mil novecientos setenta y siete fueron aprobadas por el referido Órgano Legislativo, el día veintinueve del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y dos, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día veintidós del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y tres.

El instrumento de adhesión, firmado por mí el día veinticuatro del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y tres, fue depositado, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día treinta y uno del mes de mayo del propio año. Dicho instrumento se acompañó de un documento en el que se notifican los requisitos complementarios que las autoridades mexicanas exigirán al aplicar el Convenio mencionada, de conformidad con lo establecido en su Artículo VIII, inciso 1, y los cuales se detallan a continuación.

Con relación a la Norma 2.3 y la práctica recomendada 2.3.1. que contienen los requisitos mínimos a exigir en la declaración de la carga, se exigirá además, la visación consular del manifiesto de carga, en el puerto de origen, por triplicado, siendo indispensable que esta certificación consular sea de fecha anterior a la de arribo de la nave al puerto al que las mercancías se destinan.

Respecto a la Norma 2.3.2., cabe señalar que de acuerdo a la práctica seguida en nuestro país, a todo buque que realice tráfico de altura o mixto, se le practica visita de fondeo por parte de la Autoridad Aduanera Competente, con el fin de establecer la vigilancia necesaria, sellar los departamentos en los que se efectúe o pueda efectuarse la venta de artículos y recibir del Capitán de la nave los manifiestos, listas o relaciones, no pudiendo hacer omisión de dichos controles.

En cuanto a la práctica recomendada 2.7.1., las autoridades mexicanas si exigirán la lista de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimo-ferroviarios entre países vecinos.

En relación a la Norma 2.11., documentos para la salida de puerto del buque, se exigirá además, el certificado de solvencia, por medio del cual se demuestra que no existen ningún adeudo fiscal.

En relación a la Sección Tercera, que contiene las "Previsiones relativas a las formalidades requeridas por las autoridades públicas en lo que respecta a los tripulantes y pasajeros a la llegada o salida del barco", las autoridades públicas mexicanas, formularán un documento migratorio único, el que será operado directamente por las Delegaciones de Servicios Migratorios en los puertos, para la internación y salida de pasajeros, así como contratación y reemplazo de tripulantes.

La Calidad Migratoria tendrá que ser en todos los casos de No Inmigrante, y sus características se ajustarán a lo establecido por la Ley General de Población, entendiéndose que podrán ser turistas, transmigrantes, visitantes, visitantes locales, según el caso de que se trate.

En referencia a la norma 3.7., y en virtud de que la viruela ha sido erradicada del mundo, según declaración de la Organización Mundial de la Salud, OMS, hecha en su XXXIII Asamblea Anual de mayo de 1980, en la que además se aprobó eliminar la vacunación contra dicha enfermedad, es pertinente indicar que las autoridades mexicanas correspondientes no exigirán ningún certificado de vacunación en lo que a la viruela se refiere.

En relación a la Norma 3.16.3., facilidades a los buques en viajes de crucero, se exigirá en todos los puertos nacionales, la declaración de provisiones a bordo (Gambuzas) y la de efectos de la tripulación.

Por lo que hace a la Norma 3.16.12., facilidades a los buques en viajes de crucero, sin excepción, se exigirá el cierre y sellado de los departamentos de la nave, en los que se efectúe o pueda efectuarse la venta de artículos.

La práctica recomendada 5.1., habla de la aprobación por parte de las autoridades, de una sola fianza global. Al respecto, cabe señalar que tal método es difícil adoptar en México, en atención a nuestra legislación en materia de garan-

tias y a las distintas razones que motivan su exigibilidad. Por lo tanto, cada autoridad, en su competencia, exigirá el cumplimiento de sus propios requisitos legales en materia de fianzas u otras formas de garantía.

Con relación a la FORMA II, Declaración de Carga, las autoridades mexicanas exigirán, en el espacio No. 7, que la descripción de las mercancías, en el caso de animales y vegetales, o productos biológicos, farmacéuticos, químicos y alimenticios para uso animal y vegetal, precise claramente el país de origen y las especificaciones de los mismos.

En cuanto a la FORMA III, Declaración de Provisiones a Bordo, se exigirá la especificación, en el espacio No. 9, de la cantidad y descripción de los animales, vegetales y sus productos, así como el origen y procedencia de los mismos, manteniéndose la prohibición de internación en aguas territoriales, de animales vivos que estén destinados al consumo de a bordo; asimismo, no se permitirá el descenso en puertos de alimentos de origen vegetal y animal.

En relación a la FORMA IV, Declaración de los efectos de la Tripulación, las autoridades mexicanas exigirán, la declaración de las pertenencias de los tripulantes, cuando éstas contengan animales, vegetales y sus productos, siendo todas éstas objeto de las restricciones fitopecuarias establecidas en las Leyes de Sanidad Agropecuarias y sus Reglamentos.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los ocho días del mes de agosto del año de mil novecientos ochenta y tres, Miguel de la Madrid Hurtado.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Bernardo Sepúlveda Amor.—Rúbrica.

El C. Licenciado Alfonso de Rosenzweig-Díaz, Subsecretario de Relaciones Exteriores, CERTIFICA.

Que en los archivos de esta Secretaría obran copias certificadas del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, hecho, en Londres, el día nueve del mes de abril del año de mil novecientos sesenta y cinco, así como de las Enmiendas a dicho Convenio adoptadas en mil novecientos sesenta y nueve, mil novecientos setenta y tres y mil novecientos setenta y siete, respectivamente, cuyos textos y formas en español son los siguientes:

#### CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

Los Gobiernos Contratantes, deseando facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales,

han convenido lo siguiente:

##### Artículo I

De acuerdo con las disposiciones del presen-

te Convenio y de su Anexo, los Gobiernos Contratantes se comprometen a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

##### Artículo II

1) Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, dentro de lo posible, por lo menos tan favorables como las que están en vigor para otros medios internacionales de transporte, aunque dichas medidas difieran según las modalidades particulares de cada uno de ellos.

2) Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su Anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños del mar, cuyos gobiernos son partes del presente Convenio.

3) Las disposiciones del presente Convenio no se aplican ni a los buques de guerra ni a las embarcaciones de recreo.

##### Artículo III

Los Gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, formalidades y documentos en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno.

##### Artículo IV

Con el objeto de lograr los fines enunciados en los Artículos precedentes del presente Convenio, los gobiernos Contratantes se comprometen a cooperar entre sí o por medio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante denominada la "Organización"), en las cuestiones relativas a los trámites, formalidades y documentos exigidos, así como a su aplicación al tráfico marítimo internacional.

##### Artículo V

1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio, o de su Anexo, deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables de que goce el tráfico marítimo internacional en virtud de la legislación nacional de un Gobierno Contratante o de las disposiciones de cualquier otro acuerdo internacional.

2) Ninguna de las disposiciones del presente convenio o de su Anexo deberá interpretarse como impedimento para que un Gobierno Contratante aplique las medidas temporales que juzgue necesarias para preservar la moralidad, la seguridad y el orden público, o para impedir la introducción o la difusión de enfermedades o epidemias que puedan poner en peligro la salud pública o contagiar a los animales o vegetales.

3) Todas las cuestiones que no son objeto de disposiciones expresas en el presente Convenio

continuarán sujeta a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

#### Artículo VI

Para los fines de aplicación del presente Convenio y de su Anexo, se entiende por:

a) "Normas", las medidas cuya aplicación uniforme se juzga necesaria y practicable por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional;

b) "Prácticas recomendadas", las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

#### Artículo VII

1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes, bien a iniciativa de uno de ellos o con ocasión de una conferencia reunida a este efecto.

2) Todo Gobierno Contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al Anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organización (en adelante denominado el "Secretario General"):

a) a petición expresa de un Gobierno Contratante, el Secretario General comunicará directamente las propuestas de enmienda a todos los Gobiernos Contratantes para su examen y aceptación. Si no recibe una petición expresa a este efecto, el Secretario General puede proceder a las consultas que estime desahucias antes de comunicar dichas propuestas a los Gobiernos Contratantes.

b) cada Gobierno Contratante notificará al Secretario General, dentro de los doce meses siguientes a la recepción de esta comunicación, si acepta o no la enmienda propuesta;

c) toda notificación de este orden será dirigida por escrito al Secretario General quién la pondrá en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes;

d) toda enmienda al Anexo, adoptada de conformidad con el presente párrafo, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que haya sido adoptada por más de la mitad de los Gobiernos Contratantes;

e) el Secretario General informará a todos los Gobiernos Contratantes de toda enmienda que entre en vigor según lo prescrito en el presente párrafo, así como de la fecha de entrada en vigor de dicha enmienda.

3) El Secretario General convocará una conferencia de los Gobiernos Contratantes encargada de examinar las enmiendas al Anexo cuando un tercio, por lo menos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda adoptada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en la que el Secretario General notifique la enmienda adoptada a los Gobiernos Contratantes.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda

adoptada de conformidad con el presente artículo.

#### Artículo VIII

1) Todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con una cualquiera de las normas o que estime necesario por razones particulares adoptar medidas diferentes de las previstas en dicha norma, informará al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dicha norma. Esta notificación deberá hacerse lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio respecto al Gobierno interesado o cuando éste haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades y documentos diferentes de los prescritos en la norma.

2) En caso de enmienda a una norma o de una norma nuevamente adoptada, la existencia de una diferencia deberá comunicarse al Secretario General lo antes posible después de la entrada en vigor de estas modificaciones, o cuando se haya tomado la decisión de exigir trámites, formalidades o documentos diferentes. Todo gobierno Contratante puede notificar al mismo tiempo las medidas que se propone tomar para adaptar sus trámites, formalidades o documentos a las disposiciones de la norma enmendada o de la nueva norma.

3) Se invita a los Gobiernos Contratantes a que adapten en la medida de lo posible sus trámites, formalidades y documentos a las prácticas recomendadas. Tan pronto como un Gobierno Contratante haya logrado esta adaptación, informará de ello al Secretario General.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos Contratantes de toda notificación que le sea hecha en aplicación de los párrafos precedentes del presente artículo.

#### Artículo IX

El Secretario General convocará una Conferencia de Gobiernos Contratantes para la revisión o enmienda del presente Convenio a petición de un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes. Toda revisión o enmienda será adoptada por una mayoría de dos tercios de la Conferencia y posteriormente certificada y comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes para su aceptación. Un año después de la aprobación por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes de las disposiciones revisadas o de las enmiendas, cada revisión o enmienda entrará en vigor para todos los Gobiernos Contratantes con la excepción de aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan declarado que no la aprueban. En el momento de adoptar un texto revisado o una enmienda, la Conferencia puede decidir por mayoría de dos tercios que ésta es de tal naturaleza que todo Gobierno que haya hecho esta declaración y que no apruebe la revisión o la enmienda, dentro de un plazo de un año después de su entrada en vigor, cesará de ser parte del Convenio al expirar dicho plazo.

#### Artículo X

1) El presente Convenio estará abierto a la firma de nuevo seis meses a partir de esta fecha

y, después de este plazo, quedará abierto a la adhesión.

2) Los Gobiernos de los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como los Estados partes del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, podrán ser partes del Convenio mediante:

- a) firma sin reserva de aceptación;
- b) firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
- c) adhesión.

La aceptación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento cerca del Secretario General.

3) El Gobierno de todo Estado no habilitado para formar parte del Convenio en virtud del párrafo 2 del presente Artículo puede solicitarlo al Secretario General y podrá ser admitido como parte del Convenio, conforme a las disposiciones del párrafo 2, a condición de que su solicitud haya sido aprobada por dos tercios de los Miembros de la Organización que no sean Miembros Asociados.

#### Artículo XI

El presente Convenio entra en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de al menos diez Estados lo hayan firmado sin reserva de aceptación, o hayan depositado instrumentos de aceptación o adhesión. Para cualquier Gobierno que lo acepte o se adhiera ulteriormente, entra en vigor sesenta días después del depósito del instrumento de aceptación o adhesión.

#### Artículo XII

Cuando el presente Convenio haya estado en vigor tres años respecto a un Gobierno Contratante, dicho Gobierno puede denunciarlo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General, quien comunicará a todos los restantes Gobiernos Contratantes el contenido y la fecha de recepción de dicha notificación. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en la cual el Secretario General haya recibido la notificación, o después de un plazo mayor si así se especifica en la notificación.

#### Artículo XIII

1) a) Las Naciones Unidas, cuando asumen la responsabilidad de la administración de un territorio, o cualquier Gobierno Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán proceder lo antes posible a consultar con ese territorio para esforzarse en extenderle la aplicación del presente Convenio y, en todo momento, pueden declarar que el presente Convenio se extiende a tal territorio mediante una notificación escrita dirigida al Secretario General.

b) La aplicación del presente Convenio se extiende al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de otra fecha que se indique en la notificación.

c) Las disposiciones del Artículo VIII del presente Convenio se aplican a todo territorio al cual se extiende el Convenio conforme al presen-

te Artículo. La expresión "sus tramites, formalidades y documentos" comprende en este caso las disposiciones en vigor en el territorio en cuestión.

d) El presente Convenio cesa de aplicarse a todo territorio después de un plazo de un año a partir de la fecha de recepción de una notificación dirigida a este efecto al Secretario General, o al fin de cualquier otro periodo más largo especificada en la notificación.

2) El Secretario General notificará a todos los Gobiernos Contratantes cuando el presente Convenio se extienda a cualquier territorio en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio es aplicable.

#### Artículo XIV

El Secretario General dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios del Convenio, a todos los Gobiernos Contratantes y a todos los Miembros de la Organización, de:

- a) el estado de las firmas al presente Convenio y sus fechas;
- b) el depósito de instrumentos de aceptación y adhesión así como la fecha de depósito;
- c) la fecha en la cual entre en vigor el Convenio de acuerdo con el Artículo XI;
- d) cualquier notificación recibida de acuerdo con los Artículos XII y XIII y su fecha;
- e) la convocatoria de cualquier conferencia según lo dispuesto en los Artículos VII y IX.

#### Artículo XV

El presente Convenio y su Anexo serán depositados cerca del Secretario General, quien enviará copias certificadas del mismo a los Gobiernos signatarios y a los demás Gobiernos que se adhieran al mismo. Tan pronto como el Convenio entre en vigor, será registrado por el Secretario General de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### Artículo XVI

El presente Convenio y su Anexo están redactados en inglés y en francés, cuyos textos son igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales en ruso y en español, que serán depositadas juntamente con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos han firmado el presente Convenio.

### HECHO en Londres, a nueve de abril de 1955 CAPITULO PRIMERO—DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

#### A. DEFINICIONES

Para los fines de aplicación del presente Anexo, las expresiones que a continuación se citan poseen el siguiente significado:

Aparejos y pertrechos del buque. Artículos distintos de la pieza de recambio del buque, que se transportan a bordo para ser utilizados en el mismo y que son amovibles pero no de consumo especialmente los accesorios tales como embarcaciones de salvamento, material de salvamento, muebles y otros artículos del equipo del buque.

Armador. El propietario o el que explota un buque, ya se trate de una persona física o jurídi-



ca, y toda persona que actúa en nombre del propietario a del que lo explota.

**Equipajes acompañados de pasajeros.** Bienes, mercancías, especies, monetarias, transportadas por cuenta de un pasajero a bordo del mismo buque que este, ya sea de su posesión personal o no, a condición de que no sean objeto de un contrato de transporte o de otro acuerdo análogo.

**Carga.** Todas los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones de a bordo, piezas de recambio, pertrechos y aparatos, efectos y mercancías de la tripulación y los equipajes acompañados de pasajeros.

**Efectos y mercancías pertenecientes a los miembros de la tripulación.** Ropa, artículos de uso corriente y cualquier otro objeto, incluidas las especies monetarias, pertenecientes a los miembros de la tripulación y transportados a bordo del buque.

**Hora de llegada.** Hora a la que un buque fondea o atraeca a un muelle, en un puerto.

**Miembro de la tripulación.** Toda persona contratada efectivamente para desempeñar a bordo durante un viaje, cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que figure en la lista de tripulación.

**Piezas de repuesto.** Artículos de reparación y de recambio destinados a ser incorporados al buque que los transporta.

**Correo.** Correspondencia y demás objetos confiados por las administraciones postales para ser remitidos a otras administraciones postales.

**Autoridades públicas.** Organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente Anexo.

**Provisiones de a bordo.** Mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparatos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

### 3. DISPOSICIONES GENERALES

Teniendo en cuenta el párrafo 2 del Artículo V del Convenio, las disposiciones del presente Anexo no impiden que las autoridades públicas tomen todas las medidas apropiadas, así como elicitar datos suplementarios que se estimen necesarios en caso de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan una grave amenaza para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o epidemias contagiosas para animales o vegetales.

**1.1 Norma.** Las autoridades públicas no exigirán en todos los casos más que los datos indispensables reduciendo su número a un minuto.

Cuando en el Anexo figuren una enumeración de los datos, las autoridades públicas no exi-

girán más que aquellos que les parezcan indispensables.

**1.2 Práctica recomendada.** No obstante el hecho de que los documentos puedan ser prescritos e impuestos por separado en el presente Anexo para fines determinados, las autoridades públicas teniendo en cuenta el interés de las personas que han de rellenar dichos documentos, así como el objeto de los mismos, deberán prever la función en uno solo de dos o más documentos, en todos los casos en que sea posible y cuando de ello se derive una simplificación apreciable.

### CAPITULO 2--LLEGADA, ESTANCIA Y SALIDA DE BUQUES

El presente capítulo contiene las disposiciones exigidas a los armadores, por las autoridades públicas a la llegada, estancia y salida de un buque; ello no significa, en modo alguno, que no deban presentarse a las autoridades competentes ciertos certificados y otros documentos del buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, tripulación del mismo, así como cualquier otro dato.

#### A. GENERALIDADES

**2.1 Norma.** Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques, en las condiciones en que se aplica el Convenio, más que la retención de los documentos previstos en el presente capítulo.

Estos documentos son:

- la declaración general
- la declaración de carga
- la declaración de provisiones de a bordo
- la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- la lista de la tripulación
- la lista de pasajeros
- el documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- la declaración sanitaria marítima

#### B. ALCANCE Y OBJETO DE LOS DOCUMENTOS DE A BORDO

**2.2 Norma.** La declaración general será el documento base en el que figure la información, exigida por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente al buque.

**2.2.1 Práctica recomendada.** El mismo formulario de declaración general será aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque.

**2.2.2 Práctica recomendada.** En la declaración general las autoridades públicas no exigirán más que los siguientes datos:

- nombre y descripción del buque
- nacionalidad del buque
- pormenores relativos a la matrícula
- pormenores relativos al tonelaje
- nombre del capitán
- nombre y dirección del consignatario
- descripción somera de la carga
- número de miembros de la tripulación
- número de pasajeros
- pormenores someros referentes al viaje
- fecha y hora de llegada o fecha de salida
- puerto de llegada o de salida
- situación del buque en el puerto

**2.2.3 Norma.** Las autoridades públicas

aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el consignatario o cualquiera otra persona habilitada y debidamente autorizada por el capitán.

2.3 Norma. La declaración de carga será el documento base en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas serán exigidos por separado.

2.3.1 Práctica recomendada. En la declaración de carga las autoridades públicas no exigirán más que los siguientes pormenores:

- a) a la entrada
  - nombre y nacionalidad del buque
  - nombre del capitán
  - puerto de procedencia
  - puerto donde está redactada la declaración

- marcas y números; número y clase de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- nombre del destinatario, si se conoce
- número de cédula de embarque de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión

- puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada
- primer puerto de embarque de la mercancía cargada según la cédula de embarque;
- b) a la salida

- nombre y nacionalidad del buque
- nombre de capitán
- puerto de destino
- para la mercancía cargada en el puerto en cuestión; marcas y números; número y clase de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
- número de cédula para la mercancía embarcada en el puerto en cuestión

2.3.2 Práctica recomendada. Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no exigirán más que breves pormenores sobre un mínimo de puntos esenciales.

2.3.3 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de cargamento fechada y firmada por el capitán, el consignatario o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán aceptar un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y 2.3.2 y esté firmada de acuerdo con la norma 2.3.3.

Alternativamente, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar de la cédula de embarque firmada de acuerdo con la norma 2.3.3., o una copia certificada, si la variedad y número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 y 2.3.2., que no figura en dichas copias se suministra en otro apartado debidamente certificado.

2.3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas permitirán que los bultos no contenidos en el manifiesto, y en posesión del capitán,

se omitan de la declaración de carga a condición de que suministren por separado los pormenores de tales bultos.

2.4 Norma. La declaración de provisiones de a bordo será el documento base a la llegada y salida en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referente a las provisiones del buque.

2.4.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones de a bordo fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas provisiones.

2.5 Norma. La declaración de efectos y mercancías de la tripulación será el documento base en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referentes a los efectos y mercancías de la tripulación. No será exigida a la salida.

2.5.1 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos y mercancías de la tripulación fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial habilitado y debidamente autorizado por el capitán. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada miembro de la tripulación ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, en el documento relativo a sus efectos y mercancías.

2.5.2 Práctica recomendada. Normalmente las autoridades públicas no exigirán pormenores más que de los efectos y mercancías de la tripulación que sean impositivos o sujetos a prohibiciones o restricciones.

2.6 Norma. La lista de la tripulación será el documento base en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque referentes al número y composición de su tripulación.

2.6.1 Práctica recomendada. En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes:

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- grado o funciones
- fecha y lugar de nacimiento
- clase y número del documento de identidad
- puerto y fecha de llegada
- procedente de

2.6.2 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán.

2.7 Norma. La lista de pasajeros será el documento base en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque referentes a los pasajeros.

2.7.1 Norma. Las autoridades públicas no exigirán listas de pasajeros en travesías ciertas o en servicios mixtos marítimo-ferroviarios entre países vecinos.

2.7.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no exigirán tarjetas de embarque o desembarque, además de las listas de pasajeros, a los pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan una grave amenaza a la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su dirección en el lugar de destino.

2.7.3 Práctica recomendada. En la lista de pasajeros, las autoridades públicas no exigirán más que los siguientes datos:

- nombre y nacionalidad del buque
- apellido (s)
- nombre (s)
- nacionalidad
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- puerto de embarque
- puerto de desembarque
- puerto y fecha de llegada

2.7.4 Práctica recomendada. Una lista establecida por la compañía de navegación será aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos que se proveen en la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada de conformidad con la norma 2.7.5.

2.7.5 Norma. Las autoridades públicas aceptarán la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán del buque, del consignatario o cualquiera otra persona debidamente autorizada por el capitán.

2.7.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán procurar que los armadores no notifiquen a la entrada la presencia de todo pasajero clandestino descubierto a bordo.

2.8 Norma. Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto al correo a la llegada y salida, con excepción de la prescrita en el Convenio Postal Universal.

2.9 Norma. La declaración sanitaria marítima será el documento base en el que figuren los datos exigidos por las autoridades sanitarias del puerto referentes al estado sanitario a bordo del buque durante la travesía y a su llegada al puerto.

#### C. DOCUMENTOS A LA LLEGADA

2.10 Norma. A la llegada a puerto de un buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

- 3 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones de abordo
- 2 ejemplares de la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros
- 1 ejemplar de la declaración sanitaria marítima

#### D. DOCUMENTOS A LA SALIDA

2.11 Norma. A la salida del puerto del buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

2.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, deberán procurar que se reduzca a un mínimo estricto la duración de inmovilización en puerto para efectuar las formalidades de llegada y salida; con este fin, deberán prever las disposiciones necesarias para el tráfico de los buques en los puertos y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como las disposiciones relativas a carga y descarga, servicios de reparaciones, etc. Los puertos deberán establecer disposiciones para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y de su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga.

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 3 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo
- 2 ejemplares de la lista de la tripulación
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros

2.11.1 Práctica recomendada. En lo que respecta a las mercancías que han sido ya objeto de una declaración a la entrada en puerto y que permanecen a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.

2.11.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no exigirán declaración a la llegada para las provisiones de a bordo ni para aquellas que ya han sido objeto de una declaración a la llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado en dicho puerto.

2.11.3 Norma. Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida, se aceptará el ejemplar de la lista de la tripulación presentado a la llegada si está firmada de nuevo y si de cuenta de cualquiera modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación.

#### E. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES REFERENTES A LA CARGA, PASAJEROS, TRIPULACION Y EQUIPAJES

2.12.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores o explotadores y administraciones portuarias, deberán procurar que se tomen medidas satisfactorias relativas a la conducción de los buques que entran o salen de puerto para simplificar y facilitar la manipulación y las formalidades aduaneras de las mercancías. Tales medidas deberían abarcar todas las fases de la conducción desde la llegada del buque al muelle; descarga, trámites aduaneros y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Se deberá establecer un acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de aduanas, ambas situadas de preferencia cerca de los muelles, y se adoptarán todas las medidas y disposiciones necesarias para cualquiera que sea posible.

## ESCALAS CONSECUTIVAS EN DOS O MAS PUERTOS DEL MISMO ESTADO

2.13 Práctica recomendada. Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo territorio, hechas sin escala intermedia en otro territorio, deberán reducirse a un mínimo.

### G. TRAMITACION DE DOCUMENTOS

2.14 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, siempre que sea posible, deberán aceptar los documentos a que se refiere el presente Anexo, con la excepción de los mencionados en la norma 3.7, cualquiera que sea la lengua en que la información esté redactada, entendiéndose que podrá exigirse una traducción escrita u oral a una de las lenguas oficiales de su país o de la Organización por las autoridades públicas mencionadas cuando se estime necesario.

2.15 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que los documentos a que se refiere el presente capítulo sean dactilografiados. Se aceptarán declaraciones de llegada manuscritas, con tinta o lápiz indeleble, con tal de que sean legibles.

2.16 Norma. Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de entrada, de carga o de tránsito no exigirán que uno cualquiera de los documentos relativos al buque, a la carga, a los pasajeros o a la tripulación a que se refiere el presente capítulo, esté legalizado, verificado o autorizado por uno de sus representantes en el extranjero o que la haya sido presentado con anterioridad. Esta disposición no significa en modo alguno que se le impida exigir la presentación de un pasaporte o de documentos de identidad de un pasajero o de un miembro de la tripulación con fines de visado u otros análogos.

### CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Este capítulo contiene las disposiciones relativas a las formalidades exigidas por las autoridades públicas en lo referente a tripulaciones y pasajeros a la llegada o salida de un buque.

#### A. TRAMITES Y FORMALIDADES DE LLEGADA Y SALIDA

3.1 Norma. Un pasaporte válido constituirá el documento base que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida del buque, la información referente al pasajero.

3.1.1 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes deberán acordar en la medida de lo posible, por vía de acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez y lugar de los pasaportes.

3.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán tomar medidas para que los pasaportes de los pasajeros u otros documentos oficiales de identidad en su lugar no sean controlados más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, se exigirá la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar con fines de verificación o de identifica-

ción dentro de las formalidades de aduana o de otras formalidades, a la llegada y a la salida.

3.3 Práctica recomendada. Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad en su lugar, las autoridades públicas deberán restituir estos documentos inmediatamente, tras su verificación, y no retenerlos con fines de control suplementario, excepto si se opone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.

3.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no exigirán de los pasajeros, al embarque o desembarque, o de los armadores que los representen, información escrita que no figure en sus documentos de identidad o que repitan la información ya presentada en los mismos, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente Anexo.

3.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, al embarque o desembarque, información escrita suplementaria que no tenga por objeto el completar los documentos a que se refiere el presente Anexo, limitarán sus preguntas para fines de más amplia identificación a las menciones enumeradas en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarque y desembarque). Dichas autoridades deberían aceptar la tarjeta de embarque o desembarque rellena por el pasajero sin exigir que sea rellena o controlada por el armador. Se deberá rellenar la tarjeta en escritura cursiva legible, a menos que el formulario especifique caracteres de imprenta.

No será exigido a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarque o desembarque, incluidas copias simultáneas en papel carbón, si así se estima necesario.

3.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no exigirán más que la siguiente información para la tarjeta de embarque o desembarque:

- apellido(s)
- nombre(s)
- nacionalidad
- número de pasaporte
- fecha de nacimiento
- lugar de nacimiento
- profesión
- puerto de embarque
- sexo
- dirección en el lugar de destino
- firma

3.7 Norma. En casos en los que las personas a bordo deban probar estar protegidas contra el cólera, la fiebre amarilla o la viruela, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

3.8 Práctica recomendada. El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que desembarquen del mismo se limitará, por regla general, a las que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de

la enfermedad en cuestión, como está previsto en el Reglamento Sanitario Internacional. No obstante, dichas personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones del Reglamento Sanitario Internacional.

3.9 Práctica recomendada. Por regla general, las autoridades públicas no deberán operar control aduanero de equipajes acompañados de pasajeros a la llegada más que por sondeo o selección. En la medida de lo posible, no se exigirá declaración escrita para los equipajes acompañados de pasajeros.

3.9.1 Práctica recomendada. Cada vez que sea posible, las autoridades públicas deberán suprimir las formalidades de control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida.

3.9.2 Práctica recomendada. Cuando el control de equipajes acompañados de pasajeros a la salida, no pueda ser evitado enteramente, dicho control deberá limitarse normalmente a un sondeo o a un control selectivo.

3.10.1 Norma. En el documento de identidad de la gente de mar, las autoridades públicas no exigirán más que la información siguiente:

- apellidos(s)
- nombre(s)
- fecha y lugar de nacimiento
- nacionalidad
- señas particulares
- fotografía de identidad (certificada)
- firma
- fecha en que caduca
- autoridad pública que ha expedido el documento

3.10.2 Norma. Cuando un marino deba trasladarse a un país o salir de él en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte:

- a) para incorporarse a su buque o para transferirse a otro buque;
- b) para pasar en tránsito, para incorporarse a su buque en otro país, o regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión,

las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de la gente de mar en curso de validez, en lugar del pasaporte, cuando éste garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.

3.10.3 Práctica recomendada. Las autoridades públicas no deberán exigir normalmente a los miembros de la tripulación documentos individuales de identidad ni otra información que no conste en la lista de la tripulación, para tramitar el documento de identidad de la gente de mar.

#### B. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES RELATIVAS A LA CARGA, PASAJEROS, TRIPULACION Y EQUIPAJES

3.11 Práctica recomendada. Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores o explotadores y administraciones portuarias, deberán tomar todas las medidas para acelerar las formalidades, tanto para los pasajeros como para la tripulación y equipajes y a este fin prever el personal e instalaciones adecuados, teniendo

muy en cuenta los dispositivos de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados), e igualmente los puntos en los que los pasajeros pueden sufrir un mayor retraso. Cuando sea necesario, deberán tomarse medidas para que los pasajeros y miembros de la tripulación puedan hacer bajo techo el trayecto del buque a los puntos de control para pasajeros y para tripulaciones.

3.11.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán:

a) con la cooperación de armadores o explotadores y administraciones portuarias, adoptar disposiciones apropiadas como:

i) método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes;

ii) sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados desde que éstos son depositados en los emplazamientos en donde pueden ser reclamados;

b) procurar que las administraciones portuarias tomen todas las medidas:

i) para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros a su llegada y su salida del puerto y para sus equipajes;

ii) para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.

3.12 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán exigir a los armadores o explotadores que procuren que el personal del buque tome todas las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas pueden consistir en:

a) enviar a los funcionarios de las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de control;

b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido;

c) preparar las escalas u otros medios de abordaje mientras el buque se dirige a la dársena o al muelle;

d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para fines de control, tratando de liberar a los miembros de la tripulación para este mismo fin de sus tareas esenciales en las salas de máquinas o en cualquier otro lugar del buque.

3.13 Práctica recomendada. En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, el o los apellidos deberán ser inscritos en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paternos y maternos, el apellido paterno deberá preceder al materno. Cuando se hace uso del apellido del marido y del de la mujer, el del marido deberá preceder al de la mujer.

3.14 Norma. Las autoridades públicas deberán aceptar, sin retraso, injustificado, a los

pasajeros y a la tripulación para fines de verificación de su admisibilidad en el territorio de un Estado cuando se exija tal verificación.

3.15 Norma. Las autoridades públicas no impondrán sanciones a los armadores en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de viaje de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser admitido en el territorio del Estado.

3.15.1 Práctica recomendada. Los armadores deberán procurar, en la medida de sus posibilidades, que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos exigidos con fines de control por los Estados Contratantes.

#### CAPITULO 4—HIGIENE, SERVICIOS MEDICOS Y CUARENTENA, SERVICIOS VETERINARIOS Y PLANTAS

4.1 Práctica recomendada. Las autoridades públicas de un Estado que no sea parte del Reglamento Sanitario Internacional deberán esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento a los transportes marítimos internacionales.

4.2 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes que tengan intereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deberán concluir acuerdos especiales, de conformidad con el artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.

4.3 Práctica recomendada. Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o de ciertas plantas o de productos animales o vegetales, los documentos exigidos deberán ser simples y ampliamente divulgados; los Estados Contratantes deberán colaborar con vistas a la normalización de estos documentos.

4.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán conceder la libre práctica por radio a un buque cuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque a puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, deberán ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto.

4.4.1. Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán invitar a los armadores a cumplir con todo requisito según el cual una enfermedad a bordo de un buque deba comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envío del personal médico especializado y del material necesario para las formalidades sanitarias a la llegada.

4.5 Norma. Las autoridades públicas deben tomar disposiciones para que todos los organismos interesados puedan facilitar a los pasajeros, con bastante anticipación a su salida, la lista de los lugares exigidos por las autoridades públicas de los países en cuarentena, así como de los formularios de certificados de vacunación confor-

me al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades públicas deberán tomar todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación, con el fin de asegurar la aceptación general.

4.6 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán facilitar las instalaciones y servicios necesarios para la tramitación de certificados internacionales de vacunación o de revacunación así como de la vacunación en todos los puertos o en la proximidad de los mismos.

4.7 Norma. Las medidas y las formalidades sanitarias deberán ser emprendidas en el acto, terminadas sin demora y aplicadas sin discriminación.

4.8 Práctica recomendada. Las autoridades públicas deberán mantener, en el mayor número posible de puertos del Estado, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y veterinarias.

4.9 Práctica recomendada. Deberá darse el mayor número posible de puertos del Estado de instalaciones médicas que permitan socorrer en casos de urgencia a la tripulación y a los pasajeros, en tanto sea razonable y posible.

4.10 Norma. Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la salud pública, la autoridad sanitaria de un puerto no debe, por razón de otra enfermedad epidémica, impedir que un buque no infectado o sospechoso de estar infectado de una enfermedad de cuarentena, descargue o cargue mercancías o aprovisionamientos o tome combustibles o carburantes y agua potable.

4.11 Práctica recomendada. El embarque de animales, de materias primas animales, de productos animales en bruto, de artículos alimenticios animales y de productos vegetales en cuarentena será permitido en circunstancias especiales cuando se acompañe de un certificado de cuarentena en la forma aprobada por los Estados interesados.

#### CAPITULO 5—DISPOSICIONES DIVERSAS

##### A. FIANZAS Y OTRAS FORMAS DE GARANTIA

5.1 Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas exijan a los armadores la provisión de fianzas u otras formas de garantía para garantizar sus obligaciones en virtud de las leyes relativas a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades deberán autorizar, en lo posible, la provisión de una sola fianza global.

##### B. ERRORES EN LOS DOCUMENTOS: SANCCIONES

5.2 Norma. Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en un documento al que hace referencia el Anexo en los casos siguientes: cuando admitan que los errores han sido cometidos por inadvertencia no son de índole grave, no son debidos a negligencias repetidas, han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos, y a condición de que dichos

errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificadas sin dilación.

5.3 Norma. Si se encuentran errores en los documentos firmados por el capitán o el armador, o en sus nombres, no se impondrán sanciones hasta que se haya podido probar a las autoridades gubernamentales que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y que han sido cometidos sin intención de infringir las leyes y reglamentos.

#### C. SERVICIOS EN LOS PUERTOS

5.4 Práctica recomendada. Los servicios normales de las autoridades públicas deberán ser facilitados gratuitamente en los puertos durante las horas regulares del servicio. Las autoridades públicas deberán esforzarse en establecer para sus servicios portuarios horas regulares de servicio correspondientes a los periodos en los que suele haber mayor volumen de trabajo.

5.4.1 Práctica recomendada. Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir, y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir las formalidades, a condición de que se notifique a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.

5.4.2 Norma. La autoridad sanitaria no percibirá derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sea de carácter bacteriológico o de otra especie, que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco percibirá derechos por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de deratización o de dispensa de deratización. No se percibirán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo, si son necesarias otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se perciben derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.

5.4.3. Práctica recomendada. Cuando las autoridades públicas faciliten servicios fuera de las horas regulares a que se refiere la práctica recomendada 5.4, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan el coste real de los servicios prestados.

5.5 Norma. Cuando el movimiento de los buques en un puerto lo justifique, las autoridades deberán procurar la provisión de los servicios necesarios para llevar a cabo las formalidades relativas al cargamento y equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.

5.6 Práctica recomendada. Los Estados Contratantes deberán tomar de posiciones por las cuales un Estado conceda a otro Estado los medios, antes o durante la travesía, de inspeccionar los buques, pasajeros, miembros de la tripulación, equipajes, mercancías, documentos de aduana, de inmigración, de sanidad pública y de protección veterinaria, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades a la llegada.

#### D. CARGA NO DESCARGADA EN EL PUERTO DE DESTINO PREVISTO

5.7 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se descarga en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas deben permitir que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido cargada a bordo del buque o, si la ha sido, que ha sido descargada en otro puerto.

5.8 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida se descarga toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción.

#### E. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

5.9 Norma. Las autoridades públicas no exigirán que el armador haga figurar pormenores especiales sobre la cédula de embarque o la copia de este documento, a menos que el armador actúe en calidad de importador o de exportador, en nombre del importador o del exportador.

5.10 Norma. Las autoridades públicas no harán responsable al armador de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador para efectos de aduanas, a menos que se trate de él mismo en calidad de importador o de exportador, o en nombre del importador o del exportador.

#### ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965.

—ADOPTADAS EN 1969—

### 1. CAPITULO PRIMERO —DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

#### A. DEFINICIONES

Insértese la siguiente nueva definición inmediatamente después de la definición de "Autoridades públicas".

Buque de crucero. Buque en travesía internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes. Durante la travesía dicho buque no se dedica normalmente a:

a) embarcar y desembarcar otro tipo de pasajeros;

b) cargar o descargar ningún tipo de carga.

### 2. CAPITULO 3 —LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Insértese inmediatamente después de la Práctica recomendada 3.15.1 la nueva sección siguiente:

**C. FACILITACION PARA LOS BUQUES QUE REALICEN CRUCEROS Y PARA LOS PASAJEROS DE DICHO BUQUES.**

Inserte e en esta nueva seccion las siguientes normas y practicas recomendadas:

3.16.1 Norma. Las autoridades publicas daran libre platica por radio a un buque de crucero si los responsables de la salud publica en el puerto al que se dirija, basandose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar una enfermedad objeto de cuarentena.

3.16.2 Norma. A los buques de crucero solo se les exigira la declaracion general, la lista de pasajeros y la lista de tripulantes en el primer y ultimo puertos de escala de un mismo Estado, a condicion de que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias de la travesia.

3.16.3 Norma. A los buques de crucero solo se les exigira la declaracion de gumbuzas y la declaracion de efectos de la tripulacion en el primer puerto de escala de un mismo Estado.

3.16.4 Norma. Los pasaportes y demas documentos oficiales de identidad permaneceran en todo momento en la posesion de los pasajeros del crucero.

3.16.5 Practica recomendada. Cuando un buque de crucero permanezca en un puerto durante un periodo inferior a 72 horas, los pasajeros del crucero solo necesitarn visados en circunstancias especiales que puedan determinar las autoridades publicas competentes.

NOTA: Con esta Practica recomendada se pretende que los Estados Contratantes puedan expedir a dichos pasajeros, o aceptar de ellos a la llegada, alguna especie de documento que indique que tienen permiso para entrar en el territorio.

3.16.6 Norma. Las medidas de control de las autoridades publicas no demoraran mas de lo debido a los pasajeros de crucero.

3.16.7 Norma. Por lo general, y salvo para comprobar su identidad, las autoridades de inmigracion no someteran a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.

3.16.8 Norma. Si un buque de crucero toca consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, solo seran objeto de control por parte de las autoridades publicas en el primer y ultimo puertos de escala.

3.16.9 Practica recomendada. Para facilitar un rapido desembarque el control de llegada de los pasajeros de un buque de crucero se efectuara, de ser posible, a bordo y antes de arribar al puerto de desembarque.

3.16.10 Practica recomendada. Los pasajeros de crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deberan gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque de crucero en un mismo puerto.

3.16.11 Practica recomendada. La declaracion sanitaria maritima debe ser el unico control sanitario de los pasajeros de crucero.

3.16.12 Norma. Durante la estadia del buque de crucero en puerto y para uso de sus pasajeros, se permitira la venta a bordo de mercaderias exentas de derechos de aduana.

3.16.13 Norma. A los pasajeros de crucero no se les exigira una declaracion de aduanas por escrito.

3.16.14 Practica recomendada. Los pasajeros de crucero no seran sometidos a control de divisas.

3.16.15 Norma. No se exigiran tarjetas de embarque o desembarque a los pasajeros de crucero.

3.16.16 Practica recomendada. Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades publicas no insistiran en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros:

- Nacionalidad (columna 6)
- Fecha y lugar de nacimiento (columna 7)
- Puerto de embarque (columna 8)
- Puerto de desembarque (columna 9)

**ENMIENDA DE 1963  
TEXTO MODIFICADO DEL ARTICULO VII  
DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL  
TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965  
Articulo VII**

1) El Anexo al presente Convenio puede ser modificado por los Gobiernos Contratantes bien a iniciativa de uno de ellos o por una Conferencia convocada a dicho efecto.

2) Todo Gobierno Contratante puede tomar la iniciativa de proponer una enmienda al Anexo dirigiendo un proyecto de enmienda al Secretario General de la Organizacion (en adelante denominado el "Secretario General"):

a) Toda enmienda propuesta de conformidad con este parrafo sera examinada por el Comité de Facilitacion de la Organizacion, a condicion de que haya sido circulada por lo menos tres meses antes de la reunion del mencionado Comité. Si fuere adoptada por los dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité, la enmienda sera comunicada por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes.

b) Toda enmienda al Anexo en virtud de este parrafo entrara en vigor 15 meses despues de haber sido comunicada la propuesta por el Secretario General a todos los Gobiernos Contratantes a menos que dentro de los 12 meses despues de tal comunicacion un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes hayan notificado por escrito al Secretario General que no aceptan la propuesta.

c) El Secretario General informara a todos los Gobiernos Contratantes de toda notificacion recibida en virtud del apartado b) y de la fecha de entrada en vigor.

d) Los Gobiernos Contratantes que no acepten una enmienda no quedaran obligados por dicha enmienda sino que se atenderan al procedimiento previsto en el Articulo VIII del presente Convenio.



3) El Secretario General convocara una Conferencia de los Gobiernos Contratantes encaminada a examinar las enmiendas al Anexo en el primer tercio, por lo menos, de dichos Gobiernos lo soliciten. Toda enmienda adoptada en el curso de esta Conferencia por mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes, entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Secretario General notifique la enmienda adoptada a los Gobiernos Contratantes.

4) El Secretario General informará a los Gobiernos signatarios, en el plazo más breve, de la adopción y entrada en vigor de toda enmienda adoptada de conformidad con el presente Artículo.

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL, 1965, APROBADAS POR LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS CONTRATANTES EL 10 DE NOVIEMBRE DE 1977**

**CAPITULO PRIMERO — DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES**  
**SUBCAPITULO A. DEFINICIONES**

Intercélese la definición siguiente detrás de la de "Miembro de la tripulación":

Pasajero en tránsito. El pasajero que llega desde el extranjero en un buque con propósito de seguir viaje hacia el extranjero en buque o por otro medio de transporte.

Y la definición siguiente detrás de la de "Pasajero en tránsito":

Permiso de tierra. El que recibe un miembro de la tripulación para bajar a tierra durante la permanencia del buque en puerto dentro de los límites geográficos y de tiempo que puedan fijar las autoridades públicas.

**CAPITULO 2 — LLEGADA, ESTANCIA Y SALIDA DE BUQUES**

**SUBCAPITULO E. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES REFERENTES LA CARGA, LOS PASAJEROS, LA TRIPULACION Y LOS EQUIPAJES.**

Intercélese lo siguiente:

2.12.2 Práctica recomendada. Las autoridades públicas estimularán a las empresas propietarias y/o explotadoras de muelles y almacenes de carga a que provean medios especiales para el almacenamiento de los cargamentos expuestos a gran riesgo de robo y a que protejan contra el acceso de personas no autorizadas las zonas en que ha de almacenarse carga, ya sea temporalmente o durante largos períodos en espera de su embarque o de su entrega local.

2.12.3 Norma. Las autoridades públicas, a reserva de que se cumpla con sus respectivos reglamentos, permitirán la importación temporal de contenedores y paletas de carga sin cobrar derechos de aduanas ni otros impuestos o gravámenes y facilitarán su utilización en el tráfico marítimo.

2.12.4 Práctica recomendada. Las autoridades públicas harán que en los reglamentos mencionados en la Norma 2.12.3 esté prevista la

aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.

2.12.5 Práctica recomendada. Las autoridades públicas permitirán que los contenedores y la paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la Norma 2.12.3, salgan de los límites del puerto de llegada ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.

**CAPITULO 2 — LLEGADA, ESTANCIA Y SALIDA DE BUQUES**

**SUBCAPITULO G. TRAMITACION DE DOCUMENTOS.**

Añádase la siguiente frase al final de la Norma 2.15:

Serán aceptados los documentos producidos en forma legible y comprensible con medios electrónicos o automáticos de ordenación de datos.

**CAPITULO 2 — LLEGADA, ESTANCIA Y SALIDA DE BUQUES**

Añádase el nuevo Subcapítulo:

**H. MEDIDAS ESPECIALES DE FACILITACION APLICABLES A LOS BUQUES QUE HAGAN ESCALAS DE EMERGENCIA A FIN DE DESEMBARCAR MIEMBROS DE LA TRIPULACION, PASAJEROS U OTRAS PERSONAS ENFERMOS O LESIONADOS QUE NECESITEN ASISTENCIA MEDICA.**

2.17 Norma. Las autoridades públicas recabarán la cooperación de los armadores a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala de emergencia con el solo objeto de desembarcar miembros de la tripulación, pasajeros u otras personas enfermos o lesionados para que reciban asistencia médica, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad y condición jurídica de las personas afectadas.

2.18 Norma. Antes de la llegada del buque, las autoridades públicas informarán al capitán, por radio a ser posible, pero en todo caso por los medios más rápidos disponibles, de los documentos y los trámites necesarios para que los enfermos o lesionados sean desembarcados con prontitud y el buque despachado sin demora.

2.19 Norma. A los buques que hagan escala con este fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, las autoridades públicas les darán prioridad de atraque si el estado de la persona enferma o las condiciones del mar no permiten un desembarco seguro en la rada o en los accesos al puerto.

2.20 Norma. A los buques que hagan escalas con este fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, las autoridades públicas no les exigirán normalmente los documentos mencionados en la Norma 2.1, a excepción de la Declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable, la Declaración general.

2.21 Norma. Si las autoridades públicas exigen la Declaración general, este documento no contendrá más información que la prescrita en la Práctica recomendada 2.2.2 y, a ser posible, contendrá menos.

2.22 Norma. Siempre que las autoridades públicas preceptúen medidas de control aplicables a la llegada de un buque antes de ser desembarcados los enfermos o lesionados, se antepondrá la asistencia médica de urgencia a dichas medidas de control.

2.23 Norma. Cuando se exijan garantías o compromisos en cuanto al pago de los gastos de la asistencia médica prestada, o de traslado o repatriación de los enfermos o lesionados, no se impedirá ni retrasará dicha asistencia mientras se gestiona la obtención de tales garantías o compromisos.

2.24 Norma. Se antepondrá la asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o lesionados desembarcados.

### CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

#### SUBCAPITULO B. MEDIDAS PARA FACILITAR LA TRAMITACION DE FORMALIDADES RELATIVAS A LA CARGA, LOS PASAJEROS, LA TRIPULACION Y LOS EQUIPAJES

Anádase lo siguiente:

3.15.2 Práctica recomendada. Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas establecerán o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendarán a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales uniformes, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte.

### CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Después de la Práctica recomendada 3.16.16, anádase el nuevo Subcapítulo:

#### D. MEDIDAS ESPECIALES DE FACILITACION PARA PASAJEROS EN TRANSITO

3.17.1 Norma. Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas.

3.17.2 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito podrán retener su pasaporte u otro documento de identidad.

3.17.3 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito no se les exigirá rellenar tarjeta de embarque o desembarque.

3.17.4 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque se les concederá normalmente permiso temporal para desembarcar

durante la permanencia del buque en puerto, si así lo desean.

3.17.5 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que sigan su viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no están obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.

3.17.6 Práctica recomendada. A los pasajeros en tránsito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no se les exigirá normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.

3.17.7 Práctica recomendada. Los pasajeros en tránsito que abandonen el buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país, gozarán de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.

### CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Después de la Práctica recomendada 3.17.7, anádase el nuevo Subcapítulo:

#### E. MEDIDAS DE FACILITACION PARA BUQUES DEDICADOS A SERVICIOS CIENTIFICOS

3.18 Práctica recomendada. Un buque dedicado a servicios científicos lleva personal que está necesariamente empleado a bordo del buque para los fines científicos de la travesía. Dicho personal, si satisface tal requisito, gozará de facilidades por lo menos iguales a las concedidas a los miembros de la tripulación del buque.

### CAPITULO 3—LLEGADA Y SALIDA DE PERSONAS

Después de la práctica recomendada 3.18 anádase el nuevo Subcapítulo:

#### F. OTRAS MEDIDAS DE FACILITACION PARA TRIPULANTES EXTRANJEROS EN BUQUES QUE EFECTUEN TRAVESIAS INTERNACIONALES—PERMISO DE TIERRA

3.19 Norma. Las autoridades públicas permitirán que los miembros extranjeros de la tripulación desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene o seguridad u orden públicos.

3.19.1 Norma. No se exigirá visado a los miembros de la tripulación para que puedan gozar del permiso de tierra.

3.19.2 Práctica recomendada. Los miembros de la tripulación no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al desembarcar o embarcar con permiso de tierra.

3.19.3 Norma. Para disfrutar del permiso de tierra los miembros de la tripulación no necesitarán llevar un documento especial como, por ejemplo, un pase.

3.19.4 Práctica recomendada. Si se exige que los miembros de la tripulación lleven algún documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento será uno de los mencionados en la Norma 3.10.

## CAPITULO 5 — DISPOSICIONES DIVERSAS

Añádase el nuevo Subcapítulo siguiente:

## F. ACTIVIDADES DE SOCORRO EN CASOS DE DESASTRES NATURALES

5.11 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de buques dedicados a actividades de socorro en casos de desastres naturales.

5.12 Norma. Las autoridades públicas facilitarán en todo lo posible la entrada y despacho de personas y carga que lleguen en los buques a que se refiere la Norma. 5.11.

Transfórmense en Normas las Prácticas recomendadas 2.3.2, 2.7.6, 2.11.1, 3.12, 3.15.1, 4.1, 4.4.1, 4.9 y 5.4.1.

## Práctica recomendada 4.1:

En el texto inglés sustitúyase "International Sanitary Regulations" por "International Health Regulations"

## Práctica recomendada 4.2:

Sustitúyans las palabras "el Artículo 104 del Reglamento sanitario internacional" por "el Artículo 93 del Reglamento sanitario internacional".

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, hecho, en Londres, el día nueve del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cinco, así como de las Enmiendas a dicho Convenio adoptadas en mil novecientos sesenta y nueve, mil novecientos setenta y tres y mil novecientos setenta y siete, respectivamente.

Extiendo la presente, en treinta y un páginas útiles, en Tlatelolco, Distrito Federal, a los ocho días del mes de agosto del año de mil novecientos ochenta y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.—Alfonso de Rosenweig Díaz.—Rúbrica.

## ANEXO IV.

## TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUERTOS MEXICANOS.

1981.  
(HORAS)

PUERTO	CARGA GRAL. FRACCIONADA	CARGA GRAL. UNITIZADA	GRANEL MINERAL SEMIMECANIZADO	GRANEL MINERAL MECANIZADO	GRANEL AGRICOLA SEMIMECANIZADO	GRANEL AGRICOLA MECANIZADO	FLUIDOS	PERECEDEROS
TAMPICO, TAMPS.	102.82	93.25	94.18	----	145.97	----	----	1.25
TUXPAN, VER.	----	2.51	----	----	36.88	----	----	----
VERACRUZ, VER.	31.30	17.40	10.28	1.14	188.68	123.09	6.61	----
COATZACOALCOS, VER.	74.58	270.62	199.22	51.13	190.46	----	15.64	----
PROGRESO, YUC.	17.77	30.97	25.61	----	40.63	----	33.78	26.45
ENSENADA, B.C.	2.69	1.36	----	----	----	----	----	23.42
SAN CARLOS, B.C.	----	12.78	----	----	21.81	----	3.77	----
GUAYMAS, SON.	114.87	56.06	199.64	----	281.67	----	----	----
HAZATLAN, SIN.	20.46	64.39	81.64	----	159.69	----	----	89.10
PTO. VALLARTA, JAL.	0.62	0.89	----	----	----	----	----	----
MANZANILLO, COL.	62.50	92.55	343.18	----	276.21	----	----	----
L. CARDENAS, MICH.	1.17	5.00	1.92	----	5.64	----	16.73	----
ACAPULCO, GRO.	115.59	27.93	----	----	----	----	----	----
SALINA CRUZ, OAX.	45.58	75.29	30.71	----	94.17	----	----	12.62

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.  
"Sistema Estadístico Operacional. Indicadores de Rendimiento 1981". México. pp. 27-40.

## ANEXO V

## TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUERTOS MEXICANOS.

1982.  
(HORAS)

PUERTO	CARGA GRAL. FRACCIONADA	CARGA GRAL. UNITIZADA	GRANEL MINERAL SEMIMECANIZADO	GRANEL MINERAL MECANIZADO	GRANEL AGRICOLA SEMIMECANIZADO	GRANEL AGRICOLA MECANIZADO	FLUIDOS	PERECEDEROS
TAMPICO, TAMPS.	28.33	41.50	26.20	----	43.52	----	6.61	1,069.78
TUXPAN, VER.	----	1.59	----	----	28.13	----	----	----
VERACRUZ, VER.	1.50	1.17	0.50	0.90	11.09	0.82	2.72	----
COATZACOALCOS, VER.	28.96	69.17	98.75	18.64	71.73	----	27.31	----
PROGRESO, YUC.	2.19	14.26	3.58	----	26.65	----	----	10.04
ENSENADA, B.C.	1.20	14.67	----	----	----	----	----	1.11
SAN CARLOS, B.C.	----	11.72	----	----	13.35	7.76	16.17	1.34
GUAYMAS, SON.	7.04	29.84	27.20	0.50	139.75	2.25	----	----
HAZATLAN, SIN.	1.04	2.55	2.68	----	76.47	----	.87	11.10
PTO. VALLARTA, JAL.	1.40	1.15	----	----	----	----	----	----
HANZANILLO, COL.	22.41	83.37	88.02	----	212.42	----	96.54	----
L. CARDENAS, MICH.	.67	1.48	1.37	----	2.31	----	1.80	----
ACAPULCO, GRO.	26.63	85.25	----	----	----	----	----	----
SALINA CRUZ, OAX.	34.80	78.00	----	----	4.84	2.00	----	5.88

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.  
"Sistema Estadístico Operacional. Indicadores de Rendimiento 1982". México. pp. 3-157.

## ANEXO VI.

TIEMPOS PROMEDIO DE ESPERA POR BUQUE EN PUERTOS MEXICANOS.  
1983.  
(HORAS)

PUERTO	CARGA GRAL. FRACCIONADA	CARGA GRAL. UNITIZADA	GRANEL MINERAL SEMIHECANIZADO	GRANEL MINERAL HECANIZADO	GRANEL AGRICOLA SEMIHECANIZADO	GRANEL AGRICOLA HECANIZADO	FLUIDOS	PERECEDEROS
TAMPICO, TAHPS.	19.15	26.86	40.42	-----	18.99	-----	-----	-----
TUXPAN, VER.	-----	1.47	-----	-----	76.34	-----	-----	-----
VERACRUZ, VER.	6.73	4.05	0.83	0.78	0.85	4.40	1.50	-----
COATZACOALCOS, VER.	12.35	21.68	11.98	32.34	21.18	-----	41.53	-----
PROGRESO, YUC.	10.12	10.72	34.25	-----	65.54	-----	-----	21.40
ENSENADA, B.C.	0.71	0.63	-----	-----	-----	-----	30.86	2.76
SAN CARLOS, B.C.	23.50	15.48	-----	-----	-----	13.42	8.75	8.93
GUAYMAS, SON.	7.31	12.80	6.24	-----	83.38	40.53	-----	-----
HAZATLAN, SIN.	-----	3.16	12.22	-----	21.67	-----	-----	7.69
MAZANILLO, COL.	5.23	98.87	12.93	-----	61.04	-----	-----	23.42
L. CARDENAS, MICH.	2.80	2.40	2.83	-----	2.41	-----	-----	3.46
ACAPULCO, GRO.	5.57	8.92	-----	-----	-----	-----	-----	-----
SALINA CRUZ, OAX.	106.63	36.62	-----	-----	12.89	-----	-----	10.97

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. "Sistema Estadístico Operacional. Indicadores de Rendimiento 1983". México. pp. 4-204.

## ANEXO VII

## RECARGOS POR CONGESTIONAMIENTO PORTUARIO APLICADOS EN PUERTOS MEXICANOS. 1981 - 1983.

LINEA O CONFERENCIA	AGENCIA	RUTA	PUERTO DE APLICACION	MONTO EN 1981	DLS. 1983	INCREMENTO	DECREMENTO
Japan Line	Agencias Generales Marítimas.	México-Japón	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Japan Line	Agencias Generales Marítimas.	México-Japón	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %
Atlantic Cargo Services	Agencias Marítimas del Pacífico	México-E.U.A.	Veracruz	3.60	1.20		66.66 %
Conferencia Hong Kong - Costa Oeste de México	K. Line México	Costa Oeste - de México a - Japón	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Conferencia Hong Kong - Costa Oeste de México	K. Line México	Costa Oeste - de México a - Japón	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %
Zim Line	Navemar	Italia-Francia (Mediterráneo) México.	Veracruz	8.00	1.00		87.50 %
Nedlloyd Lines	López Hermanos	México-Japón	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Nedlloyd Lines	López Hermanos	México-Japón	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %
Nedlloyd Lines	López Hermanos	Taiwan-México	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Nedlloyd Lines	López Hermanos	Taiwan-México	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %

LÍNEA O CONFERENCIA	AGENCIA	RTA	PUERTO DE APLICACION	MONTO EN 1981	EN DLS. 1983	INCREMENTO	DECREMENTO
Medlloyd Lines	López Hermanos	Hong Kong - México	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Medlloyd Lines	López Hermanos	Hong Kong - México	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %
The Scindia Steam Naviga tion Co.	Representa- ciones Marí timas.	India-Bangla- desh-México	Tampico	17 %	Cancelado		
Conferencia Río de la Pla ta/Caribe Río de la Plata	Representa- ciones Marí timas	Río de la Pla ta-México	Tampico	17 %	Cancelado		
Conferencia The Associa- tion of West India Trans- Atlantic Ste- am Ship Lines. WITASS	Enrique del Paso	Norte de Euro pa y Reino Uni do-México y -- viceversa.	Tampico	6.65	3.60		45.86 %
Conferencia WITASS	Enrique del Paso	Norte de Euro pa y Reino Uni do-México y -- viceversa.	Veracruz	6.65	3.60		45.86 %
Conferencia WITASS	Enrique del Paso	Norte de Euro pa y Reino Uni do-México y v ceversa	Coatzacoalcos	6.65	3.60		45.86 %
Conferencia Merci-Messi co	Enrique del Paso	Italia-Francia (Mediterráneo) México	Tampico	1.20	2.00	66.66 %	
Conferencia Merci-Messi co	Enrique del Paso	Italia-Francia (Mediterráneo) México.	Veracruz	1.20	2.00	66.66 %	



LÍNEA O CONFERENCIA	AGENCIA	ruta	PUERTO DE APLICACION	MONTO EN DLS. 1981	1983	INCREMENTO	DECREMENTO
Conferencia Merci-Messi- co.	Enrique del Paso	Italia-Francia (Mediterráneo) México.	Coatzacoalcos	1.20	2.00	66.66 %	
Conferencia Merci-Messi- co	Enrique del Paso	Italia-Francia (Mediterráneo) México	Tampico	10.00	1.00		90.00 %
Conferencia Merci-Messi- co	Enrique del Paso.	Italia-Francia (Mediterráneo) México.	Veracruz	8.00	1.00		87.50 %
Conferencia Merci-Messi- co	Enrique del Paso.	Italia-Francia (Mediterráneo) México	Coatzacoalcos	12.00	8.00		33.33 %
Conferencia Japón-México- Japón.	Enrique del Paso.	Japón-México (Pacífico)	Acapulco	6.00	4.50		25.00 %
Conferencia Japón-México- Japón.	Enrique del Paso.	Japón-México (Pacífico)	Manzanillo	6.00	3.50		41.66 %

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. "Seguimiento de los Recargos y su Comportamiento durante el Período 1981-1983". México, pp. 1-9.

## ANEXO VIII

ESTADÍSTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTOS NACIONALES. 1980.  
(TONELADAS)

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
ROSARITO, B.C.N.	24,323	1,665,799	1,690,122
ENSENADA, B.C.N.	102,037	832,228	934,265
ISLA DE CEDROS, B.C.N.	5,601,662	5,686,172	11,287,834
STA. ROSALIA, B.C.S.	-----	133,221	133,221
SAN MARCOS, B.C.S.	1,357,284	-----	1,357,284
SAN CARLOS, B.C.S.	30,414	123,207	161,621
LA PAZ, B.C.S.	2,623	911,896	914,519
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	-----	72,744	72,744
GUAYMAS, SON.	1,765,483	3,236,951	5,002,434
TOPOLOBAMPO, SIN.	-----	261,142	261,142
MAZATLAN, SIN.	976,006	1,910,002	2,886,008
PTO. VALLARTA, JAL.	838	71,820	72,658
MANZANILLO, COL.	1,349,755	1,931,742	3,281,497
LAZARO CARDENAS, MICH.	912,605	171,482	1,084,087
ACAPULCO, GRO.	151,859	436,419	588,278
SALINA CRUZ, OAX.	145,714	7,045,087	7,190,801
PTO. MADERO, CHIS.	-----	35	35
TAMPICO, TAM.	3,762,327	8,878,101	12,640,428
TUXPAN, VER.	613,547	6,594,292	7,207,839
VERACRUZ, VER.	3,781,554	3,050,121	6,831,675
COATZACOALCOS, VER.	2,396,299	679,763	3,076,062
PAJARITOS, VER.	42,536,421	12,491,515	55,027,936
MINATITLAN, VER.	50,473	1,102,793	1,153,266
NANCHITAL, VER.	76,295	13,201	89,496

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
FRONTERA, TAB.	-----	2,925	2,925
VILLAHERMOSA, TAB.	-----	1,134	1,134
CD. DEL CARMEN, CAMP.	-----	75,338	75,338
CAMPECHE, CAMP.	926	1,017,584	1,018,510
PROGRESO, YUC.	400,468	5,752	406,220
YUKALPETEN, YUC.	73	-----	73
COZUMEL, Q. R.	1,510	68,090	69,600
PTO. MORELOS, Q. R.	5,427	49,312	54,739
ISLA MUJERES, Q. R.	2,030	-----	2,030
<b>TOTAL PUERTOS NACIONALES:</b>	<b>66,055,953</b>	<b>58,519,868</b>	<b>124,575,821</b>

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Estadísticas de Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1980 ". México pp. 32-33

ESTADÍSTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTOS NACIONALES, 1981.  
(TONELADAS)

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
ROSARITO, B.C.H.	46,735	1,851,653	1,898,388
ENSENADA, B.C.N.	127,571	1,032,115	1,159,686
ISLA DE CEDROS, B.C.N.	4,946,053	5,269,939	10,215,992
STA. ROSALIA, B.C.S.	-----	158,015	158,015
SAN MARCOS, B.C.S.	1,461,545	-----	1,461,545
SAN CARLOS, B.C.S.	5,351	107,914	113,265
LA PAZ, B.C.S.	3,379	1,062,636	1,066,015
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	-----	54,813	54,813
GUAYMAS, SON.	1,928,382	3,227,166	5,155,548
TOPOLOBAMPO, SIN.	1,865	251,939	253,804
MAZATLAN, SIN.	1,048,849	1,906,488	2,955,337
PTO. VALLARTA, JAL.	2,056	70,790	72,846
MANZANILLO, COL.	1,347,897	1,077,050	2,424,947
LAZARO CARDENAS, MICH.	1,046,273	274,663	1,320,936
ACAPULCO, GRO.	134,615	453,039	587,654
SALINA CRUZ, OAX.	167,512	7,317,539	7,485,051
PTO. MADERO, CHIS.	4,995	6,758	11,753
TAMPICO, TAM.	4,588,339	9,781,163	14,369,502
TUXPAN, VER.	756,056	7,212,427	7,968,483
VERACRUZ, VER.	3,567,502	3,012,324	6,579,826
COATZACOALCOS, VER.	2,496,788	689,904	3,186,692
PAJARITOS, VER.	43,250,026	12,807,597	56,057,623
MINATITLAN, VER.	44,098	1,217,119	1,261,217
MANCHITAL, VER.	95,984	27,339	123,323

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
DOS BOCAS, TAB.	3,204,503	153,102	3,357,605
FRONTERA, TAB.	-----	3,331	3,331
VILLAHERMOSA, TAB.	-----	617	617
CD. DEL CARMEN, CAMP.	-----	56,399	56,399
CAMPECHE, CAMP.	200	1,048,415	1,048,615
PROGRESO, YUC.	491,093	6,823	497,916
COZUMEL, Q.ROO.	798	64,329	65,127
PTO. MORELOS, Q.ROO.	10,541	53,782	64,323
ISLA MUJERES, Q.ROO.	2,061	-----	2,061
<b>TOTAL PUERTOS NACIONALES:</b>	<b>70,781,067</b>	<b>60,257,188</b>	<b>131,038,255</b>

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Estadísticas de Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1981 II. México pp. 25-26.

## ANEXO X

## ESTADÍSTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTOS NACIONALES. 1982.

(TONELADAS)

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
ROSARITO, B.C.N.	224,757	1,513,300	1,738,057
ENSENADA, B.C.N.	50,335	927,458	977,793
ISLA DE CEDROS, B.C.N.	4,305,355	4,432,824	8,738,179
STA. ROSALIA, B.C.S.	--- ---	130,937	130,937
SAN MARCOS, B.C.S.	1,148,470	8,027	1,156,497
SAN CARLOS, B.C.S.	17,223	166,400	183,623
LA PAZ, B.C.S.	430	1,039,365	1,039,795
SAN JUAN DE LA COSTA, B.C.S.	13,592	77,014	90,606
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	--- ---	49,945	49,945
GUAYMAS, SON.	1,236,296	3,307,047	4,543,343
TOPOLOBAHO, SIN.	--- ---	412,755	412,755
HAZATLAN, SIN.	634,959	2,122,378	2,757,337
PTO. VALLARTA, JAL.	1,491	80,331	81,822
MANZANILLO, COL.	892,860	2,426,686	3,319,546
LAZARO CARDENAS, MICH.	880,029	461,452	1,341,481
ACAPULCO, GRO.	66,161	596,646	662,807
SALINA CRUZ, OAX.	2,847,573	6,667,910	9,515,483
TAMPICO, TAM.	3,892,087	6,874,516	10,766,603
TUXPAN, VER.	2,003,459	3,929,409	5,932,868
VERACRUZ, VER.	2,828,732	2,528,952	5,357,684
ALVARADO, VER.	4,176	--- ---	4,176
COATZACOALCOS, VER.	1,775,782	550,917	2,326,699
PAJARITOS, VER.	47,296,858	7,116,059	54,412,917

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
MINATITLAN, VER.	58,602	1,325,019	1,383,621
NANCHITAL, VER.	66,980	32,162	99,142
DOS BOCAS, TAB.	14,740,993	418,769	15,159,762
FRONTERA, TAB.	--- ---	3,417	3,417
VIJLAHERNOSA, TAB.	--- ---	211	211
CD. DEL CARMEN, CAMP.	--- ---	280,871	280,871
CAYO ARCAS, CAMP.	15,561,545	895,274	16,456,819
CAMPECHE, CAMP.	--- ---	1,087,255	1,087,255
PROGRESO, YUC.	260,939	11,447	272,386
COZUMEL, Q. R.	426	80,411	80,837
PTO. MORELOS, Q. R.	11,094	66,920	78,014
ISLA MUJERES, Q. R.	1,076	--- ---	1,076
<b>TOTAL PUERTOS NACIONALES:</b>	<b>100,822,280</b>	<b>49,622,084</b>	<b>150,444,364</b>

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Estadísticas de Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1982 ". México pp. 21-22

## ANEXO XI

## ESTADÍSTICAS DE MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTOS NACIONALES. 1983.

(TONELADAS)

PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
ROSARITO, B.C.N.	----	1 478 697	1 478 697
ENSENADA, B.C.N.	78 592	930 929	1 009 521
ISLA DE CEDROS, B.C.N.	4 120 663	4 215 731	8 336 394
STA. ROSALIA, B.C.S.	----	1 05 917	1 05 917
SAN MARCOS, B.C.S.	1 706 456	12 727	1 719 183
SAN CARLOS, B.C.S.	15 141	1 05 502	120 643
LA PAZ, B.C.S.	1 940	966 740	968 680
SAN JUAN DE LA COSTA, B.C.S.	----	308 459	308 459
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	----	66 707	66 707
GUAYMAS, SON.	1 512 371	3 647 398	5 159 769
TOPOLOBAMPO, SIN.	----	1 065 726	1 065 726
MAZATLAN, SIN.	779 495	2 004 331	2 783 826
PTO. VALLARTA, JAL.	----	67 451	67 451
MANZANILLO, COL.	871 490	3 157 216	4 028 706
LAZARO CARDENAS, MICH.	728 877	569 018	1 297 895
ACAPULCO, GRO.	55 921	357 461	413 382
SALINA CRUZ, OAX.	5 727 675	6 489 293	12 216 968
TAMPICO, TAM.	5 235 633	3 888 122	9 123 755
TUXPAN, VER.	1 151 070	2 175 032	3 326 102
VERACRUZ, VER.	2 960 768	2 154 310	5 115 078
COATZACOALCOS, VER.	1 838 608	226 077	2 064 685
PAJARITOS, VER.	36 350 158	6 573 177	42 923 335
MINATITLAN, VER.	66 906	1 228 119	1 295 025



PUERTOS	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
NANCHITAL, VER.	1 008	9 561	10 569
DOS BOCAS, TAB.	16 781 823	1 331 312	18 113 135
FRONTERA, TAB.	----	2 674	2 674
VILLAHERMOSA, TAB.	----	110	110
CD. DEL CARMEN, CAMP.	----	176 982	176 982
CAYO ARCAS, CAMP.	22 646 089	251 512	22 897 601
CAMPECHE, CAMP.	----	999 354	999 354
PROGRESO, YUC.	375 674	86	375 760
YUKALPETEN, YUC.	4 186	----	4 186
COZUMEL, Q. R.	115	175 372	175 487
PTO. MORELOS, Q. R.	211	160 660	160 871
ISLA MUJERES, Q. R.	721	----	721
TOTAL PUERTOS NACIONALES:	103 011 591	44 901 763	147 913 354

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Estadísticas de Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1983'. México pp. 22-23.

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

(Libros)

- \* - BANAVIA, Michael R. Economía de los Transportes. Ed. Fondo de Cultura Económica. 3a. Ed. México, 1956.
- \* - BATHURST, Jack N. El Tiempo de Estadía de los Buques. Séptimo - Curso de Navegación y Puertos. Perú, 1967.
- BES, J. Chartering and Shipping Terms. Barker and Howard LTD. - 10 th. Edition. Londres, 1977.
- BRAVO UGARTE, José. Historia de México. La Nueva España. Tomo - Segundo. Ed. Jus. México, 1953.
- \* - BUSTAMANTE AHUMADA, Roberto y ZERTUCHE MUÑOZ, Guillermo. Elementos de Operación y Administración Portuaria. Ed. Imprenta Casas. México, 1970.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Edit. Porrúa. México, 1970.
- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Edit. Porrúa. México, 1978.
- \* - COLOMBOS, John C. Derecho Internacional Marítimo. Traducción -- por Azcárraga, José Luis. Ed. Depalma, México, 1967.
- CRONER'S. World Directory of Freight Conferences. Croner Publication Limited. Londres, 1981.
- DE LA MADRID, Hurtado, Miguel. Sistema Portuario y Desarrollo - Nacional. Gira Prioridades Nacionales. México, 1982.
- ECHEVARRIA RIVERA, Luis Eduardo. El Transporte Marítimo. Edit.- Aranzadi. Pamplona, 1973.
- ESCUDERO O., Juan. Costos de la Congestión de Tráfico. Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile, 1970.
- ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Constitución Política de los Estados- Unidos Mexicanos. Talleres Gráficos de la Nación. Ed. 1975. México, 1975.
- FARIÑA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo I. Edit. -- Bosch. Barcelona, 1955.
- FARIÑA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo II. Edit. - Bosch. Barcelona, 1956.
- \* - GALLEGOS LOPEZ, Sergio Armando. Los Fletes Marítimos; factor de desarrollo en el Comercio Exterior de México. Tesis. UNAM. FCPS México, 1972.

- GARCIA ARROYO, Raziél. Biografía de la Marina Mercante Mexicana. (Semblanzas Históricas). Secretaría de Marina. México, 1960.
- \* - GONZALEZ LEBRERO, Jorge. Derecho Marítimo. Ed. Porrúa. México, 1978.
- \* - GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. Ediciones Depalma. Buenos Aires, 1964.
- \* - HERNANDEZ YZAL, Santiago. Economía Marítima. Ed. Cadi. Barcelona, 1970.
- HERNANDEZ YZAL, Santiago. El Flete en el Transporte Marítimo. - Ed. Gráficas Salvá. 1a. Edición. Barcelona, 1980.
- MARTINEZ-HIDALGO, José Ma. Diccionario Náutico. Ediciones Garri ga, S.A. Barcelona, 1981.
- NAGENDRA, Singh. Shipowners. The British Shipping Laws. No. 13. Stevens and Sons. Third Impression. Londres, 1977.
- \* - NAGORSKI, Bodhan. Port Problems in Developing Countries. The In ternational Association of Ports and Harbors. Tokio, 1972.
- PEREZ HERNANDEZ, José María. Estadística de la República Mexicana. Guadalajara, México, 1861.
- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales. Tesis UNAM. FCPS. México, 1967.
- \* - SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. La Marina Mercante Mexicana. Ed. Reséndiz. México, 1970.
- \* - SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. México, 1971.
- SCHMIT, Carl. Tierra y Mar. Ed. I.E.P. Madrid, 1952.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS. Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Ex tranjeras. Talleres Gráficos de la Nación. 4a. Ed. México, 1981.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DIRECCION GENERAL DE OPERACION Y DESARROLLO PORTUARIO. Estadísticas de Movimiento Por tuario Nacional de Carga y Buques. 1980-1983. México, 1980-1983.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. COMISION NACIONAL - COORDINADORA DE PUERTOS. La Reforma Portuaria. Talleres Gráficos de la Nación. México, 1976.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS. Los Contratos de Fletamento. Talleres Gráficos de la Nación. México, 1981.

- Sin Autor. Ordenanzas de Bilbao. Imprenta A. Everat y Comp. - - Librería de la Rosa, París y Librería de Galván, México, 1839.
- VARGAS, Jorge A. Terminología sobre Derecho del Mar. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo. México, 1979.

## (Documentos)

- "Caso de Estudio" Causas y Consecuencias de la Congestión en el Puerto de la Guaira". ONU. UNCTAD. Ginebra, 1976. Sin núm.
- "Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. - 'Congestión de los Puertos. Informe del Grupo de Expertos'". -- OEA. Comité Técnico Permanente de Puertos. Miami, 1981. OEA/ Ser. L./XV.1.12 COM/PUERTOS/9-80.
- "Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. - Examen de las tendencias actuales y a largo plazo del Transporte Marítimo y los Puertos, habida cuenta de las resoluciones -- pertinentes y demás decisiones de la UNCTAD, y de la situación -- concerniente a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Congestión de los Puertos". OEA. Comité Técnico Permanente de Puertos. Miami, 1981. OEA/Ser.L/XV.1.- 12 COM/PUERTOS/9-80.
- "Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. - 'La Congestión Portuaria: Definición del Problema. Causas y Con -- secuencias de la Congestión Portuaria'". OEA. Comité Técnico -- Permanente de Puertos. Miami, 1981. OEA/Ser.L/XV.1.12 COM/PUER- TOS/9-80.
- "Compilación de Documentos sobre Congestionamiento Portuario. - 'Recargos por Congestión de los Puertos: Cuestiones de Política!' " OEA. Comité Técnico Permanente de Puertos. Miami, 1981. OEA/Ser- .L/XV.1.12 COM/PUERTOS/9-80.
- "Congestionamiento y Recargos Portuarios. Medios para Prevenir, Aliviar y Corregir la Congestión". OEA. Conf. Port. Interameri- cana. México, 1982. OEA/Ser.K/X.1.7-CIES/PUERTOS/226.
- "El Transporte Marítimo en 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, - 1982 y 1983". ONU. UNCTAD. Ginebra, 1976-1983. TD/B/C.4/169, --- TD/B/C.4/178, TD/B/C.4/ , TD/B/C.4/ , TD/B/C.4/ , TD/B/C.4- , TD/B/C.4/258 y TD/B/C.4/266.
- "Los Recargos en la Navegación Marítima de Altura". S.C.T. Direc- ción General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. México. 1982.

- "Manual de Administración Portuaria. Parte I. Economía Marítima y Administración de Puertos". ONU. UNCTAD. Ginebra, 1980. --- UNCTAD/SHIP/188 (Part. I).
- "Medidas para Prevenir la Congestión Portuaria". ONU. UNCTAD. - Ginebra, 1975. Sin núm.
- "Nivel y Estructura de los Fletes, Prácticas de las Conferencias y Grado de Adecuación de los Servicios de Transporte Marítimo". ONU. UNCTAD. Nueva York, 1969. TD/B/C.4/34/Rev. 1.
- "Port Congestion. Report of the Group of Experts". ONU. UNCTAD. Geneva, 1976. TD/B/C.4/152.
- "Puertos Mexicanos: Acapulco, Coatzacoalcos, Manzanillo, Tampico, Veracruz ...". S.C.T. Comisión Nacional Coordinadora de --- Puertos. México, 1981.

(Publicaciones Periódicas)

Periódicos:

- EL DIA. Periódico Diario. Directora General: Socorro Díaz. -- "Será reestructurado el Fideicomiso para Equipo Marítimo y Portuario". México D.F. 13 de julio de 1983.
- EL NACIONAL. Periódico Diario. Director General: Mario Ezcur--  
ría. "Será Altamira el puerto más grande del país". México D.F. 9 de julio de 1984.
- EL SOL DE MEXICO. Periódico Diario. Director General: Mario Váz  
quez Raña. "6.5 Billones para el transporte carretero, ferroviario, aéreo y marítimo". México D.F. 26 de julio de 1984.
- EL SOL DE MEXICO. Periódico Diario. Director General: Mario Váz  
quez Raña. "Cuantiosas Pérdidas del Tercer Mundo por el Conges--  
tionamiento Portuario". México D.F. 24 de mayo de 1982.
- EL UNIVERSAL. Periódico Diario. Director General: Lic. Juan Fran--  
cisco Ealy Ortiz. "Banco de Refacciones para garantizar la efi--  
ciente operación de la infraestructura portuaria nacional". Mé--  
xico D.F. 13 de julio de 1983.
- EL UNIVERSAL. Periódico Diario. Director General: Lic. Juan Fran--  
cisco Ealy Ortiz. "Descongestionarán Veracruz y Manzanillo". --  
México D.F. 19 de agosto de 1980.
- EXCELSIOR. Periódico Diario. Director General: Regino Díaz Re--  
dondo. "Faltan muelles en Coatzacoalcos. Permanecen fondeados -  
20 buques". México D.F. 16 de febrero de 1982.
- EXCELSIOR. Periódico Diario. Director General: Regino Díaz Re--  
dondo. "Mazatlán, saturado con 20,000 tons. de granos y cemento"  
México D.F. 21 de abril de 1980.

- EXCELSIOR. Periódico Diario. Director General: Regino Díaz Re--  
donco. "Varadas 84,000 tons. de granos en Manzanillo por conges--  
tión portuaria". México D.F. 15 de agosto de 1980.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. Diario. Director: Lic. Luis de  
la Hidalga. "Decreto de Promulgación del Convenio para Facilitar  
el Tráfico Marítimo Internacional". México D.F. 5 de sep---  
tiembre de 1983.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. Diario. Director. Lic. Luis de  
la Hidalga. "Decreto por el que se Promulga la Convención sobre  
un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, adoptada -  
en la Ciudad de Ginebra el 6 de abril de 1974". México D.F. 28-  
de julio de 1976.
- NOVEDADES. Periódico Diario. Director General: Rómulo O' Farril  
Jr. "Créditos del Banco Portuario y Pesquero por 36 mil millo--  
nes para desarrollo de ese sector". México D.F. 11 de julio de-  
1984.
- UNO MAS UNO. Periódico Diario. Director General: Manuel Becerra  
Acosta. "Tendrán posiciones exclusivas de atraque empresas pa--  
raestatales: S.C.T.". México D.F. 20 de agosto de 1980.

#### Revistas:

- Mar y Tierra. "Congestionamiento Portuario"; por Enrique Cárde-  
nas Trigos. S.C.T. Comisión Nal. Coordinadora de Puertos. No. -  
26. Septiembre-Octubre de 1981. México, 1981.

#### Boletines:

- Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. "Moderna Terminal  
de Contenedores en México". S.C.T. Comisión Nacional de Fletes -  
Marítimos. No. 9, Vol. I, agosto-1981. México, 1981.
- Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. "La Composición -  
del Flete Marítimo". S.C.T. Comisión Nacional de Fletes Maríti--  
mos. No. 8, Vol. II, julio-1982. México, 1982.

#### (Apuntes)

- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Dere-  
cho Mercantil Marítimo. FCFIS. UNAM. S.E. México, 1981.

(\*) Las fuentes bibliográficas así marcadas, aún cuando consulta-  
das, no fueron utilizadas en este trabajo, sin embargo las in-  
cluimos a fin de cooperar con nuestros lectores.