



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

**El Comercio Exterior Mexicano  
Via Transporte Marítimo Internacional**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

**Fabián                      Fernández                      Medina**

MEXICO D. F.

1984



## **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.

## INDICE

### EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO VIA TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Introducción. . . . .	9
CAPITULO I. Panorama General del Comercio en la Comunidad Internacional. . . . .	13
1.1. Necesidad apremiante de un nuevo orden económico internacional. . . . .	16
1.2. VI U.N.C.T.A.D. . . . .	26
1.3. Comercio con la C.E.E. y C.A.M.E. . . . .	36
1.4. Comercio bilateral México-U.S.A. . . . .	52
1.5. Posibilidades de diversificación de nuestras exportaciones. . . . .	62
CAPITULO II. Intervención del Estado en Materia de Exportación y sus Principales Aspectos Normativos en los Estados Unidos Mexicanos. . .	73
2.1. Aspectos constitucionales de reglamentación en las exportaciones. . . . .	78
2.2. Aspectos legislativos de la planeación democrática. . .	96
2.3. Política de primacía exportativa de productos no petroleros en época de crisis. . . . .	113

CAPITULO III. Objetivos Económicos del Transporte Marítimo. .	127
3.1. Marina mercante de los principales países navieros. . .	127
3.2. Objetivos del transporte marítimo de mercancías a nivel internacional. . . . .	142
3.3. Tipos de transporte utilizados en el comercio exterior.	149
3.4. Especialización de los buques en su aspecto naval y técnico. . . . .	167
3.5. Puertos marítimos mercantes. . . . .	180
CAPITULO IV. Transporte de Mercancías por Mar y sus Características de Acuerdo a la Comunidad Internacional de Naciones. . . . .	195
4.1. Clasificación de las mercancías. . . . .	195
4.2. Propiedades y cualidades específicas de las mercancías. Pérdida y deterioro de las mismas. . . . .	206
4.3. Causas de la no conservación de las mercancías. . . . .	235
4.4. Principios para asegurar la integridad de las mercancías. . . . .	250
4.5. Mercancías peligrosas y de fácil deterioro. . . . .	258
4.6. Fundamentos tecnológicos del transporte de mercancías.	272
CAPITULO V. Métodos de Solución de Controversias en Materia de Exportación por Medio del Arbitraje Comercial Internacional. . . . .	279
5.1. Compraventa internacional de mercancías. . . . .	279

5.2. El Derecho Comercial Internacional. . . . .	335
5.3. El arbitraje comercial internacional, eficacia y rapidez en las resoluciones arbitrales. . . . .	340
Conclusiones. . . . .	377
Bibliografía. . . . .	383

## INTRODUCCION

El comercio internacional requiere en la actualidad de una unificación de usos y costumbres, normas y leyes que manifiesten una unificación coherente con todas las ramas del conocimiento jurídico para beneficio del sistema mercantil internacional.

El comercio exterior de todos los países del mundo, incluyendo a los socialistas, necesitan que el tráfico comercial sea rápido y eficaz, coherente a nivel internacional dentro de las normas de eficiencia para la resolución de problemas y litigios que se manifiestan en la práctica mercantil internacional y subsecuentemente en la exportación. Esta es la razón por la cual el objetivo de este trabajo, es el mostrar la necesidad imperante de que la gran mayoría de los países con diferentes regímenes jurídicos, se pongan de acuerdo en las normas de aplicación para la solución de los problemas que resulten de la práctica exportativa.

Es de explorado derecho que las disposiciones contenidas en los códigos de comercio y de procedimiento civil, estén referidas al derecho interno. La organización de la justicia y las normas internas de procedimiento no están ideadas para atender las necesidades del comercio internacional, signado por los volúmenes y la rapidez de las transacciones y por la creciente intervención estatal en estas actividades.

La falta de especialización, lentitud y alto costo, son los inconvenientes más frecuentemente apuntados a la justicia es tatal, a menudo el juez interno que se ve enfrentado a un liti-

gio de comercio internacional recurre a la pericia, medio que produce dilatoria y falta de inmediatez en la causa, otras veces la actitud intransigente de las partes se suma a la lentitud que acompaña a dichos procesos por su naturaleza, y el litigante posiblemente tenga que enfrentarse desde un principio al no siempre fácil problema de determinar el tribunal competente según la norma en conflicto, y eventualmente a la posibilidad de promover un juicio en un Estado extranjero. Todos estos inconvenientes nos vuelven a la justicia privada y especializada que debe estar acorde al orden jurídico preestablecido en un estado de derecho, a los usos y costumbres del Derecho Comercial Internacional y a la doctrina práctica.

La exportación está supeditada a las leyes económicas, ya que éstas dirigen la producción y la distribución de los bienes materiales del trabajo en las distintas etapas del desarrollo económico; estas leyes económicas son específicas en los diversos sectores de la economía nacional, por lo tanto el *Comercio Exterior Mexicano vía Transporte Marítimo Internacional* pertenece a la economía sectorial, y éste a la vez se encuentra en constante interrelación con otros sectores de la producción.

El objeto de estudio de este sector de nuestra economía es el tráfico comercial marítimo para la exportación acorde a las fuerzas productivas y al desarrollo económico del país. En donde la producción nacional encausada a la exportación se encuentra vinculada en forma objetiva con el traslado de productos desde los centros de producción a los de consumo y de un lugar de producción a otro.

Al ser transportado el producto material del trabajo este sufre cambios, ya que se modificará su existencia espacial y como consecuencia su valor de consumo, ya que también se modifica la existencia espacial de éste último, y el valor de cambio aumenta por la cantidad de labor que se requirió para producir las modificaciones dadas al valor de consumo de las mercancías, por tal labor sumada que es determinada por el consumo de capital fijo y por la suma de la labor humana se aumenta el valor de las mercancías; pero el objetivo deseable es la importancia de disminuir costos para que sea redituable la exportación.

El transporte marítimo contribuye a los movimientos de carga y a las operaciones de estibación, acelerando los ciclos de circulación y reduciendo los plazos de entrega al consignatario al mínimo costo. Debe garantizar la integridad de las mercancías transportadas y un óptimo aprovechamiento de la marina mercante utilizable para la exportación en estos momentos de crisis.

Finalmente, el presente trabajo además de los aspectos jurídicos, cuenta con elementos de carácter político y social, adicionado con materias técnico auxiliares acorde a la heterogeneidad de las fuentes que se prestan a una amplia discusión desde diversos puntos de vista. Considero que es este el momento oportuno para realizar investigaciones más profundas en estos temas de importancia fundamental para el país, ya que el Comercio Exterior Mexicano *vía Transporte Marítimo Internacional*, garantizará a futuro el desarrollo dinámico del país.

## PANORAMA GENERAL DEL COMERCIO EN LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

"Ningún país puede vivir completamente aislado de los demás, ni siquiera el país mas poderoso del mundo puede excluirse del contacto con otros países, ni puede aislarse de los efectos y de las acciones de los otros."

E. CEREXHE  
Politólogo Francés

Existe en la actualidad una creciente interdependencia de unos países respecto a otros y esto es una realidad incuestionable en el mundo de hoy. La historia puede concebirse como un proceso de acercamiento y de interrelación creciente entre los diversos grupos humanos; merced, entre otras causas, tanto o más importantes, a la reducción gradual de las distancias geográficas por obra de los medios técnicos sucesivamente descubiertos y esta progresiva aproximación entrelaza cada día más ostensiblemente los destinos de todos los habitantes del planeta.

El comercio internacional, en forma general, se desenvuelve en un medio de recesión, inflación, desajustes monetarios y demás problemas; por esta razón a los países no les queda otro camino que el de adoptar y seguir medidas de cooperación e integración en las distintas variedades comerciales; acuerdos de libre comercio, sistemas de tratamiento preferencial, uniones aduaneras, entre otros. Una de las pocas actividades que requiere de numerosas formalidades y procedimientos de todo tipo, ya sean jurídicos, técnicos, administrativos, es precisamente el comercio

internacional, según se lleve a cabo entre empresas, entidades gubernamentales, autoridades de zona de integración, organismos internacionales, dando por resultado la vasta complejidad comercial, que en el aspecto económico su importancia es innegable, tanto en las economías de libre comercio como en las de economía planificada.

No es posible ocultar verdades tan obvias en el comercio internacional actual, puesto que estamos sufriendo sus consecuencias prácticamente en todos los ámbitos del comercio, pero principalmente en las exportaciones con repercusión a nivel mundial, tanto de países industrializados como en los de vías en desarrollo, esto es debido a la multiplicidad de factores de índole comercial y de mercado, motivo por el cual el comercio internacional se estancó en 1981 y retrocedió en 1982 y por el momento no hay una posibilidad de mejora en los años siguientes, pero tampoco esta situación puede perdurar eternamente, ya que el G.A.T.T. informa una ligera mejoría en el comercio internacional para 1985.

Otro problema que recrudece la recesión mundial es, el proteccionismo y la falta de liquidez, en estos momentos siguen prevaleciendo las tendencias proteccionistas, sin probabilidades de cambio a corto plazo. Esta tendencia se hizo más firme en la conferencia ministerial del G.A.T.T. celebrada en Ginebra en noviembre de 1982 y que terminó el 29 de marzo de 1983, después de un sinnúmero de difíciles discusiones en la cual todos los miembros discreparon frontalmente en los resultados obtenidos, el documento final fue calificado por analistas europeos, como una vaga de

claración libremercantilista que cada país interpretará a su gusto; en esta reunión jamás se tocó el aspecto central de la reunión ministerial, ni el motivo por la que se convocó, que era el de frenar el crecimiento de las medidas proteccionistas.

En esta reunión nadie se comprometió a dar soluciones en concreto; los países de la C.E.E. advirtieron que las resoluciones de la conferencia no les era obligatorio y que tampoco aceptaban un compromiso para una nueva negociación sobre el asunto. En esta conferencia también se planteó el problema de la liberación del comercio de servicios en bancos, seguros e instituciones de crédito; los avances en este aspecto fueron muy escasos; en el aspecto político el propósito de liberación auspiciado por Estados Unidos, encontró una renuencia generalizada entre los países en vías de desarrollo, discutiéndose la manera de encontrar procedimientos para moderar las disputas, llegándose a un acuerdo consistente en poner en marcha nuevos mecanismos de conciliación.

La lucha entre las tendencias proteccionistas y libremercantilistas es particularmente aguda y caótica, dando por resultado que las discusiones sobre el comercio mundial se vuelvan más complejas, propiciando tendencias recesivas que cada vez son más profundas. Estas discusiones sobre la recuperación de la economía mundial llevan invariablemente al problema de la liquidez. El F.M.I. decidió, a mediados de febrero de 1983, aumentar su capacidad de préstamo para solventar las situaciones de emergencia, surgidas en los países en vías de desarrollo por el peso de su deuda externa y la concomitante caída de sus ingresos, decidién-

dose en aumentar 47.4 % la capacidad de préstamo de este organismo internacional, lo que representó la postura de Estados Unidos de no incrementar los préstamos en más de un 50 %, esta actitud reticente también fué sustentada en la reunión de Toronto, que se llevó a cabo de septiembre de 1982 a febrero de 1983, en apoyo a la estrategia económica sustentada por el presidente Ronald Reagan para estos períodos de crisis financiera ya que la Unión Americana provee alrededor del 20 % de los recursos del F.M.I.

En vista de estas circunstancias al F.M.I. se le concedió un crédito de 8 000 millones de D.E.G., equivalente a 10 000 millones de dólares U.S.A. por parte de la Agencia Monetaria de Arabia Saudita, que se destinaron con el propósito de poner en práctica la política de ampliar el acceso a sus recursos, a fin de financiar el déficit de balanza de pagos de los países deudores y realzar el papel del F.M.I. en el sistema financiero internacional.

La breve exposición de recesión antes mencionada, con las consecuentes repercusiones en la comunidad internacional, es motivo de un estar alerta para nuestro país, ya que éste ha sufrido los embates de la crisis mundial, nuestra crisis económica interna es un reflejo de la inestabilidad comercial y económica mundial, que requiere soluciones multilaterales acordes con la realidad económica mundial y un nuevo orden económico.

#### 1.1. NECESIDAD APREMIANTE DE UN NUEVO ORDEN ECONOMICO INTERNACIONAL

En la búsqueda racional de mejores condiciones económicas

en un futuro no tardío para nuestra humanidad, de la cual todos los habitantes del planeta somos partícipes, aunque tengamos ideologías políticas contrapuestas, surge la necesidad de un nuevo orden económico internacional, no sólo debe verse desde una perspectiva económica, sino que también debe dársele un enfoque jurídico, mediante la negociación y el consenso multilateral de los sujetos de Derecho Internacional en donde los estados tienen una importancia de primer orden.

El instrumento para resolver los problemas comunes son: la negociación y la cooperación, para democratizar la economía mundial, al decir democratizar me estoy refiriendo a las relaciones internacionales en una forma global, con lo que supongo una mayor universalidad de las instituciones mundiales, y un establecimiento normativo que prohíba el dominio por parte de los estados más poderosos, con respecto a los débiles.

Algunos economistas manifiestan que el Estado es el principal obstáculo para la creación de un nuevo orden económico internacional, pero no hay que olvidar que el Estado sirve a los objetivos e intereses nacionales, y su evolución histórica obedece a este propósito, pero ellos argumentan que las relaciones económicas entre los Estados, han acentuado los fracasos recientes en el esfuerzo por establecer un nuevo orden económico internacional, y que el Estado solamente puede ocuparse de sus intereses nacionales y que por este motivo es incapaz de adaptarse a las necesidades de la comunidad internacional, principalmente los Estados más ricos y poderosos que no quieren que exista un orden económico internacional más racional y justo, y que a la vez no

están obligados a hacerlo, que pueden dominar y manipular en su propio beneficio los procesos mundiales de toda índole, por consiguiente creo que el problema no radica en el Estado como institución jurídica que impida la evolución a una mayor racionalidad del nuevo orden económico internacional, considero que el problema está en las relaciones de poder, materia de estudio de la ciencia política.

Desglosando este argumento, la culpa no se le puede imputar al Estado como institución, sino al establecimiento de relaciones injustas entre ellos, por este motivo la democratización de las relaciones internacionales, debe estar acompañada por el establecimiento de agrupaciones de países que realicen diversos tipos de integración, y en una forma más completa creando gradualmente instituciones supranacionales como se ha venido realizando en los últimos años, que es plenamente justificable aunque no deseable, a consecuencia de la falta de unidad que no funciona como argumento intelectual en la conciencia humana de nuestra civilización incivilizada, que hasta este momento no ha generado una fuerza para impulsar un cambio, sobre todo en el campo económico.

Los diferentes sistemas socioeconómicos e ideológicos, no son un obstáculo insuperable para lograr soluciones conjuntas a los problemas internacionales. La diversidad en este aspecto es un requisito imprescindible del progreso.

En nuestro mundo dividido entre ricos y pobres, la creciente interdependencia de los segundos con los primeros, ha respondido a intereses parciales, que no son los de la humanidad en su

conjunto, tal vez me tenga que preguntar el porqué de la actitud de los países más poderosos y eficientes, como lo son la U.R.S.S. y los E.U. constituyen el principal obstáculo para poner en práctica el nuevo orden económico internacional, ya que está en sus manos implementar la pauta mundial por un desarrollo más justo y racional en el mundo.

Tal vez con esta idea sea demasiado optimista, pero realmente no hay otro camino, ya que los países en vías de desarrollo manifiestan nuevas esperanzas basadas en los pocos sistemas de recuperación económica, después de haber caído en la trampa del endeudamiento externo, que resultó contraproducente para los países prestatarios, ya que los países endeudados no pueden pagar, aunque apliquen fórmulas económicas inflexibles de contracción como es el caso de nuestro país, que sólo podrá salir adelante con excedentes de exportación y un costo social bastante cruento.

Pero los excedentes de exportación de los países endeudados y la substitución de importaciones de muchos países en vías de desarrollo, como es el caso de México, propiciarán déficit en la balanza comercial de muchos países de moneda fuerte, y esto implica reducir sus tasas de crecimiento con todos los males económicos que trae aparejado. El endeudamiento de los países en vías de desarrollo, ha crecido de tal manera que se ha convertido en un factor negativo, para el desarrollo de la economía mundial, representando un obstáculo para la recuperación económica de hoy en día.

Existe la posibilidad de que los países poderosos prosigan

venturosamente su recuperación económica, en detrimento de las economías de los países en vías de desarrollo, pero la creciente interdependencia parece demostrar que esto no es posible, pero supongamos que suceda, entonces las desigualdades mundiales se radicalizarán aún más, con la consecuencia nefasta de un aumento en las tensiones y el peligro eminente de un caos económico, que desembocaría en una conflagración mundial que esperamos no suceda.

En los debates sobre el nuevo orden económico internacional, los postulados son múltiples, pero uno de los más importantes es sin lugar a dudas la dependencia absoluta del tercer mundo en todos los aspectos, con respecto a los países industrializados, la explotación que se da a estos países en materia comercial y tecnológica en los mercados internacionales no es desconocido ni puede proseguir, por este motivo América Latina siendo del grupo de países del tercer mundo pugna por un nuevo orden económico internacional más racional y justo para todos, ya que ha sufrido las consecuencias de esta irracionalidad distributiva del ingreso mundial.

América Latina y su profunda crisis económica recrudecida en los años 1980-1982, ha sido analizada desde diversos puntos de vista, las múltiples consecuencias para los países de la región, se ha manifestado en el contexto mundial, con la caída espectacular de sus precios en sus productos básicos de exportación, que ha afectado, a las materias primas agrícolas, minerales, metales, alimentos y bebidas en todas sus variantes en forma general.

Estas bajas excesivas en el precio de los productos básicos, ha tenido un impacto desalentador en las economías de los países de América Latina y se ha puesto al descubrimiento la imperiosa necesidad de encontrar, tanto a nivel regional como internacional mecanismos viables para el fortalecimiento de un nuevo orden económico internacional que es de importancia vital para el desarrollo económico de la región. La demanda de productos básicos por parte de los países industrializados bajó a consecuencia de la recesión, es menester recordar que el 70 % de las exportaciones de productos básicos provienen de los países en vías de desarrollo y van a parar por concepto de importación a los países industrializados, siendo considerable el volumen de compra.

Lo antes mencionado: influyó desfavorablemente en el volumen de las exportaciones totales latinoamericanas, que se habían expandido, a un ritmo medio anual de 8.7 % de 1976 a 1981, están cándose por completo en 1982.<sup>1</sup>

Estos deterioros en términos de intercambio en el año de 1982, produjo una merma considerable en los ingresos de los países en vías de desarrollo, principalmente en los de América Latina, pero este impacto fué más brutal en las economías de los países no exportadores de petróleo, repercutiendo en su población con un incremento en las tasas de desempleo urbano y rural en la mayoría de estos países.

<sup>1</sup>CEPAL, "Aspectos de una Política Latinoamericana en el sector de los productos básicos", en *Revista Comercio Exterior*, vol. 33, núm. 5, México, mayo de 1983, pp. 413-430.

La caída de los productos básicos, las altas tasas de interés, la contracción de los créditos públicos y privados, la inestabilidad en los tipos de cambio; ha generado al mismo tiempo durante este período, un estancamiento casi generalizado de la inversión en el sector de los productos básicos en los países en vías de desarrollo. La incertidumbre y el riesgo de la depresión actual no ha permitido la expansión de la capacidad productiva en este sector.

En las excesivas fluctuaciones del precio de los productos básicos, las variaciones paralelas en los ingresos de exportación, la tendencia a largo plazo en la disminución de los precios respecto a los productos manufacturados, han determinado un deterioro en el intercambio con los países industrializados que ha alcanzado preocupantes niveles, en la búsqueda de soluciones para los problemas a los que se enfrenta este sector y algunos más es necesario coordinar y disciplinar los mercados de productos básicos, por medio de convenios internacionales entre productores y consumidores.

Es necesario tomar en cuenta, los esfuerzos iniciales para la formulación de un plan internacional para los productos básicos, que coincide con la adopción, por parte de la asamblea general de las Naciones Unidas, sobre el programa de acción en el establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional, en la cual se reconoce la injusticia en las relaciones económicas prevalecientes y se subraya en forma particular el sector de los productos básicos, por ser la fuente principal de ingresos de los países en vías de desarrollo. También se reconoce que para

solucionar el problema del estancamiento económico, no bastará hacer ajustes parciales al sistema actual, ya que también se necesitarán verdaderos cambios en la estructura económica mundial y en las relaciones de poder por medio del diálogo racional.

En el diálogo Norte-Sur, los países en vías de desarrollo no solamente buscan una parte más equitativa en el comercio mundial, sino que buscan una auténtica reestructuración y una mayor participación en las reglas del juego.

Uno de los primeros intentos ha sido la resolución 93 IV de la U.N.C.T.A.D., aprobada por consenso de la comunidad internacional en el año de 1976 en Nairobi, que llegó a las siguientes conclusiones en relación al mercado comercial de los productos básicos:

1. Negociar acuerdos internacionales entre productores y consumidores.
2. La creación de una institución de financiamiento para este tipo de acuerdos, denominada Fondo Común.
3. Negociar los productos básicos en base a una lista,<sup>2</sup> estos productos deben estar incluidos en los textos de los convenios, con un plazo para su negociación.
4. La resolución 93 IV debe ser un prototipo para toda negociación futura.

En este año la U.N.C.T.A.D., exigió una acción urgente para

<sup>2</sup>En la lista se encuentran los siguientes productos básicos: banano, bauxita, cacao, café, cobre, algodón, fibras duras y sus productos, minerales de hierro, yute y sus productos, manganeso, carnes, fosfatos, caucho natural, azúcar, té, maderas tropicales, estaño y aceites vegetales.

detener la tendencia descendente de precios en los productos básicos, para esto se formuló un programa entre productores y consumidores para negociar una serie de acuerdos transitorios para 15 productos básicos, incluidos en la resolución 93 IV, con el objetivo tendiente a sostener los precios en el periodo 1979-1982, para esto se proponían medidas de un manejo en la oferta, cuotas de exportación y controles de producción con reservas estabilizadoras.

Este esfuerzo fué rechazado por los países industrializados, objetando estas medidas y proponiendo cosas distintas a lo acordado, propiciando la crisis actual, pero éste no fué el principal obstáculo que tuvo esta idea, lo más curioso es que ninguna institución de crédito con prestigio internacional quiso apoyar al Fondo Común, creándose una situación frustrante, que ya no es sorprendente en el largo camino por la obtención de un Nuevo Orden Económico Internacional.

Para una mayor eficacia, es necesario cumplir de una manera adecuada y efectiva las obligaciones internacionalmente convenidas, para apoyar firmemente el proceso de desarrollo, garantizar la participación adecuada de los países en vías de desarrollo en la toma de decisiones y hacer frente a las consecuencias de la crisis e impedir que vuelva a presentarse este tipo de situaciones desconcertantes, para esto es preciso poner urgentemente en marcha los procesos necesarios de cambio en el sistema económico internacional.

Para lograr ésto es necesario responder a la crisis mundial, mediante la formulación de un programa de medidas concre-

tas e inmediatas, que sin abandonar la necesidad del pleno establecimiento del Nuevo Orden Económico Internacional, permita la reactivación del desarrollo económico de nuestros países, antes de que las dificultades por la que atravesamos se vuelvan más peligrosas y difíciles de superar, estas medidas concretas, deben ser nuevas y realistas, audaces e imaginativas en el campo de la cooperación económica multilateral, ya que sin esto no se podrá consolidar ni expandirse la reactivación del proceso de desarrollo en el comercio mundial.<sup>3</sup>

Estas medidas han sido tomadas en cuenta en la reunión de Belgrado, ante el VI periodo de sesiones de la conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, en donde se llegaron a plantear los siguientes problemas:

- No basta con producir más para salir de la crisis en el comercio, además del productor debe existir un comprador.
- El comercio mundial se ha reducido en términos absolutos en los últimos años, las importaciones de los países en vías de desarrollo es el principal factor de dinamismo, que en este momento se han reducido a consecuencia de la crisis.
- La reactivación de las importaciones de los países en vías de desarrollo debe financiarse con recursos autónomos de estos propios países, para esto es importante la

<sup>3</sup> Hernández Cervantes, Héctor. "Ante la crisis mundial un imperativo: acciones concretas," en revista Comercio Exterior, vol. 33, núm. 8, México, agosto 1983, pp. 755-756.

apertura de mercados de los países industrializados a las exportaciones del tercer mundo.

- Con la crisis mundial, los países industrializados han aumentado las barreras proteccionistas, estas acciones frenan las posibilidades de exportación de los países en vías de desarrollo, cerrándoles mercados e imponiéndoles trabas adicionales y discriminatorias respecto a mercancías provenientes de países industrializados.

Estas actitudes frenan el desarrollo comercial a nivel mundial y esto es contraproducente, ya que en la actualidad la creciente interdependencia de unos países con otros, es una realidad incuestionable en el mundo de hoy, y el comercio internacional debe responder al llamado universal para superar la crisis, reordenar las relaciones económicas en forma sana y duradera, ya que es el objetivo del Nuevo Orden Económico Internacional<sup>4</sup>, que debe tomar en cuenta participaciones anteriores, esfuerzos de otros foros internacionales, con la esperanza de un pronto y nuevo reajuste a nivel internacional que es sumamente necesario para toda la humanidad.

## 1.2. VI U.N.C.T.A.D.

Del 6 de junio al 3 de julio de 1983, se efectuó en Belgrado, Yugoslavia, el VI Periodo de Sesiones de la Conferencia de

<sup>4</sup> Véase plan de acción aprobada por la VI Sesión Especial de las Naciones Unidas, el 10. de mayo de 1974, la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, adoptada por la propia asamblea el 12 de diciembre de 1974.

las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (VI U.N.C.T.A. D.); para la negociación de posibles soluciones entre países industrializados y en vías de desarrollo en materia comercial, ya que la situación de los países en vías de desarrollo en el contexto de la economía mundial es conflictiva, debido a la vieja división internacional del trabajo que les asignó la producción agrícola, minera y la excesiva especialización en esos rubros, como resultado de la explotación colonial, estos países se retrasaron industrialmente por la falta de capital y tecnología, hecho que los llevó a perder mercados incluyendo productos en los que se habían especializado, a consecuencia de la depreciación sistemática de la economía mundial, la crisis agrícola en los países en vías de desarrollo, la falta de tecnología, la depreciación de la economía mundial, y la desigualdad cada vez mayor entre industrializados y países del tercer mundo, motivó que las naciones denominadas "Grupo de los 77" empezaran a luchar por desarrollar sus economías, transformar sus estructuras productivas con el objeto de tener más capacidad para elaborar productos industriales y colocarlos en los mercados mundiales.

La estrategia de transformación en la estructura productiva de los países en vías de desarrollo, sólo podía tener lugar en medio de una modificación de fondo en las relaciones de comercio, de asistencia tecnológica y financiera entre éstos y el mundo desarrollado, fue así como se planteó la necesidad de un Nuevo Orden Económico Internacional en el cual los países industrializados están muy poco dispuestos a la aceptación de esta idea.

Pese a todo en las Naciones Unidas, a fines del año de 1974, se consiguió la aprobación de la carta de derechos y deberes económicos de los estados, en cuya gestión tuvo un papel preponderante México, pero que no tuvo éxito, debido al bloqueo de la negociación por parte de los países industrializados, este hecho y muchos más han dado pauta para que se lleven fuera de las N. U. las negociaciones, pero auspiciadas por este mismo organismo internacional, las reuniones internacionales sobre cooperación y desarrollo como lo fué la de Cancún<sup>5</sup>, en esta reunión se llegó a la afirmación de que los países en vías de desarrollo, tienen una capacidad de complicar el orden económico y social instituido sin su consenso; pero la perspectiva de alcanzar un resultado aceptable en esta negociación era por cierto bastante lejana y lo seguirá siendo por la irracionalidad, basta señalar que los países industrializados no quieren saber nada sobre el Nuevo Orden Económico Internacional, el triunfo más importante de Cancún fué que esta reunión ha abierto un camino en donde los pasos serán lentos para recorrerlo, con muchos conflictos para el equilibrio de la economía mundial.

Por medio del diálogo Norte-Sur y la participación activa en los foros de las N. U.; los países en vías de desarrollo buscan una verdadera reestructuración en el Comercio Mundial, una mayor participación en las reglas del juego, y un programa de

<sup>5</sup> Reunión Internacional sobre Cooperación y Desarrollo, más conocida como Reunión Norte-Sur, celebrada en Cancún, México, el 22 y 23 de octubre de 1981, con la participación de jefes de Estado y gobierno, cancilleres y primeros ministros de 22 países, más el secretario general de la O.N.U. Kurt Waldheim.

acción para el establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional, en donde se reconozca la injusticia del sistema económico mundial prevaleciente, por este motivo se realizó una reunión de coordinación latinoamericana previa a la VI U.N.C.T.A.D. en el mes de abril de 1983 en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, denominada como Plataforma de Buenos Aires, en donde se acordó plantear los múltiples problemas que afectan a la economía de los países en vías de desarrollo por medio de un documento, que está contenido en el estudio T.D./273 de la Secretaría de la U.N.C.T.A.D., en donde se analizaron programas y medidas que podrán enmarcarse dentro de un nuevo enfoque por parte de los países latinoamericanos en diferentes sectores de la política y el comercio mundial.

Los países desarrollados se reunieron en Williamsburg Virginia, Estados Unidos<sup>6</sup> para implementar su política bloquista en las negociaciones en paquete, pero también ellos llegaron a la conclusión de que la interdependencia entre los países industrializados y los de en vías de desarrollo es cada vez mayor en la economía mundial, reafirmando el estudio de informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (O.C.D.E.), sobre la interdependencia.

El propósito de este inciso es tratar de resaltar las cuestiones centrales examinadas en la reunión de Belgrado, con el fin de darnos una idea de forma general de la tendencia po-

<sup>6</sup> Reunión Cumbre de Williamsburg, en Revista *Perspectivas Económicas*, Edit. United States Information Agency, Washington, D. C., oct.-dic. 1983, pp. 2-5.

lítica y económica de la VI U.N.C.T.A.D. y las consecuencias para las futuras acciones en materia de cooperación económica multilateral en las Naciones Unidas y otros ámbitos, partiré del rasgo característico en forma conjunta de esta conferencia, que de hecho tendrá un ángulo de repercusiones políticas a nivel mundial, independientemente de los logros en materia económica que se alcancen, pero lo que más nos interesa a nosotros como países en vías de desarrollo es la cooperación internacional, la evolución económica mundial, los productos básicos, el comercio y su ajuste estructural, las cuestiones monetarias y financieras, entre otros, adelantando un poco los resultados de la VI U.N.C.T.A.D., se pueden considerar en términos generales, como significativos y a la vez insuficientes<sup>7</sup>.

- a. Significativos: porque permitieron reiterar y fortalecer los criterios esenciales para la cooperación internacional, postuló la necesidad de adoptar un programa de medidas concretas tendientes a fortalecer la reactivación y el desarrollo a nivel mundial. Logrando algunos acuerdos operativos de cierta importancia en lo relativo a productos básicos, moneda, finanzas, estableciendo en forma limitada la competencia de la U.N.C.T.A.D., en el terreno de las relaciones monetarias y financieras internacionales, y el aspecto político más importante fue el aislamiento a los Estados Unidos, debi-

<sup>7</sup>Navarrete, "Eduardo Jorge. La VI UNCTAD; resultados y promesas", en Revista Comercio Exterior, vol. 33, núm. 8, México, Agosto de 1983, pp. 749-754.

do a sus posiciones inflexibles a lo largo de toda la negociación.

- b. Insuficientes: porque los resultados quedaron muy por abajo de los planteamientos presentados por los países en vías de desarrollo latinoamericanos, sustentada en la plataforma de Buenos Aires previa a la VI U.N.C.T.A.D.

La conferencia de Belgrado, es un intento de concertación Norte-Sur y en si mismo constituye una fase evolutiva en la cooperación mundial. Los resultados tanto positivos como negativos se suman a los ya obtenidos en este y en otros foros, es necesario complementar con nuevos acuerdos que beneficien la actividad comercial, que en este momento se encuentra estancada en un intento de ampliar y complementar lo ya obtenido.

Los principales rasgos distintivos en los trabajos de la VI U.N.C.T.A.D. correspondieron a los siguientes puntos importantes, en base al reconocimiento de la interdependencia como elemento distintivo de la economía mundial, desde el punto de vista de sus manifestaciones, así como del ángulo de sus consecuencias de tipo político. Todo quedó plasmado en un documento "Sobre la Evolución de la Economía Mundial y el Desarrollo", que constituyó la declaración política de la conferencia en Belgrado, que fue adoptada por consenso mayoritario, de la cual más tarde se disoció la Unión Americana, por no convenir a sus intereses comerciales. Este documento destacó lo siguiente:

- i. En este momento, los países en vías de desarrollo tienen una participación de primer orden en la economía interna-

cional, esta realidad de interdependencia permite reafirmar que ninguna solución aislada puede ser adecuada o suficiente por sí misma, la estrategia para superar la crisis mundial, es el de reconocer plenamente la nueva función de los países en vías de desarrollo, como participantes de pleno derecho en el desarrollo mundial, cada vez más interdependientes, ya que el futuro económico y la estabilidad política de todos los países está vinculada.

- ii. Acorde con la reunión de Cancún, hubo complemento a ésta con un acuerdo sobre la estrecha vinculación que existe entre la reactivación y el desarrollo, adoptando acciones de liberadas en favor del desarrollo, que eleven la contribución de los países del tercer mundo a una economía mundial, en expansión sostenida y no inflacionaria.
- iii. La reactivación de la economía mundial, pero principalmente en los países en vías de desarrollo, constituye por sí mismo, un elemento importante para la recuperación de la economía mundial, ya que las diversas manifestaciones de la crisis mundial, ha puesto de manifiesto la creciente vinculación entre las economías nacionales y las estrechas interacciones entre los problemas económicos mundiales en distintos sectores, especialmente en las esferas conexas de las materias primas, energía, comercio, desarrollo, cuestiones monetarias y financieras, así como las interrelaciones entre los problemas actuales y sus aspectos estructurales a largo plazo, problemas de magnitud y complejidad que deben resolverse en forma global, en donde participan todos los países.

Como podemos apreciar la conferencia de Belgrado, ha sido un receptáculo, en donde se logró convenir el reconocimiento de la interdependencia como característica distintiva de la economía mundial de nuestro tiempo, el estrecho condicionamiento existente entre la consolidación de la reactivación económica y el desarrollo con vistas a la expansión duradera, así como el hecho de abordar estos problemas en forma coordinada y global.

Con esta visión de conjunto, la conferencia de Belgrado recoge, actualiza y enriquece las conclusiones a las que llegó la reunión de Cancún, entroncándolas con el esfuerzo en favor de la negociación global, reiterando estos criterios para las futuras acciones de cooperación internacional para el desarrollo, sobre este contexto los países en vías de desarrollo recomendaron y propusieron la adopción de un programa para reactivar la economía mundial e impulsar el desarrollo de los países en vías del mismo, los señalamientos más importantes son los siguientes:

- I. Que la comunidad internacional emprenda un programa de medidas concertadas, para reactivar la economía mundial, el crecimiento acelerado y sostenido de los países en vías de desarrollo, consolidar la cooperación económica internacional por medio de un conjunto integrado de políticas, que comprendan medidas a corto plazo en aspecto crítico para estos países, y cambios a largo plazo, para el establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional.
- II. Aceptar por consenso, la propuesta de la plataforma de Buenos Aires, en la conferencia, en lo que se refiere a productos básicos, comercio, moneda y finanzas que constituyen ele

mentos principales del programa de reactivación para el desarrollo.

Sin embargo Estados Unidos se disoció formalmente del consenso en los temas de evolución de la economía mundial y el desarrollo, señalando que el enfoque del documento final de la VI U.N.C.T.A.D. era desequilibrado y negativo, con esta actitud E. U. provocó su aislamiento, el Reino Unido, la R.F.A.; y Japón a última hora manifestaron no estar de acuerdo con todos los elementos del documento, pero se mantuvieron dentro del consenso mayoritario, con estas actitudes negativas se afectó la operatividad y eficacia del resultado final conseguido, dando por resultado un rotundo fracaso, en el aspecto político a la reunión de la VI U.N.C.T.A.D.

En la reunión de Belgrado no todo fue fracaso, ya que se lograron entendimientos en materia de cooperación internacional, financiamiento compensatorio, barreras arancelarias, cuestiones monetarias, derechos especiales de giro, acceso a los recursos del F.M.I. y del Banco Mundial, deuda externa y asistencia oficial al desarrollo. También se trataron temas más específicos como lo fue: la cooperación entre países en vías de desarrollo, la tecnología del transporte marino y otros más.

Otro acierto considerable fue que la U.N.C.T.A.D., brindara orientaciones en el ámbito monetario y financiero, por medio de las delegaciones de México y los países bajos, que se encargarán de dar y coordinar las consultas en materia monetaria y financiera a los países miembros de la VI U.N.C.T.A.D.

Los aciertos y desaciertos políticos de la reunión de Bel-

grado, son cuestiones que tendrán que solucionarse con el transcurso del tiempo.

En materia comercial si es importante un punto de partida para todos los países miembros de la comunidad internacional, en lo que concierne a revisiones estructurales y a la no discriminación comercial, ya que los planteamientos de los países en vías de desarrollo y altamente industrializados, revelan cierta preocupación común, ante los problemas de proteccionismo; ajustes estructurales, sistema general de preferencias y en si todo lo concerniente al comercio internacional.

Por desgracia, existen bastantes desacuerdos en estos temas ampliamente discutidos, que ya no son novedosos, a no ser por los problemas adicionales, que han causado los países industrializados de occidente en materia de proteccionismo comercial; como lo ha hecho Canadá, Estados Unidos, y Japón con respecto a Europa y de la misma con los antes señalados, hecho que causa la rigidez de estos países en materia de proteccionismo comercial, subsidios a la exportación y sistema general de preferencias, aplicando sanciones a muchos productos básicos de los países en vías de desarrollo.

En este contexto los países industrializados se comprometieron a detener el proteccionismo de los países en vías de desarrollo por medio de sanciones a los productos básicos, así como trabajar en forma coordinada para la reducción y eliminación de las barreras cuantitativas de efecto similar, revisando periódicamente los progresos de este proceso: manteniendo un trato diferenciado en contra de los países en vías de desarrollo, en pro de

una adecuada división del trabajo.

Por su parte los países en vías de desarrollo participantes de la reunión de Belgrado, encargaron a la junta de comercio y desarrollo un examen de la evolución del sistema comercial internacional, con vistas a formular propuestas para el desarrollo en materia de servicios comerciales, rechazando la iniciativa estadounidense de establecer la competencia del G.A.T.T. en esta esfera. En cambio se encargó al Secretario General de la U.N.C.T.A.D. que continuara sus estudios, para considerar el papel del sector de servicios comerciales para el desarrollo; quedando una serie de cuestiones pendientes, que no se pudieron abordar suficientemente a manos de la junta de comercio y desarrollo para ulterior consideración.

### 1.3. COMERCIO CON LA C.E.E. Y C.A.M.E.

La búsqueda de nuevos mercados para los productos de exportación de nuestro país, ha motivado una mayor atención en las agrupaciones comerciales de carácter internacional, ya que significan mercados potenciales para nuestras exportaciones.

Nuestro país se encuentra en una etapa intermedia en el desarrollo económico, ni es exportador agrícola, y sería un error considerarlo un exportador de productos industriales en su totalidad, el modelo energético que inspira nuestro proceso de desarrollo, ya no responde a los cambios decisivos que se han venido gestando, tanto en nuestro país como en el exterior que reclaman cambios decisivos para el desarrollo económico.

La importancia del comercio exterior es de primer orden, ya

que permite la intercomunicación con otros mercados, aumentando la expansión de nuestro comercio exterior, que es preocupación fundamental de nuestras autoridades económicas, que han sido testigos del déficit persistente en la balanza comercial de pagos por cuenta corriente, la depreciación del peso frente al dólar, la escasa competitividad de los productos nacionales en los mercados mundiales, constituyen los rasgos más característicos de nuestro comercio exterior.

Por este motivo el comercio con la C.E.E. y el C.A.M.E. es el objetivo principal del programa del Banco Nacional de Comercio Exterior para 1984, que consistirá en dar un amplio apoyo financiero a las actividades relacionadas con el comercio exterior de México, para así contribuir al pleno aprovechamiento de la capacidad productiva, con sus consiguientes efectos en el empleo, la inversión y la balanza de pagos acorde con el Plan Nacional de Desarrollo, en su segunda etapa del "Proyecto Inmediato de Reordenación Económica".<sup>8</sup>

#### A. La C.E.E.<sup>9</sup>

La Comunidad Económica Europea, constituye un singular modelo en las relaciones comerciales entre diez estados soberanos,

<sup>8</sup> Bancomext, "Apoyos Financieros y Garantías al Comercio Exterior de México en 1984", en Revista Comercio Exterior, vol. 34, núm. 3, México, marzo de 1984, pp. 221-227.

<sup>9</sup> Comunidad Económica Europea, creada el 25 de mayo de 1957 con seis miembros originales en Roma, es en esencia una unión aduana, su principal beneficio se deriva de la creación de comercio en la región, tiene una extensión de 1.5 millones de km<sup>2</sup> aproximadamente, está habitado por 250 millones de personas, el P.I.B. es uno de los mayores en el mundo, y su comercio exterior es de primer orden.

que son la República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos y el Reino Unido, desde mi punto de vista es mucho más que una unión aduanera, ya que constituyen un proceso de integración con tínua hacia la integración europea aún mal definida, pero que se enclarea a medida que ésta integración se va realizando confor me pasa el tiempo, en el aspecto comercial, político y de seguri dad continental.

Las características más importantes de la C.E.E. en materia comercial son las siguientes:

- i. En materia económica existe un sistema de cooperación flexi ble y eficaz, en materia de comercio exterior, este sistema tiende a un funcionamiento consuetudinario, independiente-  
mente del marco de los tratados escritos, con políticas co-  
munes, más o menos perfeccionadas en áreas tales como la  
agricultura, el comercio exterior y competencia de árbi-  
tros.
- ii. En el aspecto financiero cuenta con ingresos propios, que  
financian un presupuesto comunitario que en 1981 fue supe-  
rior a 20 000 millones de dólares U.S.A.; su capacidad co-  
mercial es única, ya que las importaciones desde y hacia la  
C.E.E. representó el 19 % del comercio mundial, en compara-  
ción del 13 % de E. U. y 7 % del Japón, la C.E.E. al mismo  
tiempo tiene problemas económicos acordes con su poderío.
- iii. En el aspecto institucional existe un parlamento elegido di rectamente por sufragio universal, esto contribuye a que ha ya un equilibrio de poder entre los órganos comunitarios,

en lo que respecta al consejo de ministros.

La Comunidad Económica Europea, tiene problemas de suministro en materias primas, es muy independiente en materia energética; ya que importa el 85 % del petróleo que consume, en materia de minerales la situación es la misma, ya que importa el 100 % de cobalto, 99 % de manganeso, cobre y cromo, 85 % de bauxita, mineral de hierro y níquel, el 68 % de estaño, zinc y plomo. El proteccionismo de la comunidad, no es exclusivo de la misma, responde a la situación crítica del comercio mundial de hoy en día, a consecuencia de una reacción de temor, pero este temor proteccionista no salvaguardará a Europa, sino que la arruinará con efecto de bumerang, que otras economías impondrán con estos mismos resultados.

Desde mi punto de vista, la C.E.E. puede coincidir con la filosofía de los países en vías de desarrollo, en la justicia social, la democracia participativa. Así mismo hacer causa común, en la lucha en contra de la inestabilidad comercial en su aspecto económico y financiero y en una forma sintética, colaborar en la búsqueda racional de políticas benéficas para los diversos bloques de países en la cooperación y desarrollo internacional.

La interdependencia liga a la C.E.E. con 61 países del tercer mundo, entre los que se encuentran los de América Latina, México y diez del Caribe entre ellos. El principal aspecto vinculador es la transferencia de tecnología, conocimiento comercial, administración empresarial y ciencia; esto no debe tomarse como un acto de filantropía, ya que es la interdependencia que no deja aislar a Europa por necesitar cada vez más materias primas,

productos básicos y energéticos; pero antes que todo necesita mercados potenciales. Esta realidad ha hecho que la C.E.E. pugne en reducir la brecha entre ricos y pobres haciendo frente común con las aspiraciones del tercer mundo en el establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional más justo y equilibrado. La comunidad más que una unidad comercial, es un ente complejo, con aspiraciones políticas responsables acerca de lo que pasa en otras partes del mundo, el papel político consiste esencialmente en contribuir a la paz mediante la estabilidad sostenida en la integración regional, apoyando a los países del tercer mundo de América Latina, por medio de sus organismos regionales, como el Pacto Andino, el S.E.L.A., la O.L.A.D.E., entre otros, este apoyo europeo se realiza mediante asistencia alimenticia, ayuda financiera, técnica para el desarrollo, ayuda de emergencia como lo fue en el caso de Nicaragua, y el enlace de los mercados en materia de comercio exterior.

Un hecho notorio para los países miembros de la C.E.E. en el aspecto internacional fue el informe Brandt de febrero de 1980, previo al diálogo Norte-Sur, que culminó con la participación activa de México y Austria en las negociaciones globales de la reunión internacional sobre cooperación y desarrollo en el mes de octubre de 1981 en Cancún, motivo por el cual desde ese momento existe una colaboración más estrecha en materia de política internacional entre México y Europa.

En materia económica, Europa confía en México y en la recuperación de su crisis, ya que ha demostrado solvencia en sus pagos de deuda externa, con instituciones financieras de renombra-

do prestigio internacional, en el aspecto interno dispone de elementos necesarios para llevar a cabo un crecimiento económico de carácter significativo, que será necesario para su progreso social. México desde el punto de vista europeo, tiene un sistema político estable, infraestructura económica diversificada, fuerza de trabajo experta, dinámica clase media, pero lo más importante es que tiene cuantiosas reservas de minerales e hidrocarburos, que son proyectados por medio del Plan Nacional de Desarrollo, que es un testimonio del avance de la nación mexicana para alcanzar las metas propuestas, a pesar de las dificultades monetarias y financieras. Cuenta con una banca nacionalizada sólida y fuerte, los inconvenientes internos serían: el desequilibrio en la estructura económica que ha provocado problemas de desempleo y subempleo, desigualdad en la distribución del ingreso, pobreza rural y otros más, sin embargo la C.E.E. detecta claros signos de recuperación y resolución en los problemas de México.

#### *Comercio Mexicano con la C.E.E.*

El intercambio comercial entre México y la C.E.E. se ha caracterizado en los últimos años por un rápido crecimiento que fué de 1 500 millones de dólares americanos en 1980, los acuerdos comerciales que ha suscrito México con la misma son:

1. Acuerdo entre México y la C.E.E. sobre cooperación económica y comercial de 1975.
2. Acuerdo sobre textiles de 1978.
3. Acuerdo sobre el sistema de preferencias generalizadas introducido por la comunidad desde el año de 1971.
4. Acuerdo sobre el esquema de promoción de exportaciones

ofrecido por la comunidad desde el año de 1974.

Estos son los acuerdos por el cual México se ha beneficiado en la penetración de bienes y servicios en el mercado europeo, por otra parte la diversificación de las exportaciones mexicanas a la comunidad europea es destacada en materias primas, que representa un 16 % de las importaciones de la comunidad desde México.<sup>10</sup>

Una área de importaciones de la C.E.E. desde México está constituida por vehículos automotores y piezas de repuesto, por lo cual los europeos creen que ésta área industrial manufacturera tiene ventajas para una expansión de las exportaciones mexicanas hacia los mercados europeos.

Otra área para el incremento del comercio exterior mexicano en Europa, lo representa el petróleo y sus derivados, ya que la Comunidad pagó en el año de 1980, 100 000 millones de dólares americanos, por concepto de petróleo y solamente el 1 % de esta cantidad correspondió a América Latina repartido entre Venezuela y México. En este momento México tiene acuerdos de suministro petrolero con Francia, Suecia, y España que no pertenece a la C.E.E., pero que también se puede expandir el suministro a países que no pertenecen a la Comunidad por el momento, aumentando así PEMEX su lista de compradores.

Es interesante señalar la confianza en el aspecto de inversión, auspiciado por la Comunidad Económica Europea de sus países miembros en México, ya que en el registro federal de inversiones extranjeras de la Secretaría de Comercio y Fomento Indus-

<sup>10</sup>Manfredo Maciotti, "México y las Comunidades Europeas, Nexos y Perspectivas", en Revista Comercio Exterior, vol. 32, núm. 1, México, enero de 1982, pp. 51-55.

trial, aparecen nombres de empresas europeas tales como: Volkswagen, Basf Böhlinger, Hoechst, Bayer, Merk, Siemens, Schering, R. Bosch de la (R.F.A.); Sodepa, Diamant Boart Bol Danckaert (Bélgica); F. L. Smidth, Ostasiatiska K. (Dinamarca); Renault, Pechiney U.K., L'Oreal, Gervais Danone, Eau et Assainissement, Rhone Paulenc, Rousell uclaf, Vitos (Francia); Westmister Tobacco, Pilkington, Bacardi, Babcock and Wilcox, Northern Investment, Roll Royce, (Reino Unido); Philips, Akzo, (Países Bajos); Grandson (Irlanda); Olivetti, Lepetit, Carlo Erba, Oerlikon I., Necchi (Italia); Adela Commer, Aglolumes (Luxemburgo); y muchas otras empresas más.

El problema radica en la minería, ya que el gobierno mexicano no permite la inversión extranjera directa en este campo, pero hay oportunidad en un 45 % en el sector extractivo, debido a la gran riqueza minera de México, ya que México además de su notable riqueza en plata, oro, plomo, hierro, cobre, zinc, flúor y azufre, también cuenta con un importante potencial de antimonio; bismuto, cadmio, cobalto, tungsteno, estaño, mercurio, manganeso, uranio, selenio y otros minerales claves acordes al progreso industrial tecnológico, y estratégico de los países altamente industrializados, por esto, nuestro país seguirá siendo el blanco de muchas miradas por parte de los inversionistas extranjeros, que no nos dejarán hundirnos en la crisis y el desorden social, ya que de las materias primas de México y de muchos países del tercer mundo dependerá su progreso económico.

Dejando a un lado el suministro feudal de materias primas por parte de nosotros, lo que más nos interesa del intercambio

comercial con la C.E.E. es la tecnología, la organización empresarial, los intercambios educativos y técnicos; que han dado un resultado en extremo fabuloso a la industria japonesa de la post guerra, y nos puede rendir dividendos a corto plazo, según el giro empresarial y comercial que nos interese; lo podemos realizar por medio de investigaciones tecnológicas de cooperación empresarial, por medio de paquetes tecnológicos de Europa que ofrece un interesante mercado de patentes para México por medio de un intercambio justo y racional, esto se realiza poniéndonos en contacto con la oficina Europea de Patentes, con sede en Munich, R. F.A., ya que la patente europea garantiza a los inventores residentes y extranjeros una protección menos costosa y más segura desde el año de 1978, si es posible obtener el sistema europeo de patentes que es el resultado de una cooperación que se extiende más allá de las fronteras de la C.E.E.

La transferencia de tecnología para México puede tomar diversos caminos, pero las cinco mejores formas para nuestro país son:

1. Tecnología empresarial, modelos y patrones de administración de empresas de alto nivel técnico de especialización.
2. Tecnología para la maquinaria de todo tipo.
3. Tecnología para fábricas, unidades y líneas de producción.
4. Tecnología de asistencia en patentes, marcas y Know-How.
5. Tecnología en la cooperación industrial, desde la subcontratación hasta empresas conjuntas en inversiones directas.

En los próximos años, este intercambio debe ser de común acuerdo entre México y la C.E.E. acordes con las leyes mexicanas

de transferencia de tecnología y del uso y explotación de patentes y marcas de fábrica. En materia política la Comunidad Económica Europea y México, pueden dar un mayor realce al diálogo entre América Latina y Europa sobre asuntos estratégicos en materia comercial, así como contribuir a vitalizar las negociaciones globales entre el norte y el sur, en materia económica y de cooperación internacional.

#### B. El C.A.M.E.

El Consejo de Ayuda Mutua Económica, fué creado en la ciudad de Sofía, Bulgaria, el 14 de diciembre de 1959, en los estatutos del Consejo de Ayuda Mutua Económica, se establecen las modificaciones introducidas por los protocolos del 21 de junio de 1974 y del 28 de junio de 1979, que son las más recientes en la vida organizativa del C.A.M.E.<sup>11</sup>

Estos estatutos hacen mención, que los gobiernos de la República Popular de Albania, la República Democrática Alemana, la República Popular de Bulgaria, la República de Checoslovaquia, la República Popular de Hungría, la República Popular de Polonia, la República Popular de Rumania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Considerando que la colaboración económica que se realiza con éxito entre sus países, contribuye al desarrollo racional

<sup>11</sup> C.A.M.E., "Estatutos del Consejo de Ayuda Mutua Económica", en Revista CAME Colaboración Económica, 1/83, Edit. Secretariado del CAME, vol. I., enero-junio, 1983, núm. 1, p. 2.

de la economía, elevando el nivel de vida de la población y consolidando la unidad y la cohesión de los mismos, deciden continuar desarrollando en todos los sentidos, la colaboración económica.

Ya que están convencidos de que la colaboración económica para el desarrollo entre sus países, contribuye a la consecución de los fines establecidos por la carta de las Naciones Unidas, al reafirmar su disposición a desarrollar los vínculos económicos con todos los países, independientemente de su régimen social y estatal, sobre la base de la igualdad, el provecho mutuo y la no ingerencia en los asuntos internos, reconociendo el creciente papel del Consejo de Ayuda Mutua Económica, en la organización para la colaboración económica entre los países miembros, se han adoptado para dichos fines, los presentes estatutos:

#### Artículo I. *Fines y Principios*

1. El Consejo de Ayuda Mutua Económica, tiene por objeto: contribuir, mediante la unificación y la coordinación de los esfuerzos de los países miembros del Consejo a profundizar y perfeccionar ulteriormente la colaboración y el desarrollo planificado de la economía y a la aceleración del progreso económico.
2. El Consejo de Ayuda Mutua Económica esta basado sobre el principio de la igualdad soberana de todos los países miembros del consejo.

#### Artículo II. *Miembros*

1. Son miembros iniciales del Consejo de Ayuda Mutua Econó-

mica los países que han firmado y ratificado los presentes estatutos.

### Artículo III. *Funciones y Atribuciones*

1. En conformidad con los fines y principios señalados en el Art. I de los presentes estatutos, el Consejo de Ayuda Mutua Económica:

- a. Organiza la colaboración económica y científico-técnica de los países miembros del Consejo de todas las esferas.
- b. Contribuye a perfeccionar la división internacionalista mediante la organización de consultas mutuas sobre cuestiones fundamentales de la política económica.
- c. Adopta medidas para estudiar los problemas económicos y científicos-técnicos que son de interés para los países miembros del consejo.
- d. Asiste a los países miembros del consejo en la elaboración, coordinación y realización de medidas conjuntas en el campo de:
  - Desarrollo de la industria y la agricultura de los países miembros del Consejo.
  - Desarrollo del transporte con el fin de asegurar, en primer término, el creciente tráfico de mercancías de exportación e importación y de tránsito entre los países miembros del Consejo.
  - Al desarrollo del intercambio de mercancías y servicios entre los países miembros del Consejo y con otros países.

## Artículo V.      *Organos*

1. Para el ejercicio de las funciones y las atribuciones señaladas en el Art. III de los presentes estatutos, el Consejo de Ayuda Mutua Económica comprende los siguientes órganos principales:
  - La sesión del Consejo.
  - El comité ejecutivo del Consejo.
  - Los comités del Consejo.
  - Las comisiones permanentes del Consejo.
  - El secretariado del Consejo.
2. Los demás órganos que puedan resultar necesarios se constituirán en conformidad con los presentes estatutos.

Es importante señalar que la diversificación del sector comercial de México, es una necesidad apremiante en todos los sectores; y el comercio con el C.A.M.E. es una solución a la diversificación de mercados potenciales, por este motivo los aspectos generales del programa financiero del BANCOMEXT para el año de 1984 en su objetivo 7, señala la celebración de convenios financieros de intercambio compensatorio con los países miembros del C.A.M.E., a fin de impulsar las transacciones comerciales con ellos.

Por lo que he expuesto, si es posible el comercio y el intercambio bilateral o multilateral con los países miembros del C.A.M.E., ya que éste organismo político comercial, está fomentando el comercio con los países en vías de desarrollo y dentro de sus objetivos comerciales se encuentra nuestro país.

Desde el punto de vista político, los países miembros del C.A.M.E., apoyan los esfuerzos legales de los países en vías de desarrollo, en su política por la declaración sobre el Nuevo Orden Económico Internacional, así como al programa de acción apegado a las resoluciones de las Naciones Unidas, relacionado con lo antes dicho. Los países miembros del C.A.M.E., declararon en la reunión de la V Sesión de la U.N.C.T.A.D., que estaban dispuestos a desarrollar el comercio y la colaboración económica, con los países en vías de desarrollo, sobre la base de los principios de la no discriminación, la igualdad comercial, las ventajas mutuas, que mejorarán la situación económica mundial; el informe del secretariado de la U.N.C.T.A.D. subrayó que los países en vías de desarrollo y los miembros del C.A.M.E., conceden mayor importancia al desarrollo ulterior de las relaciones mutuas, y considerar que estas relaciones constituyen uno de los elementos más importantes para el nuevo orden económico internacional.

La asistencia económica y técnica del C.A.M.E. para los países en vías de desarrollo, se destina a ramas de carácter primordial en la economía de los mismos, tales como; la industria alimenticia, agricultura, transporte y comunicación, industria ligera, geología, construcción de maquinaria; metalurgia, producción de materiales de construcción, industria química, extracción y refinamiento de petróleo, salud pública y sector cultural.

En el año de 1975, el C.A.M.E. firmó un convenio con México de colaboración con la finalidad de desarrollar las relaciones económicas, científico-técnicas multilaterales en cuestiones que son de interés mutuo, el convenio preve una colaboración en sen

tido amplio en materia comercial, en los diferentes campos de la producción, la ciencia y la tecnología.

Para desarrollar la colaboración multilateral con los países miembros del C.A.M.E. y por la otra México, firmaron en los órdenes mencionados, contribuyendo así a la ampliación de las relaciones económicas entre los países participantes. En estas condiciones los esfuerzos mancomunados entre la C.A.M.E. y México contribuyen a la creación del Nuevo Orden Económico Internacional, en su aspecto de cooperación internacional, que representa un factor fundamental para la conservación y consolidación de la paz mundial.

En este orden de ideas, México puede diversificar<sup>2</sup> sus mercados potenciales con los países miembros del Consejo de Ayuda Mutua Económica, en un ambiente de beneficios recíprocos que pueden ser benéficos para nuestro país, en la búsqueda de nuevos mercados para nuestros productos de exportación.

El problema que se puede suscitar, es la represalia política por parte de los Estados Unidos hacia México por la colaboración en materia comercial con los países miembros del C.A.M.E., ya que este organismo comercial se encuentra controlado en su totalidad por la U.R.S.S.; pero México no es el único caso en América Latina: Argentina, Brasil y Venezuela, también han suscrito acuerdos comerciales con el C.A.M.E., la razón es que Estados Unidos ha mostrado una clara tendencia de disminución comercial persistente en los últimos años, por ejemplo.

- En 1950 Estados Unidos absorbió el 50 % de las exportaciones latinoamericanas.

- En 1970 la cifra fue de un 33 %.
- En 1980 la cifra fue de 33 %, igual a la de 1970, incluyendo las exportaciones petroleras de México y Venezuela.
- Excluyendo las exportaciones petroleras en México y Venezuela, la cifra se redujo para los países latinoamericanos a un 23.2 % en 1980.

En materia comercial América Latina también perdió importancia para Estados Unidos; centrándose la Unión Americana en el comercio Norte-Norte, con esta actitud los Estados Unidos más que evitar la influencia comercial soviética en la región, la está propiciando en forma incrementada; no hay que olvidar que América Latina y los Estados Unidos pueden trabajar conjuntamente en la búsqueda de objetivos comunes, por medio de la cooperación y resolución de asuntos de interés recíproco en el continente, ya que los problemas no tendrán solución por la vía militar y el uso de la fuerza como lo es el caso centroamericano. Con esto quiero decir y afirmar que Estados Unidos está descuidando a Latinoamérica en todos los sentidos y que los errores de la administración republicana representan un peligro eminente para todos.

Estos errores de la administración republicana, están encabezados por el programa económico, que según palabras del presidente Ronald Reagan "Promovería un Nuevo Comienzo para Estados Unidos".<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Bonzas, Roberto, "La Administración Reagan y la Economía Norteamericana, Perspectivas para el Futuro Próximo", en Revista Centro de Investigaciones y Docencia Económica, Edit. CIDE, México, julio-diciembre de 1983, núm. 14, p. 73.

Sin embargo en el período de 1983-1984 hubo una recesión sin precedentes desde los años treinta en el sistema financiero internacional, que golpeó con brusquedad a los países en vías de desarrollo, pero sin lugar a dudas los países más afectados fueron los de América Latina, dando por resultado que la política implementada por la administración republicana en latinoamérica sea poco recomendable. En estos momentos el clima económico internacional está lleno de riesgos, y las economías del tercer mundo están en desorden e incertidumbre; y los Estados Unidos no quieren entender que la inestabilidad económica siempre conduce al desorden social, ignorando los deseos fraternales de cooperación con amigos geográficamente vecinos de un mismo continente, como es el caso latinoamericano, que los tilda de comunistas por sus aciertos y por sus errores en política exterior de reconciliación política y económica con sus vecinos del norte.

La baja en el comercio entre Estados Unidos y América Latina, puede ser interpretado como el resultado de una mayor diversificación del comercio y mercados potenciales, y México no es la excepción, ya que de hecho y obligados por la necesidad lo tenemos que hacer para salir de la crisis económica que nos agobia. Por este motivo el comercio con los países miembros del C. A.M.E., no podrá interpretarse como una solución final, pero sí como una alternativa para la diversificación de mercados potenciales para nuestros productos de exportación.

#### 1.4. COMERCIO BILATERAL MEXICO-ESTADOS UNIDOS

Se pueden resumir en dos grandes vertientes, las re-

laciones comerciales con los Estados Unidos de 1980 a 1984, ya que éstas manifestaron cambios bastantes notables a destacar según mi punto de vista, sin tomar en cuenta lo de antemano conocido en los años anteriores, estas vertientes son:

- I. La ayuda económica por parte de Estados Unidos a México, a consecuencia de la crisis económica, por razones de tipo político y de seguridad continental para Washington.
- II. Las restricciones en materia comercial para los productos de exportación de México al mercado estadounidense.

I. En el segundo semestre de 1982 se realizaron cambios radicales en las relaciones México-Estados Unidos, que fueron objeto de una atención prioritaria de ambos gobiernos. Por una parte, la agudización de la crisis económica mexicana, dió como consecuencia una enorme dificultad para cumplir los compromisos derivados de su deuda externa, que tuvo repercusiones en el plano internacional, motivo por el cual se destacó un acercamiento con el gobierno americano, con el propósito específico de solicitar por parte de este país, un paquete de ayuda de emergencia, al mismo tiempo la obtención del aval por parte de Washington para acelerar las negociaciones con el Fondo Monetario Internacional, así como con los acreedores de México, con el fin de mitigar las presiones económicas persistentes que se cernían sobre el país.

Las propuestas del gobierno mexicano tuvieron una acogida favorable en Estados Unidos, la Casa Blanca a instancia del departamento del tesoro, apoyó la concesión de un paquete de ayuda financiera de carácter bilateral y multilateral, que incluía un crédito de mil millones de dólares americanos, para la compra de

granos al Departamento de Agricultura, pero se hizo un adelanto por el mismo monto por concepto de ventas petroleras a la reserva estratégica, también se concedió otro préstamo bastante inucitado por la cantidad de 1.8 mil millones de dólares por parte del sistema de la Reserva Federal y de otros bancos centrales de los países europeos, además el gobierno norteamericano estimuló a empresarios y banqueros para que apoyaran a México, por primera vez en la historia de la administración republicana de los últimos años, el señor Reagan, fué una pieza clave para la aceleración de las pláticas mexicanas con el F.M.I., con el fin de obtener créditos adicionales por 4.5 mil millones de dólares.

Como podemos observar, estas decisiones movilizaron a las más altas esferas de decisión del gobierno norteamericano, como lo fué el sistema de la reserva federal, que se caracteriza solamente por casos de la más alta prioridad en términos del sistema político de los Estados Unidos. La explicación de tal actitud tomada por el gobierno norteamericano puede ser múltiple, pero destacaré las más importantes en el aspecto político:

- a. Las negociaciones de la crisis económica de nuestro país tuvo como pieza clave el petróleo, ya que se pactó por medios contractuales, el incremento de las ventas petroleras por parte de México a la reserva estratégica de los Estados Unidos, con la finalidad de protegerse a consecuencia del conflicto en Medio Oriente, la guerra Iraní-Irakí, y el posible cierre del estrecho de Ormuz por parte de Irán.
- b. La ayuda financiera de Washington a México se puede catalogar dentro de las consideraciones de política económica interna-

cional, ya que significaba un gran peligro para el sistema financiero internacional, que uno de los países más deudores del mundo, se declara insolvente, con esta ayuda también se protegió los intereses de capital de los inversionistas privados de Norteamérica en nuestro país.

- c. El hecho de que la opinión pública estadounidense se hiciera a la idea por medio de los medios masivos de comunicación, de que México se podía convertir en un plazo corto en el último dominó del enfrentamiento este-oeste que se está desarrollando en Centroamérica y el Caribe.
- d. Algunos grupos de la sociedad norteamericana, tienen algo que ver en las acciones políticas con implicaciones en México, en temas financieros, monetarios, comerciales o de inmigración que inciden en las relaciones bilaterales.
- e. La participación política de México por medio del grupo Contadora en Centroamérica, que pone en peligro la seguridad nacional de Washington y la posible reelección del presidente Reagan.

Estas innovaciones en las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos, fue denominada la política de la crisis en los primeros años del reajuste, las dificultades para cubrir las obligaciones derivadas de la deuda externa, pusieron en evidencia la gravedad de la crisis económica mexicana y la necesidad urgente de recurrir a medidas de emergencia, los objetivos del gobierno mexicano se centraron en obtener préstamos, que le aseguraran al gobierno la liquidez necesaria para asumir las necesidades más inmediatas, en forma paralela se buscó negociar las me

jores condiciones posibles para una nueva reprogramación de los pagos con los acreedores externos, vinculados con la deuda del país a corto plazo, a los que México había recurrido de manera creciente desde el año de 1981, así como un convenio con el F. M.I. que le sirviese a la vez como aval de la solvencia del país en el futuro.

Como manifesté con anterioridad, la respuesta del gobierno norteamericano fue particularmente positivo, Washington alentó la celebración de pláticas, para la renegociación de la deuda externa mexicana con los 115 bancos, con los que estaba principalmente centrada la actuación del gobierno de Reagan, fue fundamentalmente en este tipo de negociaciones, en donde los bancos norteamericanos tuvieron la certeza de recuperación de sus préstamos, en virtud de su alta participación en la deuda externa de México, tanto pública como privada, fue así como en una forma conjunta los banqueros e inversionistas norteamericanos, apoyaron con entusiasmo el paquete de ayuda de emergencia a México y la propuesta de Washington ante el F.M.I. para canalizar créditos adicionales como forma de garantía de la continuidad de los pagos.

En este ambiente económico, los banqueros e inversionistas en general demostraron explícitamente su preocupación por las posibilidades futuras de mantener y aumentar sus ganancias, y es en este momento, donde empiezan las restricciones y condiciones en materia comercial por parte del gobierno norteamericano en lo que respecta a los productos básicos de exportación, sistema general de preferencias, el no proteccionismo y la flexibilización

en las disposiciones legales vigentes en México, para contrarrestar los efectos negativos derivados de la situación económica mundial para Estados Unidos en 1983 según el Departamento de Comercio.

II. He mencionado, que el punto fundamental de la ayuda económica que el gobierno norteamericano prestó a México, fue sin lugar a dudas a la enorme riqueza de hidrocarburos con que cuenta el país. Que fue la clave fundamental para la concesión del paquete de ayuda de emergencia, a consecuencia de esto, México se convirtió en uno de los principales abastecedores de Estados Unidos, llegando a suministrar 500 mil barriles diarios, de los cuales 150 mil estuvieron encausados a la reserva estratégica, superando a Arabia Saudita que era el primer proveedor.

En el aspecto comercial México se convirtió en 1980, en el tercer socio comercial de Estados Unidos después de Canadá y Japón, hecho que ha preocupado a los norteamericanos con relación al tema comercial respecto de la situación crítica de la economía mexicana, según lo manifestó Donald Reagan, Secretario del Tesoro. Las presiones por parte de Estados Unidos, se acentuaron a partir de la reapertura de los acuerdos con México en materia económica, en este sentido Estados Unidos propuso la liberalización del comercio mexicano, en la carta de intención presentada por México ante el F.M.I., también se contempla una reducción en los subsidios a las exportaciones mexicanas, también a las barreras arancelarias y no arancelarias de las importaciones realizadas por el país proveniente de Estados Unidos, en una forma resumida, esto significa que México se comprometió a liberalizar sus

prácticas comerciales, ya sea adhiriéndose al G.A.T.T., formando parte del mercado común norteamericano, o mediante acuerdos bilaterales con Washington.

En este contexto la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, ha iniciado pláticas con los Estados Unidos, para un mayor entendimiento favorable a dicha liberalización en donde se incluyen cuestiones de subsidios e impuestos compensatorios, y en un aspecto general dar mayor facilidad a las importaciones provenientes del mercado americano.

Estas negociaciones no son fáciles, ya que existe la vinculación en diversas materias comerciales entre los dos países, en una forma específica, ha sido mayor el conflicto en la política proteccionista sustentada por el gobierno mexicano, y los subsidios a la exportación que los americanos consideran de competencia desleal, las medidas tomadas por el gobierno americano, fueron el de considerar algunos productos de exportación de México en la catalogación de la ley antidumping, este punto ha suscitado una serie de disputas alrededor de distintos artículos de exportación por parte de México, tanto en relación con la imposición de derechos compensatorios, en caso de las acusaciones de dumping, y la aplicación inflexible de las barreras no arancelarias, como por la eliminación del acceso al sistema generalizado de preferencia de algunos artículos mexicanos y en si en su ingreso a este sistema.

En el programa económico del presidente Reagan, se postuló elevar las tasas de empleo, y en forma simultánea aumentar el crecimiento económico, la estabilidad de precios y el equilibrio

financiero, lo que se denominó como la Reaganomía<sup>13</sup> que apareció en el contexto internacional, cuando los mercados mundiales de capital se encontraban en un momento crítico por las tasas de interés erráticos y exorbitantes, esta situación se resintió en toda la economía internacional, que agravó los desequilibrios tradicionales. Pero los efectos en la economía mexicana, fueron catastróficos, ya que limitó su crecimiento y desarrollo económico en el país, en donde despuntaron problemas de saldo negativo de las cuentas con el exterior, la elevada magnitud del endeudamiento externo, el creciente desnivel de las finanzas públicas y la agudización de las presiones inflacionarias.

En este contexto la política del presidente Reagan tiene como objeto específico con respecto a México:

- a. Aumento del proteccionismo de la economía estadounidense respecto de los productos de exportación de nuestro país no tradicionales que se caracteriza por: normas técnicas discriminatorias de precios de importación a los productos ya antes mencionados, que constituye el actual proteccionismo comercial, con el objeto de forzar a México conforme a sus intereses de carácter comercial, como estrategia de política de seguridad continental.
- b. La discriminación en contra de los llamados países de desarrollo intermedio, en los cuales se encuentra México, ésta dis-

<sup>13</sup>Urencio F. Claudio, "El Programa Económico de Estados Unidos y sus Efectos en la Economía Mexicana", en Revista Comercio Exterior, vol. 32, núm. 10, México, octubre de 1982, pp. 1084-1092.

criminación la realiza Estados Unidos elevando sus barreras comerciales, para defenderse de las importaciones competitivas procedentes de nuestro país y de varios países en desarrollo.

- c. La acusación de productores estadounidenses, sobre el uso de subsidios a la exportación de manufacturas procedentes de México, considerado de competencia desleal, provocando bloqueos de ingresos a nuestras exportaciones que utilicen subsidios gubernamentales como en el caso del amoníaco mexicano<sup>14</sup> en donde los fallos del departamento de comercio de Estados Unidos han sido contrarios a la posición mexicana, pero lo peor del caso es que este problema no ha sido el único, ya que en el transcurso del año de 1983 surgieron varios problemas, otro de los cuales fue la exportación de cítricos que representan 300 millones de dólares aproximadamente, al respecto, los productores del área de Florida, adujeron la carencia de requisitos de calidad y sanidad ante el Departamento de Agricultura de Estados Unidos, con el fin de evitar el desplome de los precios de este producto en el mercado americano.

Un caso distinto, pero que también se enfrentó a este tipo de problemas, fue la exportación mexicana de cerveza, que representó una exportación de 26 millones de dólares en 1982 en el mercado americano, que también fue bloqueado al dejar de formar

<sup>14</sup>Departamento de Comercio de Estados Unidos, una decisión estadounidense sobre derechos compensatorios, "El caso del Amoníaco Mexicano", en Revista Comercio Exterior, vol. 33, núm. 8, México, agosto de 1983, pp. 759-766.

parte del sistema generalizado de preferencias<sup>15</sup>, por la ingerencia de la iniciativa privada americana, que con esto evitó la competencia mexicana, ya que en el año de 1982 nuestro país fue el cuarto abastecedor de cerveza a los Estados Unidos.

Como podemos ver el apoyo del gobierno estadounidense a los productores de su país, obedece en parte a la negativa de México de no ingreso al G.A.T.T. y a la no aceptación subsecuente de los códigos de conducta de liberalización comercial, en especial al código de subsidios y derechos compensatorios, hecho que da oportunidad a Estados Unidos conforme a su legislación comercial de establecer aranceles compensatorios a las importaciones de países no signatarios del G.A.T.T., sin tener que recurrir a la prueba de daño. En una forma resumida podemos llegar a la conclusión de que el comercio entre México y Estados Unidos, está matizado en una ayuda económica de caracter político y en muchas restricciones de caracter político comercial a nuestras exportaciones, aduciendo apoyos oficiales y financiamiento a las exportaciones mexicanas, para impulsar las ventas al exterior, hecho que no es nada nuevo, ya que muchos países han establecido órganos encargados de administración de apoyo a sus ventas al exterior, bajo la supervisión de sus gobiernos, como en el caso de la R. F.A., Austria, Brasil, Suiza y Estados Unidos, que lo hacen por

<sup>15</sup>"Conflicto Cervecerero con Estados Unidos", en Revista Expansión, vol. XIV, núm. 353, México, noviembre de 1982, p. 42.

medio de consorcios bancarios ya sean gubernamentales o privados.<sup>16</sup>

Pero también lo realizan la C.E.E. y la O.C.D.E. por medio de acuerdos internacionales, por lo que denotó una mala fe y una descompensación en las relaciones comerciales en forma bilateral entre México y Estados Unidos, recrudecido por políticas discriminatorias para los productos de exportación de México, esta situación propicia una descompensación aún mayor en las relaciones amistosas con el coloso del norte.

#### 1.5. POSIBILIDADES DE DIVERSIFICACION DE NUESTRAS EXPORTACIONES

En base a la bibliografía leída, mi punto de vista respecto a la posibilidad para la diversificación de nuestras exportaciones en nuestro país es la siguiente:

Para que realmente exista una auténtica diversificación de nuestras exportaciones, es necesario que haya un desarrollo económico previo, entiéndase como desarrollo económico, un esfuerzo deliberado para incidir sobre las fuerzas de la economía, con el fin de acelerar el crecimiento, no por el crecimiento mismo, sino que este mismo crecimiento, debe ser un medio para lograr un mejoramiento persistente en los grupos sociales de bajo y media-

<sup>16</sup>Toro Hernández, Miguel Angel, "Incentivos Financieros a la Exportación", en Revista Comercio Exterior, vol. 32, núm. 5, México, mayo de 1982, pp. 512-517.

no ingreso y su participación progresiva en la distribución del ingreso global.<sup>17</sup>

El desarrollo es de interés vital para cualquier país, que pretenda ser exportador, como medio auxiliar para afrontar una crisis, ya que el desarrollo económico de un país está ligado muy estrechamente al curso de sus exportaciones cualquiera que éste sea.

El desarrollo económico necesita organización, obviamente también nuestras exportaciones, esto es con el fin de alcanzar un alto nivel de productividad y eficacia para producir los bienes y servicios necesarios para la diversificación, de lo contrario nada tendríamos que hacer en los mercados de exportación, la eficiencia y el uso adecuado de los recursos en nuestro país, tiene que ser el punto central de atención del Ejecutivo Federal, para poder hablar de la diversificación de nuestras exportaciones. Sobre este pormenor la función del Estado mexicano consistirá en determinar la participación sobre los bienes y servicios producidos, la estructura normativa para nuestras exportaciones tendrá que disponer de un sistema de recompensas para los sectores que hayan participado en el proceso de producción y diversificación, salarios para los empleados justos y equitativos, utilidades para quienes proporcionen el capital e inviertan, el pago de materias primas, y otras más.

Por lo tanto el Estado mexicano necesita los siguientes pun

<sup>17</sup>Prebisch, Raúl, Obras Escogidas; Edit. Plaza & Janés, Colombia, p. 255.

tos para poder diversificar sus exportaciones:

- a. Dinamismo creciente en el establecimiento de industrias nuevas, y una política de substitución de importaciones en forma gradual.
- b. Un desarrollo agrícola inmediato en la extensión de la superficie cultivable, para la solución de situaciones apremiantes y sobrantes para la exportación.
- c. Diversificación en sectores básicos, como la energía y el transporte rentable.
- d. Obras de infraestructura por parte del Estado, encaminadas a la efectividad en las exportaciones y en las actividades de diversificación de las mismas.
- e. Participación dinámica y patriótica por parte de la iniciativa privada.

Los puntos anteriormente mencionados, van íntimamente relacionados al desarrollo económico del Estado mexicano, por lo cual solamente mencionaré en forma somera, la problemática del desarrollo agrícola y la substitución de importaciones, ya que estos dos puntos tienen incidencia con todos los demás.

#### *Desarrollo agrícola*

A pesar de que la mayor parte de nuestra población económicamente activa y parte de nuestra economía, está sustentada en la agricultura, la insuficiencia es la nota característica de la misma, por este motivo es urgente darle un lugar prominente a la agricultura en los programas de desarrollo y más tarde en la diversificación de exportaciones, para lograr esto es necesario

realizar un programa de asuntos agrícolas independientemente del que sustenta el Ejecutivo Federal, ya que se requerirán soluciones inmediatas por medio del programa antes mencionado y un desenvolvimiento un poco más lento pero efectivo a futuro, para que sea una base sólida en la diversificación de exportaciones.

El Programa Agrícola para la Diversificación de Exportaciones entre otros puntos deberá contener:

- Lograr un aumento en la productividad en un plazo breve para su consumo interno, y más tarde sobrantes para las ventas al exterior, este aumento se logrará, mejorando procedimientos de cultivo e implantación de técnicas agrícolas apropiadas para lograr este aumento.
- Mejoramiento en el uso agrícola de la tierra y una correcta distribución del agua disponible para los cultivos.
- Lograr la participación de la agricultura en la substitución de importaciones, el problema sería la coordinación en el uso alternativo de capital, con el potencial humano para la funcionalidad con ramas afines, como lo sería la industria y los transportes. El uso adecuado de la tierra evitaría la escasez de la tierra disponible y sería necesario hacer fuertes inversiones; para extender la superficie cultivable y poder lograr con ésta, producciones substitutivas. También es necesario saber si el capital empleado en la agricultura trae o pueda traer un mayor incremento en la producción, que si se empleara en la industria, para poder decidirse en favor de la primera, sin perjuicios de consideraciones de otro orden que pueda gravitar en esta determinación.

- Mejorar las posibilidades de producción y su aumento de productos críticos para el mercado interno, con producción sobrante para la exportación.
- Inversión en obras de infraestructura básicas para la agricultura, con el fin de facilitar el almacenamiento y transporte de los productos agrícolas.
- La mecanización es indispensable en la medida en que la misma agricultura y otras ramas de la economía puedan absorber la mano de obra desplazada, o cuando así lo aconseje la explotación económica de nuevas tierras para el cultivo.

#### *La sustitución de importaciones*

Es necesario que el sector industrial se desenvuelva aparejado de otras actividades económicas internas, para la diversificación de nuestras exportaciones; porque la industria y su producción deben agilizarse para la sustitución de importaciones, pero también es necesario satisfacer otras ramas económicas por completo para cubrir las necesidades del mercado interno e internacional.

La sustitución de importaciones es considerada por los países altamente industrializados, como un proteccionismo de Estado en contra del sistema comercial liberalizado, catalogándolo como práctica comercial injusta; en contra del principio de reciprocidad del G.A.T.T. Resultando para ellos una paradoja acerca del porqué muchos países que siguen políticas de sustitución de importaciones y austeridad, están reduciendo sus importaciones, pero que también todos ellos intentan diversificar y expandir

sus exportaciones en una proeza prácticamente imposible. Considero que la substitución de importaciones aunque no sea la mejor forma de agilizar el comercio internacional, si es en este momento necesaria para el desarrollo económico del tercer mundo, aunque también se podría caer en un círculo vicioso comercial, si no se logra los objetivos del desarrollo económico.

En México la producción nacional, que substituye a las importaciones tiene por regla general un costo mayor que el de éstas, pero esto es el costo de la industrialización que paga el pueblo por la misma; adicionada a la ineficiencia empresarial que busca únicamente la depredación de todos nosotros, sin que los beneficios que obtienen se reviertan en un nivel de vida más alto para los gobernados del Estado mexicano, siendo la nota característica de un país en vías de desarrollo.

La substitución de importaciones debe hacerse en forma gradual y no como hasta ahora se ha hecho al concentrarse en descenso de nuestras exportaciones en forma obligada por las circunstancias, porque de lo contrario tendrá un efecto de retorno a nuestra economía, y será peor el efecto catastrófico que la substitución de importaciones para el desarrollo. Si el proceso de substitución de importaciones se desarrollara gradualmente; el aumento del costo de las actividades substitutivas, también podrían absorberse en forma gradual, pero por desgracia no es así, y este aumento del costo ocurrirá precisamente cuando ha disminuido el ingreso percapita de nuestro pueblo, en mi opinión debe haber un equilibrio diferencial entre los productos de nuestra actividad exportadora y la substitución de importaciones, conti-

nuando con este problema las razones que tengo para afirmar que la substitución de importaciones tiene un costo enorme para nuestro país y no tienen el efecto para la diversificación son:

- La substitución de importaciones ha sido improvisada en circunstancias críticas, y lo peor de todo es que no se ha seguido un criterio razonable de economicidad gradual.
- El proceso substitutivo ha sido desmesurado, por no existir un orden gradual en la actividad substitutiva y la actitud exportadora.
- La estrechez del mercado nacional, y la falta de dinamismo empresarial para exportar, no obliga a incurrir en costos excesivos en la substitución de importaciones.
- La actividad punitiva por parte de los países industrializados, para evitar importaciones de los países en vías de desarrollo que sigan éste tipo de política comercial.
- La incidencia de estos hechos, sobre el consumo popular, que no está en circunstancias ni en condiciones para absorber el costo que influye en su nivel de vida.

El desarrollo económico revela cambios substanciales en lo que atañe a nuestro país, los modelos imitativos han quedado en el pasado; ya que la inversión de capital se ve limitada por las importaciones del mismo y el ahorro interno. Esto ha dado pie a modelos muy complejos que incluyen características de una base socioeconómica para el desarrollo y una serie de variables económicas de la cual muchas de ellas están sujetas al control de Estado, ya que la productividad se ha convertido en un impor

tante factor explicativo del crecimiento, el cual a su vez en función de muchas variables, incluye el nivel de incentivos, tecnología, encauzamiento de la inversión en el ambiente económico general, todo es creado por políticas monetarias, fiscales y otras de orden gubernamental, que es la nota característica de política de austeridad por parte del ejecutivo federal.

Entre las determinantes primordiales del desarrollo económico, se encuentran las políticas de gobierno, pero esta dedicación de los dirigentes de nuestro país deben de estar encauzadas al progreso económico nacional y ante todo deben ser partícipes de la organización, ya que es de primer orden para llevar a cabo actividades creadoras de crecimiento. La inversión de capital continúa siendo esencial para el crecimiento organizado, ya sea que se derive del ahorro interno o de flujos externos, ya que el capital contribuye al crecimiento sólo si está en estrecha relación con los factores dinámicos de nuestra economía.

La relación entre el crecimiento económico y la política económica interna van íntimamente ligados, esta política debe ir encaminada al comercio exterior, tipos de cambio, monetarias y crediticias relacionadas con los mercados de capital, ya que estas políticas repercutirán para la diversificación de nuestras exportaciones, por ésta razón no debe haber conflicto en el logro de los objetivos.

Un país puede tener diversos objetivos para la diversificación de sus exportaciones y un desarrollo basado en un crecimiento sostenido por sus propios recursos, esto es posible de alcanzarse mediante políticas y programas optativos, en la asignación

de sus recursos, pero es importante saber cuáles son esos objetivos en función a otros programas sociales, la capacidad de un país para alcanzarlos depende en gran medida del crecimiento de su producción de bienes y servicios, que deberán abarcar muchos sectores económicos para la diversificación de sus exportaciones, y no solamente reflejar una rápida alza en unos cuantos productos de exportaciones primarias, ya que el crecimiento general y la diversificación de exportaciones es esencial para brindar oportunidades de crecimiento al empleo productivo.

En base a esto, considero que la meta para promover la diversificación de exportaciones, y el crecimiento sostenido debe fundamentarse en los propios recursos de nuestro país, adecuando las políticas de exportación al crecimiento mismo, en caso contrario, si nuestro país sigue políticas y prácticas que deterioran los objetivos del crecimiento, como hasta ahora se ha hecho, no se estará haciendo más que prolongar, tal vez por tiempo indefinido, el período durante el cual requiero más ayuda concesionaria externa a fin de mantener la viabilidad económica.

Nuestro país se encuentra en una etapa regularmente satisfactoria, no obstante, nuestro México ha malogrado su crecimiento como resultado de impactos y políticas internas deficientes en la diversificación de nuestras exportaciones, que han ocasionado grandes problemas de deuda externa.

La política nacional también afecta el progreso hacia la adquisición de condiciones previas para el crecimiento sostenido, pero también afecta las posibilidades para obtener capital externo no no concesionario que en estos años venideros sería fatal para

nuestro país, entonces sin temor a equivocarme, puedo decir, que el crecimiento real de un país está determinado en gran medida por sus políticas económicas internas.

En forma resumida, la función del Gobierno Mexicano debe de estar encaminada en encontrar la relación entre el crecimiento y la búsqueda de políticas orientadas al exterior, principalmente en lo que respecta a la diversificación de exportaciones, incluyendo tipos de cambio que mantengan una relación adecuada entre los precios internos y los externos, mantener mercados de capital internos libres, ya que la función estatal influye en la creación de las condiciones previas, para el crecimiento sostenido.

Para la diversificación de nuestras exportaciones es necesario tener una dinámica productiva agrícola, industrial, sectorial, y otras más, en donde la participación privada y gubernamental, sea importante en inversión, ya que los costos de capital y operación serán para generar fondos para su expansión, que deberá contribuir al crecimiento autogenerador para un desarrollo agrícola industrial sostenido, que deberá repercutir en otras áreas incluidas en el presupuesto gubernamental. La inversión no debe ser discriminatoria para todas las actividades industriales, excepto en las que el Estado detente la operación pública, los controles comerciales y la inversión privada y extranjera deberán tener por objetivo un adecuado aprovechamiento de nuestros recursos, para un buen desarrollo económico, que sea bastante fundamental para la diversificación de nuestras exportaciones, no existiendo lo antes mencionado no se podrá hablar de

una posibilidad de la diversificación exportativa, ya que la diversificación de nuestras exportaciones se sustentará en el desarrollo económico de nuestro país.

INTERVENCION DEL ESTADO EN MATERIA DE EXPORTACION  
Y SUS PRINCIPALES ASPECTOS NORMATIVOS EN LOS  
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

"La democracia, hace del hombre un fin y de las instituciones un medio, por eso el genio de la democracia no aliena en cuerpos desnutridos, ni en espíritus agobiados por la preocupación de la subsistencia, o quizá resentidos por la injusticia social".

ANIBAL LUIS BARBAGELATA  
Constitucionalista, Uruguayo.

Es manifiesto que existe un vínculo necesario según la época, entre las instituciones jurídicas, las estructuras económicas y el papel del Estado en la sociedad, ya que el Estado no sólo se ha convertido en la unidad política nacional, sino también en la unidad económica.

Por este motivo las estructuras económicas deben estar acordes con el Estado de derecho, ya que el Estado de derecho es una forma de organización social, en virtud del cual, todo acto de poder debe estar regulado por una norma jurídica positiva vigente, con la convicción de que la finalidad esencial del ordenamiento jurídico sea el de preservar el orden, la libertad y la democracia. El Estado de derecho por medio de sus instituciones detenta el poder público y éste se entiende, como la facultad coactiva del Estado que se ejerce por medio del derecho, y presupone la posibilidad del ejercicio de la coacción sobre los hombres, por medio de un acto de autoridad fundado y motivado en Ley.

Esta es la razón por la cual los fenómenos económicos se encuentran entrelazados con los jurídicos, éticos, sociológicos, psicológicos, entre otros, que dan la pauta a realizar un enfoque global que alcance a toda la comunidad de un país en sus relaciones con el resto del mundo, con esta idea quiero decir que a la economía se le debe dar un enfoque social y macroeconómico, y para que sea integral tendrá que comprender todos los aspectos en que la comunidad nacional puede desenvolverse. La economía para una explicación más congruente, tendrá que ir unida de la mano con otras ciencias sociales, pero sobre todo con la del derecho.<sup>18</sup>

A través de la historia del pensamiento económico, la finalidad del Estado se ha centrado en la libertad de los derechos del hombre, y en los reclamos de libertad de los pensadores de la economía; que manifestaron que el Estado tiene la obligación de defender la libertad en todas sus manifestaciones; desde la libertad del hombre en cuanto a su ser, hasta la libertad de las fuerzas económicas.

Con base a éstas ideas surgió la escuela económica liberal, que decía que la economía no era un asunto en donde participara el Estado, ya que la economía es un asunto de la sociedad y los particulares, y la única función del Estado en este pormenor era el de vigilar que los particulares la realizaran libremente, ya que no era función del Estado intervenir. Por ello el pensamien-

<sup>18</sup> Rangel Coúto, Hugo, *La teoría económica y el derecho*, Ed. Porrúa, México, 1977, p. 17.

to económico de ese tiempo, proclamó la fórmula dejar hacer dejar pasar, y los problemas económicos debían de resolverse entre los particulares.

En contraposición a esto surgió la idea de que el Estado sí tiene el deber de intervenir en la economía, y es la corriente que se conoce como el intervencionismo de Estado. Esta idea llegó a ser singularmente importante de tal manera que se ha llegado a convertir en una función pública del Estado de un carácter inconfundiblemente relevante, salvaguardador del orden público y la democracia y en consecuencia es función del Estado intervenir en la vida económica del país. El Estado no puede ni podrá ser un simple espectador de las fuerzas económicas, es y debe ser esencialmente el actor principal, debe intervenir en fórmulas múltiples y variadas en ayuda de los particulares mediante organismos de economía mixta, en donde concurren todos los sectores del país. El Estado debe proteger a la industria nacional en contra de las industrias extranjeras, debe intervenir en las relaciones obrero-patronales para imponer justicia en favor de los obreros ó patronos acorde al caso, y en otras ocasiones la intervención será para impedir la violencia de la lucha de clases, por estos motivos y muchos más el Estado participa constantemente en los problemas económicos y de toda índole que surjan en el arte del buen gobierno.

Desde hace aproximadamente medio siglo, bajo la influencia de diversos factores como lo fué la difusión de la planeación económica socialista, la crisis financiera de 1929 en Estados Unidos, la política del New Deal y los progresos a la ciencia

económica. En base a esto se ha encargado al Estado de hacer prevalecer el interés económico general en los campos considerados como esenciales.

De esta manera el Estado debe garantizar los grandes equilibrios económicos, por ejemplo al regular la actividad económica, el Estado se constituye en garante del crecimiento y regulador coyuntural, hecho por el cual se debe hacer posible un desarrollo económico autosostenido que responda al aparato productor y a las exigencias sociales de una mejor participación en el ingreso global del país.

Es obligación del Estado vigilar el crecimiento económico considerado como deseable, para que el desarrollo sea continuo, armónico y generalizado. Esta es la razón por el cual la planeación inductiva, o cualquier otra forma de programación económica sea necesaria para regular el desarrollo económico, por este motivo vemos la intervención del Estado en materia de planeación democrática, nacionalización de la industria eléctrica, petrolera y bancaria, al mismo tiempo el Estado despliega esfuerzos para crear una infraestructura económica en donde se permite a la actividad particular desarrollarse, como es el caso de la transportación multimodal, las investigaciones científicas y la planeación urbana, entre otras.

Pero la actividad más importante del Estado a corto plazo, es garantizar la actividad económica sin inflación, conciliando por medio de su intervención el crecimiento económico y el pleno empleo, la estabilidad de precios, el equilibrio en la balanza comercial de pagos, de aquí se deriva la necesidad de diseñar

instrumentos para una política coyuntural, que permita al gobierno federal actuar sobre los precios, el crédito, comercio exterior, y gasto público.

Por otra parte el Estado debe prevenir o reducir las tensiones sociales, ya que el atraso o el desarrollo económico a veces conduce a desequilibrios crecientes entre sectores económicos o sociales, cuyas consecuencias violentas pueden ser el detonante del orden social. Una posible solución sería la intervención del Estado en materia de planeación económica para evitar disparidades; pero esta intervención debe ser eficiente, justa y concreta.

La necesidad apremiante de una transformación ideológica en las instituciones políticas que debe estar encausada a la participación democrática, y es evidente que la evolución jurídica ha propiciado la distinción formal del derecho público y privado, pero también es cierto que las fronteras son cada vez más indefinidas, por ejemplo, el derecho civil vigente en el aspecto del régimen de los bienes se ha transformado esencialmente con una limitación progresiva de las prerrogativas atribuidas a la propiedad de ciertos bienes socialmente importantes. En el régimen de las obligaciones se ha marcado una disminución notable en la libertad contractual; el derecho mercantil ya no rige solamente la relación de los negocios entre personas privadas, sino que también las relaciones entre empresas públicas y privadas con el Estado, en términos generales la libertad de comercio y la industria se ha ido limitando, en síntesis se puede decir que la evolución del derecho en general obedece a causas complejas; pero

la causa fundamental es de orden económico y social, y el derecho ha cambiado para adaptarse a las nuevas relaciones económicas existentes.

## 2.1. ASPECTOS CONSTITUCIONALES DE REGLAMENTACION EN LAS EXPORTACIONES

Los Estados Unidos Mexicanos tienen una larga historia de experiencias, con un sistema sociopolítico, institucional y democrático, que cristalizó en la Constitución Política de 1917, después del último movimiento armado en el Congreso Constituyente de Querétaro, éstas instituciones han sobrevivido y prosperado en el transcurso del tiempo, del cual podemos extraer lecciones valiosas de su historia y pensamiento de quienes se encargaron de proyectar y estructurarla, para ellos la democracia era un tipo de institución muy compleja, el significado de democracia institucional para los hombres que redactaron la Constitución de 1917, no es forzosamente el mismo que tiene para nosotros hoy; las instituciones humanas cambian en respuesta a las condiciones y la experiencia humana.

Elaborar una constitución para una nación, es una tarea de diseño, al proyectar algo es preciso conocer las propiedades de los materiales que se emplearán en su construcción, los materiales para estructurar los gobiernos son hombres y mujeres, seres humanos. Para diseñar un gobierno, tenemos que comprender lo que podemos esperar de los seres humanos.

El proyecto de 1917, estaba encausado a un material nuevo,

es decir forjó el ideal del hombre nuevo que será el material de construcción de esta forma nueva y mejor de humanidad, que todavía no alcanza su meta en el diseño de su organización, ni un alto nivel de productividad y eficiencia en sus recursos, y ésto tiene que ser una realización importante y central de nuestro sistema democrático.

La Constitución de 1917 estableció la base normativa para forjar la unidad cultural y política del Estado mexicano, con instituciones democráticas para conducir la transformación social, garantizar la libertad y el constante mejoramiento de las condiciones materiales y culturales del pueblo de México<sup>19</sup>. A partir de este orden normativo, México ha podido construir sus instituciones políticas que dan viabilidad al proyecto nacional, creando los instrumentos de intervención del Estado en la economía para promover un desarrollo más acelerado y equilibrado de las fuerzas productivas; hacer frente a los impactos de la crisis económica internacional, manteniendo la soberanía nacional y dando sustento a un proceso de industrialización mediante la orientación, regulación y fomento de las actividades económicas.

A consecuencia de esta situación, gradualmente se ha ido generalizando la idea de que la economía mexicana, no puede ni debe depender de la ayuda concesionaria extranjera o de circunstancias imprevistas, por esta razón el desarrollo económico en el

<sup>19</sup> Cámara de Diputados, LII Legislatura, Proceso Legislativo de la Iniciativa Presidencial de Reformas y Adiciones a los artículos 16, 25, 26, 27 fracciones XIX y XX; 28, 73 fracciones XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

futuro debe apoyarse sobre una base de autosuficiencia, ya que México ha tenido que ganarse a pulso hasta este momento su viabilidad y sitio propio dentro de la comunidad internacional.

En estos momentos caóticos, el Ejecutivo Federal debe asumir el problema de la definición del rumbo a seguir, la estrategia del desarrollo económico que debe estar basado en un principio de autosuficiencia acorde con los principios constitucionales que en este momento actualiza y ordena las atribuciones existentes, da seguridad jurídica necesaria al sistema económico de la nación, pero que por desgracia no se cumplen cabalmente. Con el cumplimiento cabal del Ejecutivo Federal podremos arribar a una nueva etapa del desarrollo económico en todos los aspectos de nuestra vida nacional, sobre bases de igualdad social, seguridad jurídica, eficiencia y dinamismo, ya que éstos deben ser los principios filosóficos del desarrollo económico nacional, que deben ser congruentes con la esencia de la ideología de la Revolución Mexicana, ya que el mundo cambiante de hoy se manifiesta por un desarrollo económico equilibrado; y en formas más modernas de organización económica, sin la alteración de las estructuras de nuestro orden normativo y constitutivo de gobierno.

He mencionado en el último inciso del capítulo I, que para que tengamos la oportunidad de exportar, es necesario contar con un desarrollo económico previo, ya que la exportación sería el reflejo de un desarrollo económico sano y autosostenido de nuestro país, pero para empezar con esta idea tan maravillosa; fue necesario reformar y adicionar nuestra constitución política y ponerla acorde con la realidad social como lo manifestó Fernando

Lassalle en su idea de constitución política real, que es la que se dá en la realidad social integrada por esa suma de factores de poder que mandan y rigen a la sociedad, en contraposición con la constitución política escrita a la que denominó hoja de papel y que resume e integra en un documento todas las instituciones y principios de gobierno vigentes en un país determinado; pero si no hay congruencia entre la constitución política escrita y la constitución política real, la hoja de papel sucumbirá ante el empuje de las verdaderas fuerzas de la nación, es decir sucumbirá la hoja de papel por la constitución política real,<sup>20</sup> y la realidad es que en estos últimos años los cambios económicos en nuestro país han sido lamentables en todos los aspectos, y las fuerzas de los factores reales de poder en nuestra nación requieren y exigen una economía más sana para el desarrollo económico.

Acorde con estas ideas, durante el mes de diciembre de 1982, el titular del Ejecutivo Federal envió al Congreso de la Unión varias iniciativas para reformar diversos ordenamientos jurídicos con sus respectivas exposiciones de motivos, que han sido considerados como las más importantes desde 1917, y están vinculadas con la política económica del país; estas reformas son: Reformas y Adiciones a los artículos 16, 25, 26, 27 fracciones XIX y XX; 28, 73 fracciones XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las iniciati-

<sup>20</sup> Romero Pérez, Enrique Jorge, "Notas sobre el problema de la Constitución Política", en Revista *Ciencias Jurídicas*, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, núm. 33, Sep-Dic, 1977, p. 164.

vas fueron enviadas el 4 de diciembre de 1982, fueron aprobadas por la Cámara de Diputados el 27 y por los senadores el 29 del mismo mes, aún no hay datos concretos hasta este momento de la aprobación por los congresos locales, además se publicó el 5 de enero de 1983 en el Diario Oficial de la Federación, la ley reglamentaria del artículo 26 constitucional que es la Ley de Planeación. El titular del Ejecutivo Federal manifestó que las bases institucionales y legales del desarrollo económico, es la tradición política de México y frente a las necesidades del futuro del país, han de quedar inscritas en nuestro texto constitucional, el país necesita un horizonte más amplio, que vaya más allá de la resolución de los problemas inmediatos y que sobre bases sostenidas de productividad e igualdad, permita la convergencia de los esfuerzos de los sectores de la economía mixta para afirmar la seguridad y la confianza en el desarrollo de la Nación, esto será posible a través de la ley y del derecho, como una expresión de la voluntad política y de consenso, además de las acciones económicas y sociales consecuentes, ampliar la capacidad del Estado y de la sociedad para hacer frente a sus problemas más agobiantes, sobre la base de establecer las orientaciones para la transformación de la propia sociedad, como única vía de solución efectiva de las crisis inmediatas y de reencuentro de nuestro modelo propio de desarrollo.<sup>21</sup>

<sup>21</sup>Madrid Hurtado, Miguel de la, "La Política Económica del Nuevo Gobierno", en Revista Comercio Exterior, vol. 33, núm. 1, enero de 1983, pp. 61-72.

Las iniciativas de reformas y adiciones se refieren a la rectoría del Estado y la economía mixta; establece un sistema de planeación democrática del desarrollo, fija bases para el desarrollo rural integral, mejor justicia agraria, define y precisa las áreas reservadas exclusivamente al Estado, función y competencia, de las instituciones, organismos descentralizados y empresas de participación estatal, en éstas mismas reformas se ordenan las atribuciones del Estado en materia de planeación, conducción, coordinación y orientación de la economía nacional, así como aquellas de regulación y fomento, al ya ser aprobadas estas iniciativas por primera vez se cuenta con un conjunto explícito de atribuciones consistentes, definidas y con alcances económicos perfeccionados y fundamentados para llevar al derecho a nuevos conceptos económicos.

El Ejecutivo Federal con estas iniciativas que ya fueron aprobadas e incorporadas a nuestro derecho positivo vigente, considero necesario adecuar, actualizar e incorporar los principios del desarrollo económico a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los cuales quedaron contenidos en los artículos ya mencionados, pero ya que son de primer orden en el aspecto económico los artículos 25, 26, 27 y 28 de la Constitución.

Estas reformas y adiciones, junto con las principales atribuciones del Estado en materia económica, que se encuentran también consignadas en los artículos 30., 50., 31, 73, 74, 84, 115, 117, 118, 123, 131, y además relativos a nuestra norma suprema, dotan al Estado mexicano de las bases constitucionales en los ca

...  
 sos que proceda para la modernización de la legislación de fomento industrial, agrícola, minero de aprovechamiento de los energéticos, ciencia, tecnología, pecuario, pesquero, forestal y turístico; de los estatutos reguladores del comercio exterior y la política cambiaria, antimonopólica de la inversión extranjera, la empresa transnacional, la adquisición de tecnología; así como la legislación sobre la regulación del abasto, precios, organización y defensa de los consumidores, también es un hecho que la legislación reglamentaria participa y gestiona a favor del Estado en la economía nacional.

Estas reformas y adiciones son las siguientes; de acuerdo con la facultad que el Ejecutivo Federal le confiere el artículo 71, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

#### Artículo 16 Constitucional

"Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de un mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento".

Este principio de legalidad que es de fundamental importancia y piedra angular de nuestras garantías individuales y sociales y las demás que consagra este artículo tan importante en nuestro orden normativo de seguridad jurídica, continuó sin alterar su texto ni la estructura constitucional, solamente las disposiciones contenidas en los artículos 25 y 26 sobre la inviolabilidad de la correspondencia y el alojamiento del ejército en

tiempos de guerra, pasaron al artículo 16, que contiene otras garantías procesales y de seguridad jurídica.

Se adicionan dos párrafos al artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como sigue:

Artículo 16.

"Nadie puede ser molestado en su persona..."

"La correspondencia que bajo cubierta circule por las estafetas, estará libre de todo registro, y su violación está penada por la ley".

"En tiempos de paz ningún miembro del ejército podrá alojarse en casa particular contra la voluntad del dueño, ni imponer prestación alguna. En tiempos de guerra los militares podrán exigir alojamiento, bagajes, alimentos y otras prestaciones, en los términos que establezca la ley marcial correspondiente".

Artículo 25 Constitucional

Con las reformas al artículo 25, se establecen en un solo cuerpo de ideas, los fines de la rectoría del Estado, que garantizarán el desarrollo integral fortaleciendo la soberanía de la nación y su régimen democrático, mediante el crecimiento económico. La justa distribución del ingreso, permitirá el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad del individuo, grupos y clases sociales, cuyo desarrollo y seguridad protege la Constitución; para llevar estos propósitos a la realidad se establecen y ordenan de manera explícita las atribuciones del Estado en materia económica, que van referidas al interés general, limitadas estas atribuciones, por la propia Constitución y las leyes, con esto

se afirma el principio de legalidad en la función rectora del Estado.

Se modifica el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para quedar como sigue:

Artículo 25.

"Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que ésta sea integral, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución".

"El Estado planeará, conducirá y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo la regularización y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución".

"Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuya al desarrollo de la Nación".

"El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas definidas por esta Constitución. Para un mayor cumplimiento de sus fines la ley precisará formas de participación social en estas áreas, conservado el Estado en todo tiempo el control sobre su conducción y operación".

"Asimismo, podrá participar por si o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar

las áreas prioritarias del desarrollo.

"Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará al sector social y al sector privado de la economía, sujetándolos, junto con las actividades económicas que realiza el Estado, a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente".

"La ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización y expansión de la actividad económica del sector social: de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios".

#### Artículo 26 Constitucional

Establece explícitamente las facultades del Estado para planear el desarrollo nacional, actualmente se recogen en la Constitución los propósitos, atribuciones, y las bases del sistema nacional de planeación democrática.

Se modifica el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para quedar como sigue:

#### Artículo 26.

"El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación".

"Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación".

"La planeación será democrática. Mediante la participación de los diversos sectores sociales recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlos al plan y los programas de desarrollo".

"Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal".

"La ley facultará al Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución".

"El Ejecutivo Federal informará al Congreso de la Unión de los criterios que sirvan de base al Plan Nacional de Desarrollo con el fin de que los considere al ejercer sus atribuciones constitucionales".

#### Artículo 27 Constitucional

En estas adiciones al artículo 27 constitucional, se mantienen todas las demás disposiciones y el texto de este artículo, así como el número del mismo, ya que éste contiene las definicio

nes históricas fundamentales sobre el régimen de propiedad y las conquistas de la Reforma Agraria que con éstas adiciones habrán de ser enriquecidas al facilitarse la organización de la producción en el campo a partir del régimen de propiedad agraria que conquistó la Revolución Mexicana.

Se adiciona el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con las fracciones XIX y XX, como sigue:

Fracción XIX.

Con esta Constitución, el Estado dispondrá las medidas que requiere el auxilio legal a los ejidatarios y comuneros en los procedimientos agrarios, la impartición expédita y honesta de la justicia agraria y la seguridad jurídica de la tenencia de la tierra ejidal, comunal y de la pequeña propiedad.

Fracción XX.

El Estado promoverá las condiciones para el desarrollo rural integral, con el propósito de generar empleo y de garantizar a la población campesina el bienestar y su participación en el desarrollo nacional. Asimismo, fomentará la actividad agropecuaria y forestal para el mejor uso de la tierra con obras de infraestructura, insumos, créditos y servicios de capacitación y extensionismo.

"Con sujeción a este artículo, el Estado impulsará a la organización para la producción, industrialización y comercialización que requiera la economía nacional y el beneficio de los campesinos".

## Artículo 28 Constitucional

El artículo 28 se reforma y adiciona de acuerdo con la filosofía y los principios que se establecen en el artículo 25 que, a su vez, es concordante con la idea de todo el texto constitucional.

El texto anterior de este artículo 28 manifiesta fundamentalmente la libertad de industria y comercio dentro del marco de la libre competencia, que históricamente nunca se ha dado en nuestro país ni en otra realidad nacional, obviamente esto no concuerda con la evolución de la economía que si bien garantizará libertades económicas, también se sujetará a una regularización de tipo social bajo la rectoría del Estado con estricto apego al principio de legalidad.

Se modifica el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para quedar como sigue:

### Artículo 28.

"En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria".

"En consecuencia, la ley castigará severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciales o empresariales de servicios, que de cualquier

manera hagan para evitar la libre concurrencia o la competencia entre si y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados, y, en general todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una y varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social".

"Las leyes fijarán bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materia o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de esos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o exclusivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como en el alza de precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses".

"No constituirán monopolios los establecidos en esta Constitución en favor del Estado, son actividades estratégicas a cargo exclusivo del Estado:

- a. Acuñación de moneda,
- b. Correos,
- c. Telégrafos, radiotelegrafía y la comunicación vía satélite,
- d. Emisión de billetes por medio de un sólo banco que controlará el gobierno federal,
- e. Petróleo y los demás hidrocarburos,
- f. Petroquímica básica,
- g. Explotación de minerales radiactivos y generación de energía nuclear,
- h. Electricidad,

i. Ferrocarriles, y

j. El resto de las actividades que ésta Constitución le confie expresamente".

"Se exceptúa de lo previsto en la primera parte del primer párrafo de este artículo la prestación del servicio público de banca y de crédito. Este servicio será prestado exclusivamente por el Estado a través de instituciones, en los términos que establezca la correspondiente ley reglamentaria, la que también de terminará las garantías que protejan los intereses del público y el funcionamiento de aquellas en apoyo de las políticas de desarrollo nacional. El servicio público de banca y crédito no será objeto de concesión a particulares".

"El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para la eficaz explotación de las actividades estratégicas a su cargo y en las demás de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por si o con los sectores social y privado".

"No constituyen monopolios las asociaciones de trabajadores formadas para proteger sus propios intereses y las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan o que no sean artículos de primera necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo vigilancia o amparo del Gobierno Federal de los Estados, y previa autorización que al efecto se obtenga de las legislaturas respectivas en cada caso. Las mismas

Legislaturas, por sí o propuestas del Ejecutivo podrán derogar, cuando así lo exijan las necesidades públicas, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se trata".

"Tampoco constituyen monopolios los privilegios que por determinado tiempo se conceden a los autores y artistas para la producción de sus obras y los que para el uso exclusivo de sus inventos, se otorguen a los inventores y perfeccionadores de alguna mejora".

"El Estado, ajustándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan".

"Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes y evitará fenómenos de concentración que contraríen el interés público".

"La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley".

"Se podrán otorgar subsidios a actividades prioritarias, cuando sean generales, de carácter temporal y no afecten sustancialmente las finanzas de la Nación. El Estado vigilará su aplicación y evaluará los resultados de esta".

#### Artículo 73 Constitucional

El artículo 73 fué adicionado con fracciones que hacen explícitas las facultades del Congreso para expedir leyes sobre

las nuevas materias objeto de las reformas y adiciones, así como aquellas tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, sobre transferencia de tecnología y generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional.

Se adiciona al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con las fracciones XXIX-D; XXIX-E y XXIX-F, como sigue:

Fracción XXIX-D.

"Para expedir leyes sobre planeación nacional del desarrollo económico y social".

Fracción XXIX-E.

"Para expedir leyes para la programación, promoción concertación y ejecución de acciones de orden económico, especialmente las referentes al abasto y otras que tengan como fin la producción suficiente y oportuna de bienes y servicios, social y nacionalmente necesarios".

Fracción XXIX-F.

"Para expedir leyes tendientes a la promoción de la inversión extranjera mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional".

Es evidente que nuestra sociedad nacional, cada vez más compleja y en interdependencia con la comunidad internacional, haya sido necesario, estas reformas y adiciones a los artículos de ca-

racter y objeto económico de nuestra constitución; esto es con el fin de dar un mayor desarrollo económico a nuestro país; tomando en cuenta el objeto más importante que es la sociedad en donde nos desarrollamos y vivimos, he mencionado rotundamente en el capítulo anterior, que para que haya un auge en nuestras exportaciones, es indispensable un desarrollo económico previo, y plasmado en nuestra norma suprema con una planificación adecuada y eficaz, en donde todos los sectores participen de manera patriótica. En este momento se ha integrado un complejo cuerpo normativo de carácter económico, que tiene como función nuestro desarrollo económico, que perseguirá el bien común de los habitantes de nuestro país, por medios democráticos. El Estado Mexicano toma en sus manos la gran responsabilidad del bienestar de los sectores que integran nuestra sociedad, por lo que se espera una mayor eficacia en los quehaceres nacionales de índole tan importante como los que se han manifestado.

Por último el artículo 131 constitucional en coordinación con los demás puntos constitucionales referentes al desarrollo económico de nuestro país nos da respuesta sobre quien recae la responsabilidad directa en materia de exportación.

#### Artículo 131 Constitucional

"Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia; pero sin que la misma federación

pueda establecer, ni dictar, en el Distrito y Territorios Federales, los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117".

"El Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras, así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquier otro propósito, en beneficio del país. El propio Ejecutivo, al enviar al Congreso el presupuestp fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida".

A la vez el artículo 73 ya antes mencionado en su fracción XXIX manifiesta, que el Congreso tiene facultad:

Fracción XXIX.

Para establecer contribuciones:

1o. Sobre el comercio exterior.

Estos son a grandes rasgos los aspectos constitucionales de reglamentación en las exportaciones, que gracias a las nuevas reformas y adiciones ya pasaron a formar parte de nuestro derecho positivo vigente.

## 2.2. ASPECTOS LEGISLATIVOS DE LA PLANEACION DEMOCRATICA

Hoy en día la planeación en uso antes sólo en los países so

cialistas, se ha extendido también a una gran cantidad de países con economías de consumo, y ha cobrado especial importancia en los países en vías de desarrollo; que a consecuencia de su difícil situación económica de muchos de ellos, se empeñan en programar su caótica evolución económica. El uso de los métodos de planeación ha mostrado la conveniencia de aplicar estas técnicas, sobre todo en economías donde la existencia de los recursos económicos y productivos se mal emplean, esta es la razón por el cual es necesario usar la planeación de manera eficaz y sostenida. La planeación se puede definir, como los objetivos e instrumentos económicos que tienen como finalidad el alcanzar una prosperidad y estabilidad económica a fin de evitar circunstancias imprevisibles o emergentes, que modifiquen sus lineamientos más importantes; acordes a esta definición se puede planear el gasto público y el monto de impuestos, las inversiones públicas, los cambios fiscales y monetarios que se podrán preveer con un grado razonable de certidumbre. La política económica, cuyo objetivo es programar el desarrollo, dispone de un instrumento valioso, que es el ordenamiento sistemático de medios y fines por medio de la planeación formal para el desarrollo económico, ya que la planeación permite dar forma al modelo de economía que se desea lograr, establece bases para una política concreta y su realización, que difícilmente se lograrían en ausencia de una planeación.

Es importante señalar, que la flexibilidad que pueda tener la planeación en las economías mixtas le permite adoptar objetivos y características propias de acuerdo con la situación econó-

mica sobre la cual se actúa; hecho que no ocurre en las economías planificadas, por tal motivo es menester hacer una distinción:

a. Planeación en los países socialistas.

En los países de economía planificada, el Estado asume el papel rector de los problemas económicos en forma imperativa y centralizada y no admite disidencias o incumplimientos en los planes y objetivos propuestos en la planeación.

b. Planeación en los países de economía mixta o capitalista.

En este tipo de economía, el Estado orienta la planeación y no impone de manera específica o determinante un determinado tipo de planeación.

La planeación económica en los países capitalistas puede brindar una doble ventaja, por un lado no se pretende eliminar el mercado; sino más bien apoyarse en él, generando una respuesta eficiente a los incentivos económicos, no sustituyendo los beneficios y ventajas correspondientes a una economía competitiva. Por otra parte previene a los gobiernos en cierta medida a contrarrestar los desajustes o fluctuaciones del sistema económico que entorpecen la estabilidad de la inversión privada.

Con la política de planeación se propone la sistematización de la economía con proyección a presente y a futuro, ya que se ha ensanchado su cobertura de corto plazo por necesidad, y se entiende a largo plazo con un propósito de especificidad antes no logrado en áreas de acción en que sus resultados sean satisfacto

rios para un país, y es por este motivo que su función se da con vertido en un acto técnicamente muy complicado y políticamente riesgoso.

Ya que presenta al crecimiento económico en forma continua y equilibrada a nivel interno y externo, y los países que no tienen experiencia en esta materia lo hacen con grandes costos de toda índole. Se puede afirmar entonces que la planeación es un instrumento de transformación, que amalgama los intereses sociales, culturales y económicos, que tienen por objeto el desarrollo global de un país y su equilibrio, no se debe entender a la planeación como un ejercicio mecánico y economicista, ya que sería nefasto considerarlo como un acto racionalmente económico y puro.

La crisis económica hace necesario un sistema de planeación en forma global, ya que la política económica a corto plazo sin planeación ha resultado especialmente contraproducente en muchas economías de mercado, llevando aparejados dificultades persistentes de estancamiento inflacionario, y proyeccionismo recalcitrante en este tipo de economías, afortunadamente la planeación democrática se apunta como una nueva perspectiva al desarrollo económico y social, en donde la planeación será más importante que los planes con tinte político en sí.

Sus objetivos serán más complejos e incluirán elementos cualitativos para propiciar los cambios estructurales, que permitan beneficiar en forma efectiva a la gran mayoría de los habitantes de un determinado país, aún a costa de algún sacrificio en el crecimiento global; la planeación democrática correctamente eje-

cutada será un instrumento de cambio social, y un mediador del acuerdo político entre los sectores participantes, ya que actuará dentro de un marco de fuerzas políticas y sociales que dependen entre sí y a la vez son agentes que alteran la estructura económica ya existente.

Los resultados de la planeación se deben manejar en términos cuantitativos, pero no se deben encerrar estos resultados en unas simples cifras objetivas, ya que la planeación va encaminada al estímulo de la participación ciudadana por medio de la iniciativa individual y colectiva, ya que se debe entender que la planeación debe tener un auténtico beneficio compartido entre los gobernados, que a su vez estimulará el espíritu y reafirmará la nacionalidad.

Por lo que respecta al Estado, éste podrá adaptarse y compaginarse al cambio social y económico sin problemas lamentables si no lo promueve por sí mismo. Esto ocurrió en nuestro país el día 5 de enero de 1983 con la entrada en vigor de la Ley de Planeación, que toma en cuenta a nuestra economía de mercado y la hace diferente a la planeación socialista. Nuestra planeación democrática tiene la característica de ser indicativa y no directiva, representando ésta una guía para la administración del desarrollo económico.

El papel de la planeación democrática en una economía de mercado va encausada a una sociedad moderna que está compuesta por

los sectores público, privado y social y puede resumirse de la siguiente manera:<sup>22</sup>

- i. La primera tarea de la planeación democrática, es indicar la dirección general de la política económica del gobierno a largo plazo, a fin de dar bases suficientes para que cada secretario de Estado, adopte las políticas específicas, y con esto garantizar la congruencia de la política democrática de la planeación ya que en caso contrario serían más los costos que los beneficios para una nación.
- ii. La planeación democrática debe señalar los problemas a largo plazo de la economía y formular una estrategia a seguir para resolverlos, por medio de un plan nacional de desarrollo.
- iii. La planeación debe dar la pauta a los sectores, privado y social en donde se encuentran los empresarios, trabajadores y consumidores, y les debe mostrar el curso posible del desarrollo futuro de la economía nacional.
- iiii. La planeación democrática debe estar en coordinación con los intereses políticos de los partidos mayoritarios, ya que es la misma planeación la que desempeña el papel indicador de la política económica del gobierno y se requiere que sea congruente con los intereses mayoritarios.
- iiiii. La planeación democrática, debe estar en coordinación con las entidades federativas y los municipios y ésto es im-

<sup>22</sup>Miyazaki, Isamu, "La Planeación Económica en Japón", en Revista Comercio Exterior, vol. 30, núm. 11, México, noviembre de 1980, p. 1190.

portante, ya que es el gobierno el que elabora la política macroeconómica y coordina los intereses de cada uno de los Estados y municipios que integran a la federación, con el objeto de instrumentar la planeación para el desarrollo regional.

### *La Planeación en México*

Nuestra Constitución es a la vez historia, ley y plan,<sup>23</sup> cuando se habla de planeación en México se recogen las aspiraciones plasmadas en la Constitución, y es precisamente la filosofía constitucional, la que alimenta el espíritu de su artículo 3o., en su aspiración democrática, entiéndase a la democracia no solamente como una estructura jurídica y un régimen político, sino como un sistema de vida fundado en el constante mejoramiento económico, social y cultural del pueblo; con aliento nacionalista, sin hostilidades ni exclusivismos, ya que ésta atenderá la comprensión de nuestros problemas, el aprovechamiento de nuestros recursos, la defensa de nuestra independencia política y económica, la continuidad y acrecentamiento de nuestra cultura y asimismo su carácter humanista, al robustecer el aprecio por la dignidad de la persona y la integridad de la familia, con convicción del interés general de la sociedad.

La planeación plasma la voluntad colectiva de coordinar el esfuerzo conjunto para una transformación social deliberada y orientada conforme a valores definidos, constituye una técnica

<sup>23</sup> Madrid Hurtado, Miguel de la, "La Planeación en México", en Revista Comercio Exterior, vol. 30, núm. 11, México, noviembre de 1980, p. 1254.

que se aplica a la modificación consciente de la realidad conforme a un esquema de valores sociales y, por ello es un proceso fundamentalmente político. En la medida en que se integren y participen los diferentes grupos sociales y se concilien intereses opuestos, con esto se alcanza un equilibrio que sustenta el desarrollo en general.

La planeación económica y social significa no solamente un acto de racionalización y justicia por parte del Estado, sino también la voluntad soberana de afirmar y realizar los derechos de la comunidad nacional.

La idea de planeación nunca ha estado totalmente ausente del quehacer del Estado, aunque la concepción e instrumentación de la idea ha ido variando conforme pasa el tiempo, por ejemplo:

- En 1930, se trataba de realizar un inventario regionalizado de recursos para planear las obras públicas, que requería la construcción de infraestructura física en apoyo del progreso nacional.
- En 1934-1940, el P.N.R., constituyó un avance más sistemático en el progreso de la planeación para el desarrollo adoptado por el gobierno, ésto permitió al Estado una plataforma de orientación en los procesos de desarrollo, y se produjo la aceleración de instituciones de crédito, el fortalecimiento de organizaciones obreras y campesinas que ratificaron su pacto solidario con el Estado mexicano.
- En 1954 se creó la Comisión Nacional de Inversiones, que originariamente era dependencia de la Presidencia de la

República, esta comisión propuso un programa de inversiones públicas para 1954-1958, que fué ejecutado en buena medida con base en un esquema de contabilidad nacional.

- En 1962-1964, se elaboró el plan de acción inmediata, en cumplimiento de los acuerdos de la carta de Punta del Este, con el fin de racionalizar la formación de capital y en mejora del ingreso distributivo que llegase al mercado interno.
- En 1965, se creó la Comisión Intersecretarial auspiciada por la Secretaría de la Presidencia y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que elaboró un plan de desarrollo económico y social 1966-1970. Esta comisión estableció directrices para el sector público, además de un estímulo a la iniciativa privada, este plan se complementó con el programa de inversiones públicas para estos cinco años y es el antecedente de planeación gubernamental más sistemático e importante que formó profesionistas especializados.
- En 1970-1976, se registraron avances significativos en el establecimiento de unidades de programación sectorial en las diferentes dependencias del Gobierno Federal, con el objeto de propiciar un enfoque participativo de la planeación del Sector Público Federal.
- En 1980-1982, se señalaron los objetivos fundamentales del Plan Global de Desarrollo en donde se incluían políticas macroeconómicas en forma general y políticas sectoriales, que incluían capítulos especiales de política regio-

nal y desarrollo urbano como elementos constitutivos de la política social.

En el mundo moderno de hoy, la planeación se convierte en un instrumento fundamental para los países, de economía planificada, mixta y los de corte preponderantemente capitalista, ya sea desarrollados, o en vías de desarrollo.

Los planes anteriores, al integrar los planes sectoriales obstaculizaban la congruencia de los mismo, al carecer de una definición precisa de las responsabilidades y atribuciones que les competía en los diferentes niveles de planeación. Esta es la razón por la cual en la actualidad el desarrollo del Sistema de Planeación Nacional será capaz de formular planes y garantizar la efectividad de su cumplimiento dentro de un marco jurídico basado en la Constitución en su artículo 26, y en su ley reglamentaria tomando en cuenta la experiencia de más de medio siglo.

En estas circunstancias el titular del Ejecutivo Federal presentó la iniciativa de ley de planeación ante la Cámara de Diputados el día 10. de diciembre de 1982,<sup>24</sup> siendo aprobada el día 27 de ese mismo mes y el 29 por los Senadores; se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 5 de enero de 1983 entrando en vigor al día siguiente de su publicación, según el artículo primero transitorio de este mismo ordenamiento.

El Sistema Nacional de Planeación Democrática, se integra por un conjunto de elementos que se encuentran vinculados con

<sup>24</sup> Cámara de Diputados, LII Legislatura, Proceso Legislativo de la Iniciativa Presidencial de ley de Planeación.

todas aquellas dependencias de la Administración Pública Federal que participen en las actividades de planeación y tomen decisiones congruentes, en cumplimiento a las etapas de formulación, instrumentación, control y evolución, conforme al contenido de la Ley de Planeación, el sistema permite la racionalización de los recursos humanos del sector público apoyándose en la estructura institucional derivada de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal acorde a sus recientes reformas y adiciones,<sup>25</sup> en donde participan los tres niveles de la planeación, que son: el global, sectorial e institucional, permitiendo definir responsabilidades y tareas a la planeación, concentrándose en el logro y los objetivos de cada ámbito, de esta manera la Ley de Planeación coordina los principios normativos que regulan a la Administración Pública Federal, buscando que el sistema responda a los requerimientos de coherencia técnica y coordinación institucional que es de importancia capital para que la planeación de sus frutos y se mantenga la flexibilidad necesaria, para la participación de las diferentes dependencias dentro de la planeación global y a la vez se integre el Plan Nacional de Desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo es el principal documento orientador del sistema de planeación,<sup>26</sup> en cuya elaboración participaron los grupos sociales, los gobiernos estatales y la coor

<sup>25</sup> Diario Oficial de la Federación, 29 de enero de 1983, Decreto de Adiciones y Reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

<sup>26</sup> Nacional Financiera, "Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988", en Revista El Mercado de Valores, suplemento núm. 24, México, junio de 1983, pp. 3-205.

dinación de cada uno de los sectores administrativos, por ejemplo: a la Secretaría de Programación y Presupuesto se le encargó la responsabilidad de la planeación global, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mantendrá la función de apoyo al proyectar los ingresos públicos, considerando los gastos y la sanidad financiera del erario federal. El Sistema Bancario Nacionalizado coordinará la planeación acorde a las prioridades y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo en el nivel sectorial. El Sistema de Planeación se integrará básicamente con las dependencias del Ejecutivo Federal, ya que éstas tienen bajo su responsabilidad la coordinación de los asuntos en un solo sector administrativo.

La planeación sectorial, dentro de su ámbito de competencia se coordinará con los objetivos de la planeación global, y esta planeación sectorial establecerá los objetivos y prioridades propias del sector, propiciando un marco para la planeación de las entidades coordinadas a mediano plazo, por medio de programas anuales que instrumentarán el plan nacional de cada sector administrativo. La coordinación intersectorial será formulada por comisiones intersecretariales, que aseguren la participación congruente de dos o más dependencias. El nivel institucional queda integrado por las entidades de la administración paraestatal, y el Presidente de la República mediante decreto determinará aquellas paraestatales que deban elaborar programas de mediano plazo para participar dentro del sistema de planeación a través de programas anuales, elaborados por ellas mismas, fijan dos objetivos evaluables donde el coordinador del sector correspondiente tenga

conocimiento de los efectos operativos del proceso de planeación.

El proceso de planeación concibe cuatro etapas metodológicas que son: la formulación, instrumentación, control y evaluación. De su cabal cumplimiento se asegurará la vinculación entre los objetivos de mediano y largo plazo.

#### Formulación

Corresponde a la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y los programas de mediano y largo plazo.

#### Instrumentación

Es la elaboración de los programas operativos anuales, en donde los objetivos de mediano y largo plazo se expresan en forma de metas específicas, en ésta fase las acciones se ponen en práctica en el ejercicio de los recursos de toda índole. La instrumentación del plan obliga a la Administración Pública Federal y a las paraestatales a ser los ejecutores más fieles de la planeación, coordinando a las entidades federativas y a los municipios.

#### Control

Son las tareas necesarias para el logro de una oportuna dirección y corrección de direcciones e insuficiencias, tanto en la instrumentación como en la ejecución de las acciones, a fin de asegurar que se cumplan en forma cabal y adecuadamente los objetivos establecidos en la planeación.

#### Evaluación

Es la acción de cotejar periódicamente, previsiones y resultados para la retroalimentación de las actividades de la formula

ción e instrumentación, con la evaluación se cierra el ciclo y se asegura el carácter flexible y dinámico de todo el proceso de planeación.

Lo más destacado y relevante de la Ley de Planeación en su aspecto jurídico y administrativo es lo siguiente:

### Ley de Planeación

#### Artículo 10.

Las disposiciones de ésta ley son de orden público e interés social y tienen por objeto establecer:

- I. Las normas y principios básicos conforme a los cuales se llevará a cabo la Planeación Nacional del Desarrollo y encausar, en función de ésta, las actividades de la Administración Pública Federal;
- II. Las bases de integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática;
- III. Las bases para que el Ejecutivo Federal coordine sus actividades de planeación con las entidades federativas, conforme a la legislación aplicable;
- IV. Las bases para promover y garantizar la participación democrática de los diversos grupos sociales, a través de sus organizaciones representativas, en la elaboración del plan y los programas a que se refiere esta ley; y
- V. Las bases para que las acciones de los particulares contribuyan a alcanzar los objetivos y prioridades del plan y los programas.

La declaración de orden público e interés social, tiene como finalidad, que la administración pública pueda actuar con suficiente flexibilidad cuando esto sea necesario en beneficio del interés general o de la economía nacional, ya que los objetivos que se persiguen con la planeación superan al interés particular, por consiguiente la planeación queda sometida a un régimen de derecho público, compatible con la naturaleza de los responsables de aplicar y administrar la ley.

El Artículo 3o. de este mismo ordenamiento señala:

- Para los efectos de ésta ley se entiende por planeación nacional del desarrollo la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social y cultural, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen.

Mediante la planeación se fijaron objetivos, metas, estrategias y prioridades; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se evaluarán resultados.

Esta ley define a la planeación nacional del desarrollo como un medio o instrumento del Ejecutivo Federal, para el ejercicio de las atribuciones que las leyes confieren al Estado para intervenir en la vida económica de la Nación.

## Artículo 4o.

- Es responsabilidad del Ejecutivo Federal conducir la planeación nacional del desarrollo con la participación democrática de los grupos sociales, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

## Artículo 12o.

- Los aspectos de la planeación nacional del desarrollo que corresponden a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal se llevarán a cabo, en los términos de ésta ley, mediante el sistema nacional de planeación democrática.
- Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal formará parte del sistema, a través de las unidades administrativas que tengan asignadas las funciones de planeación dentro de las propias dependencias y entidades.

Es importante señalar, que en el capítulo cuarto de la Ley de Planeación, se establecen las características y elementos esenciales del plan y los programas derivados de las actividades del Sistema Nacional de Planeación Democrática. El Plan Nacional de Desarrollo expresará el compromiso general en materia de desarrollo económico y social que asuma el titular del Ejecutivo Federal para el periodo que le corresponda, y deberá formularse, aprobarse y publicarse durante los primeros seis meses de su administración, ésta disposición es congruente con la necesidad de contar oportunamente con las definiciones fundamentales que nor-

marán la acción administrativa pública.

En el ámbito de la Administración Pública Federal, la categoría del plan queda reservado al Plan Nacional de Desarrollo. El plan sirve de marco de referencia para la elaboración de todos los documentos de planeación que se generen en el periodo correspondiente, contiene estimaciones sobre los recursos, instrumentos y responsables que el país podrá asignar y dedicar para su desarrollo, así como señalamientos fundamentales para el conjunto de políticas orientadas a lograr el desarrollo nacional.

El capítulo sexto, establece las bases para la concertación entre el sector público y los representantes de los grupos sociales, o los particulares interesados en las acciones de la planeación y programas que se realizarán mediante contratos y convenios que caerán dentro de la esfera del derecho administrativo, esto permitirá que las estipulaciones contenidas en estos instrumentos sean congruentes con su objetivo, preservando el interés general de que está investida la planeación.

Finalmente, esta ley contempla un capítulo de responsabilidades, cuyo objetivo fundamental es el de procurar la observancia de la ley y la consecución de sus propósitos últimos.

Las medidas disciplinarias y sanciones que se preven, son congruentes y compatibles con la naturaleza de la función pública que los destinatarios tienen encomendada y pretenden garantizar el adecuado desempeño de las tareas que regula la ley.

Podemos concluir que la planeación es la concertación que la vía participativa y democrática, que fija objetivos y prioridades asignando recursos, responsabilidades y tiempos de ejecu-

ción, coordina esfuerzos y evalúa resultados; en esencia es la función administrativa que tiene por objeto el organizar acciones en materia económica y social.

### 2.3. POLITICA DE PRIMACIA EXPORTATIVA DE PRODUCTOS NO PETROLEROS EN EPOCA DE CRISIS

La teoría desarrollista y la demagógica política del desarrollo compartido, culminó en la práctica económica con una crisis sin precedente. Este deterioro en la economía ha convertido en amenaza la estabilidad política de México, y era de esperarse un déficit en las finanzas públicas, el estilo personal de gobernar con cambios radicales en la política económica ha detrimentado la confianza popular en los gobernantes y provocado un excepcio-cismo en la democracia participativa.

He mencionado en el capítulo primero, que el principal apoyo para la obtención de divisas por concepto de exportación, ha sido la enorme riqueza en hidrocarburos con que cuenta nuestro país, desafortunadamente y gracias a esto se ha podido recurrir a los acuerdos con el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos (1941), y con la Reserva Federal (1967), para los préstamos de emergencia en la diplomacia de la crisis entre México y los Estados Unidos, que a la vez han servido de aval a las cartas de intención ante el F.M.I.,<sup>27</sup> también se ha dicho que el fenómeno

<sup>27</sup>Székely, Gabriel, *La economía política del petróleo en México: 1976-1982*, Ed. Centro de Estudios Internacionales, México, El Colegio de México, 1983, p. 52.

de planeación no es una novedad en México, ya que los planes de desarrollo económico en nuestro país en años atrás centraron su objetivo fundamental en la política petrolera, sin tomar en cuenta otros medios de financiamiento aparte de los ya tradicionales, que han resultado catastróficos con efectos de permanencia indefinida en nuestro país.

Como antecedente de la planeación monoexportadora en el país se encuentran:

- a. El Plan Nacional de Desarrollo Industrial 1979.
- b. El Plan Global de Desarrollo 1980.
- c. El Programa de Energía 1980.

En base a lo leído, estos programas de planeación con excepción del Plan Global de Desarrollo, construyeron obras de infraestructura para la exportación, los llamados puertos industriales y la reparación de astilleros, con el objetivo depredatorio de nuestros recursos no renovables.

- a. El Plan Nacional de Desarrollo Industrial.

En el año de 1979, cuando se publicó el Plan Nacional de Desarrollo Industrial, la economía mexicana estaba en el supuesto de expansión y aceleración, tal como estaba la demanda mundial del petróleo y los precios del mismo, en esos años nuestra economía estaba creciendo en un 8 % anual, hecho que pasó desapercibido en beneficios a los gobernados, pero principalmente a los sectores sociales que no percibieron aumento alguno en sus salarios reales, y asimismo se detrimento el poder adquisitivo de obreros y clases medias a consecuencia de la inflación que trajo aparejado el auge petrolero.

En ese año, México vendía cada barril de petróleo crudo a 14.10 dólares americanos en el mes de enero, en julio a 22.70 dólares y a 32 dólares a fin de este mismo año.

El Plan Nacional de Desarrollo Industrial, tomando en cuenta estos aspectos favorables para la economía mexicana, estableció un programa muy ambicioso para el período 1979-1982, este plan industrial partió del supuesto de que los precios del petróleo continuarían incrementándose en un promedio del 6 % anual durante toda la década de los ochenta, que resultó una absurdez para los analistas del mercado petrolero internacional, que en la práctica han aprendido a no realizar este tipo de predicciones arriesgadas, el resultado fué que el incremento en el precio del petróleo no correspondió a la realidad, y en un momento determinado. México captó mucho menos recursos financieros de los que esperaba, para conseguir supuestamente sus objetivos de política económica y social.

El plan industrial previó que las metas originales de producción y exportación de petróleo por parte de PEMEX no debían incluir el gas natural, ya que el petróleo sería suficiente para alcanzar los objetivos de la política económica en nuestro país, este plan fué el elemento fundamental de la política monoexportadora de hidrocarburos, dejando a un lado otro tipo de exportaciones, hecho que ha resultado contraproducente y exclusivamente dañino para nuestra economía.

#### b. Plan Global de Desarrollo

Este plan, preveía una intervención más moderada por parte del sector público en la economía, hecho que no contemplaba el

Plan Nacional de Desarrollo Industrial. El Plan Global incluía la preferencia por un nivel de exportación en forma diversificada, desgraciadamente en 1981 tuvo que hacerse compatible con el Plan Industrial, a consecuencia del coeficiente deficitario de la cuenta corriente con respecto al P.I.B.

Ponía mayor énfasis al apoyo agrícola, ya que proponía un crecimiento equilibrado entre la agricultura y la industria, con el objeto de que los sectores sociales participaran de manera más importante en los logros de los objetivos del gobierno.

La Secretaría de Programación y Presupuesto, tenía una visión más realista sobre la política económica, desafortunadamente las diferencias entre estos dos planes manifestó las existentes luchas dentro del gabinete en este período.

Con relación a la elaboración de la política económica, la Secretaría de Programación y Presupuesto, favoreció una intervención más moderada por parte del sector público en la economía, así como un proteccionismo menor a los productores del país, hecho que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial no contemplaba.

En muchos casos la política económica llegó a ser contradictoria, desde mi punto de vista en esos años, el Plan Global de Desarrollo sustentado por la Secretaría de Programación y Presupuesto mantenía una política más realista, ya que insistía que la redistribución del ingreso se lograría a través de la creación de nuevos empleos encausados al capital humano.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Branson, William, "Ajuste a la Competencia Mundial", en Revista Perspectivas Económicas, United States Information Agency, Washington, D.C. año de 1984, p. 19.

Sin embargo este plan, poco decía sobre la necesidad de capacitar a trabajadores para los nuevos empleos creados, y favorecía la inversión en proyectos intensivos de capital, desarrollo petrolero, petroquímica básica y puertos industriales, el argumento a ésta estrategia es que nada tiene de nuevo a la seguida tradicionalmente por el gobierno mexicano, teniendo muy pocos logros en el desarrollo económico del país.

Es interesante señalar que los planes fueron de carácter indicativo, y estos planes del gobierno no incluían medidas para que todos los sectores sociales cumpliesen con los objetivos descritos, sin embargo la importancia de dichos planes estuvo en el compromiso del sector público en buscar y obtener ciertas metas fundamentales en la política económica.

#### c. Programa de Energía 1980

Este programa tenía como objetivo el alcanzar un promedio anual de crecimiento del 8 % anual durante la década de los ochenta, hecho que fué muy criticado a nivel internacional, por incluir objetivos demasiado ambiciosos, ya que pocas economías en el mundo han logrado mantener un promedio anual de crecimiento del 8 %, y en esos años las predicciones del F.M.I., en relación con la evolución de la economía mundial durante los ochenta era bastante pesimista; por lo que era pretencioso esperar que la economía mexicana pudiera librarse de los efectos de la recesión económica mundial y crecer en forma continua a una tasa anual del 8 %. A pesar de todo esto, el programa de energía publicado a fines de 1980, en uno de sus apartados fundamentales establecía que tanto las reservas de hidrocarburos y las condiciones técnicas lo permitiesen, México produciría y exportaría

tanto petróleo como fuera necesario, para mantener un crecimiento económico anual del 8 %, así como un coeficiente deficitario entre la cuenta corriente y el P.I.B. del 1 %. Es interesante manifestar que el plan global de desarrollo proyectaba un déficit al orden del 2 % en ese año.

Tomando en consideración el crecimiento del consumo interno de hidrocarburos, se esperaba que la producción alcanzara 3.5 MBD y 6.9 MMPCD de gas natural en 1985, y 4.1 MBD y 6.9 MMPCD de gas natural para el año de 1990, dichas proyecciones son importantes, debido a que son las más altas que han sido publicadas por el Gobierno Mexicano en relación a las exportaciones de hidrocarburos, el programa establecía que México nunca exportaría más del 50 % del total de su petróleo a un solo país.

La falta de precisión en la política económica de esos años, los errores en la generación de falsas expectativas para la población, desempeñó el comportamiento monoexportador en la economía mexicana para solventar la crisis, pero el país pierde oportunidades de beneficio pleno en las ventajas que ofrece el petróleo, se desperdician esfuerzos en tratar de extraer ventajas en donde los costos sobrepasan a los beneficios.<sup>29</sup> La abundante disponibilidad en hidrocarburos para solventar la crisis nos ha puesto un retroceso mental, ya que solamente se piensa en exportarlo y captar divisas, pero nuestros gobernantes nunca han pensado en el desarrollo económico del país. En las ramas indus-

<sup>29</sup> Corredor Esnaola, Jaime. "El Significado Económico del Petróleo en México", en Revista Comercio Exterior, vol. 31, núm. 11, México, noviembre de 1981, p. 1311.

triales vinculadas estrechamente con la actividad petrolera, por ejemplo el procesamiento del petróleo y gas natural en gran escala que incrementen la industria de refinación y petroquímica para la exportación; las industrias que utilicen en forma intensiva el uso de energéticos derivados del petróleo, como es el caso de la industria del cemento, vidrio, fertilizantes, siderurgia, este desperdicio resulta interesante, ya que contamos con grandes reservas de hidrocarburos y una planta industrial para la transformación del petróleo relativamente grande en este sector, contamos con recursos humanos experimentados y capacitados en las operaciones de refinamiento, adicionando a un basto mercado interno y un gran potencial a nivel externo que asegura volúmenes importantes y crecientes de demanda. Dejando a un lado este argumento, estas industrias vinculadas con la riqueza petrolera pueden fortalecer y apuntalar el aparato industrial del país, generar un avance tecnológico propio y exportar no solamente petróleo, sino también diversificar los productos industriales a los mercados internacionales.

La enorme riqueza petrolera con que cuenta nuestro país, significa antes que nada, la posibilidad de disponer internamente de un recurso fundamental en importancia económica para el desarrollo económico interno, tomando un ejemplo, el país no está obligado a distraer montos considerables de divisas, para la importación de hidrocarburos en requerimiento a su consumo, hecho que no ocurre en otros países, que tienen necesidad de importar petróleo y pagar enormes sumas en divisas propiciando desequilibrios en su economía.

Pero en nuestro país, gracias a la autosuficiencia en hidrocarburos y a su fuente potencial como exportador de dichos recursos, descuida sus exportaciones no petroleras, y es en este momento donde se presenta un importante reto a la política económica, ya que a pesar de la abundante riqueza petrolera, como paradoja México cuenta con una deuda externa de las más altas del mundo, adicionado a sus necesidades de gasto e inversión en sectores de educación, seguridad social, salud, agropecuario, pesca, transporte, y producción de bienes de capital, que resulta extremadamente inadmisible para muchos países petroleros.

Desafortunadamente los recursos de capital hasta hace algunos años atrás, se utilizaron únicamente a la actividad petrolera, en detrimento de otras actividades económicas que podían tener mayor relevancia y prioridad para el país en estrategia productiva para la exportación, beneficio social y generación de empleos.

La actividad petrolera monoexportadora, trajo aparejados cuellos de botella en renglones estratégicos para la exportación, en transportes y servicios portuarios, en productos no petroleros; asimismo ha traído una mayor tasa de inflación, ha ocasionado un alto incremento en las importaciones de maquinaria, materias primas y equipos por parte de PEMEX, minimizando e incluso eliminando los efectos multiplicadores de impulso, que la actividad petrolera pudiese tener en otros sectores de la economía.

La actividad petrolera debe ser redituable, y para que se pueda aprovechar plenamente sus efectos de impulso, es neces-

rio que el ritmo de la actividad petrolera se adecúe de alguna manera a las posibilidades de expansión de las exportaciones y a los sectores encadenados en forma directa o indirecta con esta actividad. De otra forma, sólo se incrementarán las importaciones de Estado, lo que equivaldría a exportar los beneficios y la prosperidad del país.

Con estos argumentos he querido apuntalar dos cuestiones importantes:

- I. El petróleo ha desempeñado un papel fundamental como factor real del desarrollo económico del país, que no se ha aprovechado.
- II. En estos momentos, México cuenta con una economía intermedia, que puede aprovechar los efectos multiplicadores de la actividad petrolera, manteniendo un ritmo de crecimiento compatible con el interés del resto de los sectores económicos del país, procurando la exportación de productos no petroleros en esta época de crisis.

La dinámica de producir para exportar, es la actitud que las fuerzas productivas del país deben fomentar en el encuentro de una de las varias salidas hacia la recuperación económica, ha ciéndola cada día menos dependiente del petróleo, y por lo tanto más dinámica a las fuerzas productivas de diversificación, para lograr esto es necesario instrumentar ideas que sean de utilidad práctica para la exportación, adicionada a la participación del industrial y comerciante, para que participen en la incursión de.

éstas áreas, que son de vital importancia en la economía del país.

Para que auténticamente tengamos una economía cada vez menos dependiente del petróleo, se necesita la participación de to dos los sectores económicos del país, y esto implica un desarrollo en los sectores cada vez más estables, con una fortaleza que se apoye en un conjunto básico de las ramas productivas, con capacidad de autocrecimiento para la demanda interna y la subsecuente participación en la exportación.

Si además de las exprotaciones petroleras México logra echar andar un plan de exportaciones no petroleras, con todos los esfuerzos que en los diferentes niveles ello significa, y lo hace lo más pronto posible, se producirá un alivio inmediato a la escasez de divisas y a la vez se facilitará la substitución selectiva de importaciones, y con esto se impulsaría en forma real y eficiente, la estabilidad y el progreso social de México.

Para que exista auténticamente esta política de primacía ex portativa de productos no petroleros en esta época de crisis, es indispensable una actitud de cambio por parte de todos los secto res, ya que es indispensable para alcanzar una dinámica permanen temente exportadora, que dependerá de varios factores y es imposible ser exhaustivo en esta materia. Pero lo más importante sería una política económica exprofeso que sería consistente y per manente por parte de las autoridades, una mentalidad dinámica en causada a la exportación por parte de los empresarios, eficien cia en los productos y competividad en los mercados internaciona les, es importante señalar que estos factores se interrelacionan

y se intercomplementan, por lo que el problema resulta nada sencillo.

Por el momento existe una clara conciencia del hecho de que si no exportamos artículos no petroleros, nuestro país continuará acudiendo a los créditos concesionarios y por lo tanto en un callejón sin salida, no puedo dejar a un lado que para que auténticamente podamos exportar, debe haber excedentes de exportación, ya sea en el sector industrial o agrícola, que de hecho no los hay, ya que nuestro país se ha caracterizado como un exportador de carácter ocasional, y ésta ocasionalidad no hará de México un país permanentemente exportador.

La política económica del Gobierno Federal, tiene un gran interés por las exportaciones, desafortunadamente se está expresando como una necesidad para la captación de divisas, y en un salir de crisis con un carácter temporal y no permanente como he mencionado, adicionado al mal característico de nuestra economía de querer un desarrollo industrial en detrimento de otros sectores.

La iniciativa privada exportadora, manifiesta que hemos caído al absurdo de permitir dos tipos de cambio, ya que el mercado libre y el controlado provoca incongruencia en la política exportadora, por ejemplo: las exportaciones pequeñas quedan en el mercado libre y pagan enormes sumas por sus importaciones en piezas de repuesto, en cambio los grandes exportadores se encuentran en el mercado controlado, actitud que les produce pérdidas al cambiar sus dólares por moneda nacional, los exportadores pequeños quieren estar en el mercado controlado, y los exportadores gran-

des quieren estar en el mercado libre, aún pagando en este mercado sus importaciones.

Los exportadores mexicanos han manifestado estas incongruencias a las autoridades competentes, pero éstas se han negado reiteradamente a este tipo de peticiones de cambio por parte de los exportadores, y por el contrario han manifestado que la paridad se mantendrá a niveles realistas, a fin de que ésta en sí misma constituya un incentivo para la exportación, independientemente de que se otorguen estímulos adicionales, para consolidar la posición de los exportadores en los mercados que concurra.

Los exportadores dicen que una tasa de cambios real y sin incongruencias, es el mejor incentivo que haga atractiva la actividad exportadora, asimismo favorecerá la substitución eficiente de las importaciones. Y en función a las condiciones cambiarias, propiciará la gradual unificación del tipo de cambio libre y controlado, el gobierno además de fomentar en forma eficaz el desarrollo de la actividad exportadora por medio de estímulos fiscales y financieros, debe dar un apoyo adicional en servicios administrativos, en obras de infraestructura e información de mercados, en otras palabras, los exportadores dicen que a partir del apoyo y el estímulo gubernamental, se pueden convertir nuestras exportaciones ocasionales en exportaciones permanentes.

Un desarrollo en nuestras exportaciones no petroleras, producirá un incremento en nuestros ingresos y facilitará la substitución selectiva y gradual de las importaciones, pero para lograr este objetivo, se debe buscar un desarrollo de nuestro sector exportador, cada vez más diversificado y fuerte, que se apo-

ye en un conjunto básico de ramas productivas y diversificadas, con capacidad de autotrecimiento en su demanda interna, y que a la vez participe con excedentes importantes en la exportación.

El desenvolvimiento de este conjunto básico en las ramas de la producción, ha de impulsar un desarrollo económico autosostenido con equilibrio externo para ampliar y consolidar este conjunto básico, que adicionará aquellas ramas de la producción con una manifiesta ventaja comparativa, con capacidad para la generación neta de divisas. Esto facilitará la incorporación de otras actividades que también presenten ventajas comparativas, pero cuyo desarrollo reclama dosis relativamente altas de capital.

Por otra parte, el proceso de sustituir en forma selectiva y eficiente las importaciones de bienes de capital y productos intermedios, habrá de elaborarse con las ramas industriales ya mencionadas, y se buscará producir tanto para el mercado interno como para la exportación.

La estrategia a la que me acabo de referir, debe basarse en un programa integral de desarrollo económico encausado a la exportación, que debe de estar diseñado para el fomento selectivo de la actividad exportadora, que en conjunto de un proceso de producción se asocie y pueda hacer más eficiente la producción y la integración de la industria para la exportación.

De lo ya expresado se deduce, que el objetivo fundamental que se persigue al convertir a la actividad exportadora no petrolera, en uno de los apoyos básicos del desarrollo de México, es a través de estímulos a la producción para la exportación, promoviendo modificaciones estructurales que aseguren que la activi-

dad exportadora sea permanente y redituable.

La exportación de productos no petroleros en época de crisis, es la alternativa mas viable para resolver la delicada situación económica del país, en un plazo corto se haría una mayor complementación de todos los sectores productivos del país, para la producción de excedentes de exportación y su colocación en los mercados internacionales, asimismo se estimularía la oferta y el empleo, la captación de divisas que permitan hacer frente a las importaciones de materias primas e insumos intermedios que requiera la industria.

En un plazo largo, el objetivo es el de eliminar el sesgo contra las exportaciones, mediante la racionalización de la protección estatal, cuyos efectos no sólo se dejarán de sentir en el sector interno, sino que también afectan las pautas de consumo e inversión, de hecho la protección define el ritmo y la forma que asume el proceso industrial de un país en general, en donde los sectores más protegidos sustraerán recursos de los menos protegidos.

Por último, considero que éste es el mejor momento para dar un realce a nuestras exportaciones no petroleras, ya que el F.M.I., preve un incremento en los precios de los productos básicos no petroleros,<sup>30</sup> como son los productos alimenticios, productos tropicales, y preparación de bebidas, materias primas agrícolas y los metales para 1985.

<sup>30</sup> F.M.I., Boletín del FMI, Washington, D. C., vol. 13, núm. 10, 29 de mayo de 1984.

## OBJETIVOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

### 3.1. MARINA MERCANTE DE LOS PRINCIPALES PAISES NAVIEROS

El comercio exterior mexicano vía transporte marítimo internacional, en relación a las mercancías en movimiento, requiere de aspectos técnicos para su mejor funcionamiento y economía en la navegación internacional. Este aspecto es muy delicado en el trato en esta tesis, ya que se pretende explicar en este capítulo la importancia del desarrollo técnico económico de la marina mercante de los países altamente industrializados, y el porqué de la mayor rentabilidad de carga útil y los potentes movimientos de carga y descarga, así como de los tipos de mercancía que se utilizan en este transporte, para que nuestro comercio exterior sea más competitivo en los mercados internacionales, más rentable para nuestro país en el ingreso y no gastos de pérdidas en divisa extranjera, así como para que nuestras mercancías lleguen a su punto de destino, en los términos y calidades que se estipulen en los contratos y en buen estado, como una forma de profesionalismo en nuestras ventas al exterior, que se reflejará en la no pérdida de clientes potenciales, como ocurrió en 1982 a consecuencia de la crisis económica de nuestro país.

Como primer punto diré, que el transporte tiene su origen como una necesidad de las fuerzas productivas de una sociedad cualquiera que ésta sea, se desarrolla en la medida que progresa la producción de bienes de consumo, y el transporte se atiene a esta medida que puede ser ilimitada en el aspecto teórico; pero limitada en el aspecto económico de acuerdo al juego de la oferta

y la demanda. Así a través de la historia, nos encontramos con múltiples fases en la evolución del transporte, que han incidido de manera determinante en el progreso de los pueblos que han utilizado este medio para el transporte de sus mercancías por mar y no es desconocido que, al finalizar la época medieval y al gestarse la sociedad capitalista, el transporte empieza un proceso de separación como una materia de estudio independiente de la producción material de esta época. El transporte naval fué una de las primeras esferas de donde se empezaron a crear relaciones de capital, al mismo tiempo el transporte marítimo llegó a ser la primera gran comodidad en la circulación de las mercancías, y surge a la vida económica en términos generales, como una rama independiente, tanto en el aspecto económico como en el jurídico,<sup>31</sup> este proceso se logró gracias a factores históricos entre los que destacan los siguientes:

Principalmente las rutas marítimas, siendo vías naturales de comunicación cómodas y sin mucha inversión, se utilizaron ampliamente para el movimiento de mercancías y pasajeros, debido a esto en la sociedad feudal se arraigó un enorme cúmulo en el ahorro productivo de la navegación mercante, entre otros aspectos.

Debido principalmente a los grandes descubrimientos geográficos, hubo un gran auge en el transporte marítimo, lo más destacado fué el descubrimiento de América y la búsqueda por encontrar vías marítimas hacia la India, esto llegó a estimular el desarrollo intenso de las comunicaciones marítimas intercontinenta

<sup>31</sup>Garrigues, Joaquín, *Curso de Derecho Mercantil*, Ed. Porrúa, S. A., Tomo II, México, 1981, p. 503.

les y a perfeccionar considerablemente la construcción de barcos para la navegación, con su debido perfeccionamiento naval, aunado al desarrollo de las relaciones comerciales, en el corazón de la sociedad renacentista esto propició la competencia comercial entre los estados de este Continente, ya que su poderío económico y militar lo desempeñaba principalmente el transporte marítimo.

En suma estos factores crearon una base importantísima en la navegación mercante, se empezaron a formar las relaciones comerciales. En el siglo XV, las ciudades marítimas italianas empezaron a tener un gran empuje económico a consecuencia de la navegación, despuntando las ciudades de Venecia, Florencia y Niza, no pasará por alto a la Confederación Comercial Alemana (ANSA),<sup>32</sup> que comenzó a desarrollar la industria de astilleros en forma comercial, ésta se encargaba de equipar buques para la navegación en travesías largas por las tierras recientemente descubiertas, contratando a capitán y marineros, desarrollándose una industria incipiente del transporte de esa época, originando una sociedad mercantil con efectos comerciales a nivel internacional.

El aumento de capital, aunado al desarrollo comercial fué creando algunas especializaciones de varios tipos dentro del transporte marítimo y fué formándose un sector independiente de las demás formas de transporte, acentuándose esta marcada diferencia con la Revolución Industrial, las técnicas de esa época

<sup>32</sup> ANSA. Antigua confederación comercial de varias ciudades de Alemania.

aportaron innovaciones, por lo cual se diversificaron los buques. En la actualidad contamos con buques muy modernos y diversificados, así lo que antes se navegaba en 12 meses, hoy se navega en 8 semanas, y se transportan mercancías de gran variedad tales como: petróleo, derivados del petróleo, mercancías secas, amontón, cereales, minerales, entre otros.

Continuando con el desarrollo de este capítulo, los países se diferencian desde el punto de vista de su organización económica: en países capitalistas y países de economía planificada. El transporte internacional de mercaderías por vía marítima o por cualquier otra en el mundo económico actual, no conoce ideologías contrapuestas o dogmáticas. México en materia comercial no debe pasar por alto que los países con economía planificada denominados socialistas, existen en materia comercial y son parte de la comunidad internacional de países, los cuales son mercados potenciales y blanco de nuestras exportaciones. Que en este momento de singular importancia, sus divisas también tienen un valor económico de mercado y una organización trascendental de primer orden.

El autor soviético S. F. Koriakin,<sup>33</sup> especialista en transporte marítimo destaca las diferencias que existen según su criterio, entre los transportes de los países capitalistas y los de economía planificada.

#### Diferencias:

<sup>33</sup> S. F. Koriakin, *Economía del Transporte Marítimo*, Ed. Mir., Moscú, 1978, p. 19.

Países Capitalistas,

- a. Las leyes económicas del capitalismo.
- b. Asegurar altos beneficios a sus propietarios en su objetivo.
- c. Los medios de transporte son de propiedad privada<sup>34</sup>.
- d. El desarrollo del transporte obedece a la ley de la oferta y la demanda, además del valor que se establece a través del mercado.
- e. El objeto del trabajo en el transporte es la carga, o sea las mercancías, que llegan a través de mercado en medio de lucha competencial.

Países con Economía Planificada:

- a. Leyes económicas del socialismo y la planificación.
- b. Satisfacer necesidades materiales y culturales de sus trabajadores es su objetivo.
- c. Los medios de transporte son de propiedad social.
- d. El desarrollo del transporte obedece a la ley del desarrollo planificado de la economía nacional.
- e. El objeto de trabajo, es la carga y las mercancías para los obreros conforme al plan respectivo, y la participación obrera.

Destacaré en este orden de ideas, que en esta década de los años ochenta, el desarrollo del comercio internacional en todas

<sup>34</sup> No solamente existe propiedad privada en los medios de transporte, sino que los países de economía mixta y aún capitalista hay propiedad estatal.

sus formas, la multiplicación y celeridad de los medios de transporte, el incesante intercambio de mercancías y servicios es un hecho notorio. La actividad comercial desborda las fronteras internacionales y propicia la interdependencia económica; este fenómeno no solamente es privativo de los países en vías de desarrollo o de los países con grandes economías de consumo, sino también de aquellos de economía planificada.

La interdependencia ha cobrado un auge mayor; ya que materias primas, componentes y productos terminados se importan en forma intermitentes y simultáneamente se exportan equipos y maquinaria, llegándose a incluir la mano de obra. Esta corriente incesante de ingreso y egreso de mercancías y servicios de debe plasmar como este trabajo en papel, me refiero a los acuerdos y contratos que celebran importadores y exportadores, pero lo más importante es destacar que en el comercio exterior vía transporte marítimo internacional, se va tejiendo un enjambre cada vez más intrincado con materias que el jurista o el economista pueden incluso ignorar, debido al alto lenguaje técnico y a la utilidad práctica, como en páginas siguientes destacaré y trataré de explicar. Nuestro país debe tomar en cuenta estos avances para poder incorporarse en forma digna a los avances de incontenible celeridad en diversos aspectos del transporte marítimo y la competitividad comercial, pero más que esto en futuras aperturas de mercado con planeación y ahorro que representa la economía del transporte marítimo.

No es grato enterarse por medio de esta investigación, el gran potencial de la marina mercante de los países navieros, pe-

ro es más dramático ignorarlo, ya que nuestro país se encontrará con grandes monopolios, que controlan el tráfico marítimo, fletes y la tecnología marítima necesaria para el desarrollo marítimo y portuario, esta cruda realidad nos obliga a redoblar esfuerzos a nuestra generación y a las futuras, para tratar de llegar algún día a que nuestras exportaciones y nuestros trasnportes sean rentables y tratar de aprender las experiencias necesarias en materia comercial.

#### Principales Países Navieros con Alto Potencial de Carga, Descarga y Tonelaje.

La marina mercante, es uno de los sectores más importantes de la economía de los países altamente industrializados, nace y se desarrolla en base a un sistema de competencia comercial.

La Marina Mercante Mundial el 1o. de julio de 1976 contaba con 659 mil buques, cuyo tonelaje total era de 372 millones de toneladas, la capacidad de carga alcanzó 662 millones de toneladas de peso muerto, sin contar con el tonelaje de los buques que navegan bajo bandera de conveniencia, que son flotas mercantes popularmente conocidas como Panlibhon.<sup>35</sup>

Los países Panlibhon tienen una gran importancia en el tonelaje y peso muerto mundial, al grado tal que la flota liberiana tiene hoy 25 millones de toneladas, y es una de las flotas mer-

<sup>35</sup> Este nombre incluye las letras iniciales de los países que otorgan generosamente su bandera: Panamá, Liberia y Honduras. Muchos autores incluyen a Co. o sea Costa Rica, pero abandonó esta práctica en 1958.

cantes más grandes del mundo, esto se debe a que Liberia tiene una mayor estabilidad política. En el año de 1958 en la conferencia de Ginebra sobre el derecho del mar, el argumento central de Panamá sobre el caso de ser un país Panlibhon fue; que era un país en vías de desarrollo que necesitaba urgentemente atraer divisas y medios de financiamiento, así como incorporar nuevos procedimientos tecnológicos. Como podemos observar, el comercio y el dinamismo en el tonelaje mundial, se caracteriza por las prioridades siguientes:

- a. Crecimiento ~~de~~ intenso del tonelaje de los países de economía planificada, me refiero a los países miembros del C.A.M.E. y su intenso comercio exterior con otros países capitalistas, incluyendo a Estados Unidos y el aumento en su marina mercante.
- b. Irregularidad de distribución del tonelaje entre los países altamente industrializados y potencialmente navieros por tradición, en detrimento de los países en vías de desarrollo por la cuestión de fletes, que surge como una fuga de divisas para los mismos.
- c. Concentración de la marina mercante de los países altamente industrializados en manos de los monopolios navieros, incluyendo el registro de buques bajo bandera convencional.
- d. Aumento desigual de tonelaje de la marina mercante de los países altamente industrializados, en diferentes potencias marítimas.

Podemos decir con certeza que la marina mercante actual, puede ser dividida en tres grupos:

- 1o. Marina Mercante de los países altamente industrializados.
- 2o. Marina Mercante de los países de economía planificada.
- 3o. Marina Mercante de los países en vías de desarrollo.

En este momento la marina mercante de los países de economía planificada, crece impetuosamente y hace cambiar esencialmente la distribución de fuerzas en las vías marítimas. Pero también hay que tomar en cuenta el esfuerzo de los países en vías de desarrollo, que aspiran a tener la independencia de fletes de las potencias marítimas, y a tener su propia flota con grandes esfuerzos, como elemento fundamental para sus exportaciones por esta vía marítima.

La marina mercante de los países en vías de desarrollo, actualmente es aún insignificante. Los gastos de transporte marítimo en el movimiento de mercancías de exportación e importación a fines de los años sesenta, alcanzó 7 mil millones de dólares, aumentando poco menos del 3 % en la década 70-80, este esfuerzo es una lucha hacia la independencia económica, que es el camino principal hacia la liberación de la dependencia económica en materia de fletes, los gobiernos de los países en vías de desarrollo están intentando incorporar la industria del transporte marítimo a su economía nacional, para superar los problemas económicos que agobian a muchos países deudores del F.M.I., ahora bien, México en materia comercial exige respeto, basado en principios mutuamente ventajosos y en la equidad de las partes para el comercio exterior con cualquier grupo de países anteriormente mencionados.

Continuando con estos pormenores de carácter general, exis-

te hoy en día una irregularidad de la marina mercante de los países altamente industrializados, con repercusión en la economía mundial, ya que el desarrollo de las flotas mercantes de la noche a la mañana crece con suma rapidez su tonelaje y otras veces se reduce, estos cambios en la navegación mundial son el resultado de la competencia, en la lucha por monopolizar las rutas marítimas pero con una repercusión catastrófica en la economía mundial, pero principalmente en el comercio exterior.

Un fenómeno característico de competencia naviera, entre los estados altamente industrializados, es la reducción de la primacía del Reino Unido en la navegación mundial, esto es a consecuencia de que muchas de sus colonias advinieron a la vida independiente, según el acuerdo de Naciones Unidas para la descolonización y advenimiento de nuevos estados a la vida independiente. Para pasar a formar parte de la comunidad internacional, era necesario que estuvieran libres de sus metrópolis. Por este motivo el Reino Unido perdió posiciones económicas en Asia y Africa, repercutiendo en la reducción de su transporte marítimo así como en sus exportaciones, esto no fue por mucho tiempo, ya que ha vuelto a incrementar su flota prestando servicios de fletes a una serie de países que eran sus antiguos dominios coloniales, así por ejemplo en el comercio con Australia, Nigeria, Nueva Zelanda, Malasia, Canadá, Sri Lanka, entre otros. El Reino Unido transporta un porcentaje bastante alto en el movimiento mundial de mercancías, representando éste un gran negocio para el Reino Unido.

En el año de 1946 los Estados Unidos ocuparon el primer

puesto en la navegación mundial, sin contar el tonelaje que tenían bajo pabellones de conveniencia, obteniendo con esto altos beneficios económicos. Ahora sin tomar en cuenta el tonelaje de los países Panlibhon, los principales países potencialmente navieros son: el Reino Unido, Estados Unidos, Japón, Noruega, Grecia, Italia, la República Federal Alemana, Francia, Países Bajos, Suecia, Dinamarca y actualmente es una fuerza marítima de primer orden la U.R.S.S., y la de los países miembros del C.A. M.E.

Es necesario no ignorar, a que lucha competencial nos vamos a enfrentar y a que grandes intereses vamos a afectar con una flota naviera comercial mexicana, que paulatinamente dejará de pagar fletes a las empresas oligopólicas de los países altamente industrializados, a los que actualmente les confiamos nuestras mercancías para su transporte, y que aprovechan períodos de alta coyuntura y de crisis económica a nivel mundial, como es el caso de Noruega que sube los fletes demasiado y que luego invierte los beneficios obtenidos, para obtener nuevo tonelaje de primera clase más rentable. El tonelaje noruego presta servicios fundamentalmente a fletadores extranjeros.

Los monopolios comerciales son la característica fundamentalmente egoísta de los países industrializados en todos los ámbitos, no podía ser una excepción el transporte marítimo internacional de mercaderías, ya que se denota la alta inversión de capital, la vinculación, la fusión de varias compañías navieras y la concentración de capitales, al llegar a un grado determinado de desarrollo económico se puede decir que conduce por sí mismo

de lleno y en una forma realista y concreta al monopolio.

Esta concentración de capital a principios de nuestro siglo alcanzó tal magnitud que originó los supermonopolios, cuando la unión de monopolios de las grandes empresas navieras llegaron a dividirse entre ellas, el mercado de fletes y la actividad en las vías comerciales marítimas a nivel mundial.

Esto provocó la división del mundo entre las compañías Hamburgo-América, NordDeutscher Lloyd y Compañía Internacional de Comercio Marítimo, que unieron a los armadores alemanes, norteamericanos e ingleses que llegaron a captar el 50 % del tonelaje mundial en 1960.

Para darnos cuenta del carácter monopolístico en el Reino Unido, hay cerca de 270 compañías navieras, las 12 más importantes acumulan en sus manos la mitad de la marina mercante del país. En la marina mercante de Estados Unidos hay 160 firmas, las 14 más grandes controlan el 30 % del tonelaje del país, en Francia cuatro compañías disponen del 40 % del tonelaje francés.

En la República Federal Alemana, las compañías "Hapang", "NordDeutscher Lloyd" y "Hansa" controlan el 20 % del tonelaje del país, además de contar con una industria de construcción naval de las más desarrolladas del mundo.

Grecia, en el año de 1976, controlaba una flota mercante cuyo tonelaje era de más de 30 millones de toneladas, con 25 millones de toneladas bajo bandera griega y el resto bajo bandera de conveniencia, lo mismo que Noruega se dedica al negocio de fletes, los buques viejos los registra principalmente bajo bandera de conveniencia, dándolos de baja en su flota.

La marina mercante de Japón,<sup>36</sup> transporta casi exclusivamente mercancías de exportación e importación de su país, tiene la existencia de construcción naval<sup>37</sup> más poderosa del mundo, así como una fuerte política proteccionista por parte de su gobierno, que ha contribuido al rápido desarrollo de la flota japonesa, pero principalmente de las firmas de las compañías navieras "Mitsui", "Nippon Yusen Kaisia", "Osaka Chosen Kaisia" que controlan el 15 % de la marina mercante japonesa.

El objeto del monopolio en la navegación, es sin lugar a dudas el estrechamiento del mercado de fletes, la apertura de líneas regulares en regiones marítimas previamente acordadas, en

<sup>36</sup> Después de la guerra, la economía japonesa actualmente es superada en riqueza por los Estados Unidos. Japón se ha modernizado más rápidamente que cualquier otra nación del mundo. Actualmente Japón responde del 10 % del PNB mundial, aún cuando tiene sólo el 3 % de la tierra del mundo; su ingreso nacional per capita ha alcanzado 90 % del de Estados Unidos y es superior al promedio de los países integrantes de la Comunidad Económica Europea. Cuenta con 116 millones de habitantes, que viven en un archipiélago de escasos recursos naturales, sólo el 15 % del territorio es cultivable.

Es 1980, Japón supera a Estados Unidos en la producción de acero y automóviles (14 millones de toneladas y 2 millones de unidades más, respectivamente). Así mismo es el primer productor mundial de motocicletas y artículos electrónicos, al tiempo que siete de sus fábricas de relojes producen más, con la misma calidad que 867 empresas suizas. Sus astilleros absorben alrededor de la mitad de los pedidos mundiales. La informática y la industria aeroespacial compite con los Estados Unidos.

Japón reúne todas las condiciones del crecimiento económico, población educada, estabilidad política y social, acceso a las materias primas, financiamiento adecuado y un vasto acervo de talentos administrativos y políticas nacionales que ayudan, más que obstaculizan, al sector privado.

Desde el punto de vista laboral, los trabajadores japoneses, están imbuídos de un gusto sin paralelo por las labores intensivas, una lealtad a sus empresas y un entusiasmo por sus ocupaciones, que ha permitido a la industria de este país incrementar la productividad, mejorar los productos y fabricarlos casi desprovistos de defectos.

<sup>37</sup> En la década de los años 70, el Japón construía anualmente buques con un tonelaje total de más de 10 millones de toneladas, es decir de 3-5 veces más que la Gran Bretaña y Suecia juntas.

lo referente a puertos e itinerarios, condicionar aumento de precios y formación de altos beneficios adicionales o sea una sobreganancia, a consecuencia del desalojo del tonelaje de competen-cia, e imponer precios de monopolio a las tarifas de transporte. Todo lo anteriormente expuesto, repercute indudablemente en los países en vías de desarrollo, pero esto no es la gravedad del caso, sino que además se pretende forzarnos a no poner trabas arancelarias y que sigamos una práctica comercial de libre cambio, pero sucede que los países altamente industrializados, son los defensores más acérrimos del proteccionismo, que tienden a disminuir el S.G.P. y que pregonan como un acto inamistoso el hecho de que México no fuese signatario del G.A.T.T.<sup>38</sup>

El transporte marítimo no es una excepción en el blanco de presiones, el proteccionismo en la navegación, consiste en un sistema normativo y jurisdiccional del poder estatal dirigido a proteger y a estimular el desarrollo de las flotas nacionales de los países altamente industrializados, pero a discriminar y menoscabar la navegación de otros estados principalmente las del tercer mundo. NAMUCAR tendrá que competir en un mercado lleno de hostilidades y discriminaciones, pero principalmente con los monopolios de los países altamente industrializados y los monopolios de los países de economía planificada que tratan de absorber todo el tráfico marítimo internacional.

<sup>38</sup> La perspectiva estadounidense, es que México se convierta en signatario del G.A.T.T. o por lo menos de los códigos de conducta, asunto sobre el que volveré a insistir en la primera oportunidad.

El proteccionismo de Estado y la discriminación son entrelazados e interdependientes en esta política absurda de los países altamente industrializados y del deseo de monopolizar mercados por parte de los de economía planificada.

La discriminación consiste en desalentar la navegación de otros estados, que necesitan este tipo de transporte, concediendo únicamente derecho de navegación y arribo a sus puertos en régimen de cabotaje, únicamente a barcos registrados y enarbolando pabellones nacionales de sus puertos, como es el caso de Estados Unidos, R.F.A. y Grecia que además nos permite la utilización de sus atracaderos, grúas y depósitos en perjuicio de buques que enarbolan otros pabellones, con la ingerencia directa del Estado en pro de los intereses monopolistas que tienen efectos políticos. Se firman y ratifican acuerdos y tratados internacionales en donde se conceden a los buques extranjeros ciertos favores en su arribo a puertos de los países signatarios, pero algunos tratados son de carácter leonino, como por ejemplo el tratado Torrijos-Carter acerca de la futura soberanía panameña sobre el canal y la flota de pabellones de conveniencia en materia de transporte marítimo internacional.

Cabe destacar que los factores básicos que determinan el volumen de mercancías para la exportación de cualquier país, pero principalmente para México son los siguientes:

- a. Se necesita un desarrollo general de las fuerzas productivas, incremento de la producción industrial y agropecuaria del país principalmente.
- b. Distribución de la industria y la agricultura en regiones económicas.

- c. Desarrollo de nuestro comercio exterior y su diversificación.
- d. Suficientes vías de comunicación y capacidad de tráfico aunado a la tecnología marítima moderna.

### 3.2. OBJETIVOS DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS A NIVEL INTERNACIONAL

El transporte es la continuación del proceso de producción de bienes materiales, que tiene por objeto llevar las mercancías a su lugar de destino, en las cantidades, nomenclaturas y plazos estipulados en los contratos respectivos, además de llegar en buen estado y sin menoscabo o avería al consignatario.

El sistema de producción, ya sea público o privado, está vinculado objetivamente con el traslado de productos desde los centros de producción a los de consumo, y este objeto tan importante en la vida económica de un país, está encomendado al transporte internacional de mercaderías.

Todo lo anterior pretende varios objetivos, los más importantes son:

- a. Disminuir los costos de producción, reduciendo los gastos del transporte y disminuyendo el costo del mismo, para que sea rentable la exportación.
- b. Garantizar la integridad de las mercancías transportadas, su calidad y cantidad, observando con cuidado los elementos óptimos al almacenar, transbordar y transportar las mercancías.

El transporte marítimo en la actualidad, se ha convertido en una ciencia auxiliada de muchas otras, la discusión medieval

no viene al caso en lo referente si es una rama autónoma o no, pretendo buscar la eficacia y no la discusión.

La ciencia del transporte marítimo, estudia los fundamentos prácticos y teóricos de la organización racional del transporte y su proceso de cambio constante, dicha ciencia comprende; los problemas de coordinación, planificación, dirección del trabajo del transporte, organización de movimientos de puertos, aspecto técnico de los buques, mecanización de las operaciones de carga y descarga, explotación comercial, apertura de mercados para mercancías que se transportan por esta vía y el aprovechamiento de una mejor tecnología del transporte de las mercancías por mar. Esta ciencia desafortunadamente en México aún no se conoce en una forma integrada, ésta forma de trabajo marítimo está bastante desarrollada en la U.R.S.S Sería recomendable hacer un intercambio de experiencias en materia de transporte marítimo con el ministerio de la flota marítima de la U.R.S.S.

Con referencia al transporte en general en México, se reúne al transporte público y privado, de acuerdo a la ley sobre vías generales de comunicación en materia federal, que regula a todos los prestatarios de un servicio por medio del transporte y como autoridad a la S.C.T. Se pretende la distribución de bienes de consumo, en este caso mercancías, productos acabados o semielaborados, desde la esfera de la producción hacia las de consumo.

Se ha evolucionado a medida que crecen las fuerzas productivas, este progreso se observa en la economía y la técnica.

El transporte es un sector muy importante en la economía de cualquier país, desempeña un papel exclusivamente importante en

la edificación de la recuperación económica de México, sirviendo de apoyo y de vínculo entre el campo y la ciudad, a su vez entre nuestro país y la comunidad internacional de países. Por otra parte el transporte es una condición importante para el desarrollo de la economía de los diferentes estados miembros de nuestra federación; y al mismo tiempo tiene importancia futura para la concentración, cooperación y combinación de la producción para la exportación.

El transporte es una premisa material para el desarrollo del comercio exterior, su objetivo es satisfacer a tiempo todas las exigencias de nuestra economía nacional, pero principalmente de nuestra población en el tráfico de mercancías, el objetivo antes mencionado se enfoca en satisfacer completamente a tiempo, las solicitudes de la clientela, reducir plazos de entrega de la carga y mercancías, mantener el ritmo de trabajo portuario y marítimo, no permitir pérdidas de mercancías durante el transporte al punto de destino y mejorar cada día la maniobrabilidad de su proceso de carga y descarga.

He mencionado que el transporte es una continuación del proceso de producción de cualquier país, tanto de manera interna como externa, según los economistas de los países de economía planificada. En nuestro país no existe planificación integral en materia de transporte, con excepción del Plan Nacional de Desarrollo de 1983, que no reúne las condiciones necesarias de eficiencia. Podemos resumir en forma ejemplificada el objetivo del transporte por medio de el siguiente organigrama horizontal:

Medios		Centros	Satisfacer
de	Transporte	de	Necesidades
Producción		Consumo	Humanas

Este proceso de transporte ocasiona la elevación en el costo de las mercancías, esto es inevitable y se encarece por el valor de los gastos de transporte, incluye también los gastos del trabajo de carga y descarga, dando por resultado un costo final, muchas veces exageradamente elevado. Este pormenor también quita mucha competitividad de nuestros productos de exportación por el precio, debido a una mala organización en el transporte y descuido de los exportadores para encausar sus productos por el canal del transporte adecuado. Este trabajo incluye también el tratar de reducir costos para el transporte internacional de mercaderías, sigiriendo algunas ideas para un mayor ahorro en el transporte:

#### Costo del Transporte para las Mercancías

En un intento, por desentrañar algo de ésta multiplicidad en el transporte, S. F. Koriakin<sup>39</sup> menciona que al ser transportado el producto del trabajo (la mercancía), sufre cambios "*se modifica su existencia espacial y como consecuencia su valor de consumo, porque también se modifica la existencia espacial de éste último. El valor de cambio aumenta por tal cantidad de la-*

<sup>39</sup>Ibidem, p. 130.

bor que se exige para producir la modificación dada del valor de consumo de la mercancía. Por tal labor sumada, que es determinada por una parte por el consumo de capital fijo, es decir, por la suma de la labor materializada que forma parte de la mercancía, y por la suma de la labor humana, lo que tiene lugar en el proceso del incremento del valor de las mercancías".

En síntesis, al ser transportada una mercancía, a su costo inicial se le va a sumar: gasto del trabajo de los empleados, del medio de transporte, técnicos, y otros más, y por lo tanto el producto es más caro al llegar al lugar de consumo, es decir, aumenta el costo y esto representa un mal inevitable.

Por lo antes mencionado, en México se debe realizar un esfuerzo, que consiste en reducir al mínimo el encarecimiento de las mercancías, que van a ser destinadas al comercio exterior, y el ahorro debe realizarse en el transporte, reduciendo al máximo los precios del transporte, con ayuda del Ejecutivo Federal.

En los mercados internacionales, la utilidad de una mercancía, está sujeta al hecho de que pueda satisfacer varias necesidades humanas o industriales, este hecho convierte a la mercancía en valor de consumo, y esto es un principio capital de la economía, siendo en este momento cuando surge una estrecha interdependencia entre el transporte y otros sectores de nuestra economía nacional.

El transporte se caracteriza porque es la continuación de un proceso de producción, su labor se concreta a la circulación de estos productos, por ejemplo un artículo fabricado en la esfera de la producción pasa a la esfera de la circulación y es movi

do por el transporte como una carga de mercancía dirigida al consumidor.

La finalidad es ahorrar gastos en el momento de transportar las mercancías, y para esto adquiere suma importancia no solamente la disminución de los gastos de transporte, sino también la reducción de tiempo de estancia de carga y mercancías en el proceso de movilidad, el aceleramiento de la circulación de las mercancías, representa un gran ahorro y esta rentabilidad también se obtiene reduciendo los plazos de entrega y se refleja en una disminución en el costo de las mercancías que se transportan. Ahora bien estos ahorros difieren de los gastos de producción de otros sectores de la economía nacional, no se puede hacer un molde único, sino que hay que adaptar costos y ahorros de cada sector que participa en la vida económica nacional de México y su interés exportativo.

La finalidad de disminuir gastos, pero todo esto debe realizarse de acuerdo a un plan, en este caso el P.N.D., que está encaminado al perfeccionamiento de acciones coordinadas entre los diferentes tipos de transporte y esto es de una gran importancia para obtener mayor rentabilidad en la utilización de formas conjuntas en el transporte, por ejemplo: el transporte mixto directo ferrocarril-puerto, ferrocarril-carretera, lo que puede reducir costos y tiempos de entrega de las mercancías o cargos para la exportación, pero el burocratismo en los ferrocarriles y el abuso sindical lo impiden, aunado además a una irracional corrupción notablemente exagerada.

El comercio internacional exige formas nuevas y progresivas

de acción mutua como por ejemplo los siguientes tipos de transporte:

- A. Transporte mixto directo; ferrocarril-puerto, industrial, de altura o cabotaje.
- B. Transporte de carga en contenedores y bultos, que aceleran y abaratan el precio del transporte.
- C. Transporte directo (expreso) por ferrocarril y por carretera hacia el punto de destino.
- D. Transporte mixto sin transbordo de carga de buque a buque, como en el caso de los buque-tanque petroleros que se realiza de oleoducto a petrolero.
- E. Transbordo directo en puerto, evitando almacenamiento que cuesta dinero y prolonga el tiempo de entrega.

He mencionado que el transporte encuentra una interacción con otros sectores económicos en la vida nacional del país, por ejemplo para asegurar el desarrollo del transporte, se debe perfeccionar antes la administración de la economía, regular la importación de tecnología marítima y portuaria, además es imprescindible desarrollar la construcción naval y construcción de maquinaria. En la actualidad para el comercio internacional, la comunidad de países cuenta con seis tipos de transporte.

- 1. Transporte ferroviario.
- 2. Transporte marítimo.
- 3. Transporte fluvial.
- 4. Transporte por carretera.
- 5. Transporte por tubería.
- 6. Transporte aéreo.

Explicaré cada uno de estos transportes a nivel internacional, pero mas que nada la influencia que tienen en forma interna, en el transporte coordinado como parte de un todo único que es nuestra economía nacional. El transporte multimodal es una innovación en México, además de esto se hace necesario distribuir racionalmente la formación de nuevos centro de transporte para el comercio internacional de mercaderías, pero principalmente para la exportación y mantenerlos en un grado óptimo de funcionamiento.

### 3.3. TIPOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS EN EL COMERCIO EXTERIOR

#### 1. Transporte Ferroviario

El Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, estima que un sistema integral de transporte es un instrumento de carácter estratégico para el desarrollo social y económico de México, permite la integración económica, política y social, aunado además al ejercicio de soberanía sobre el territorio nacional. Desde el punto de vista económico, el transporte interviene determinante-mente en los costos de producción y distribución de los bienes y servicios.

El transporte ha sido una de las actividades más dinámicas de nuestra economía, su producto bruto creció 10 % en los últimos 12 años y su aporte al P.I.B. creció de un 4 % a un 6 %, actualmente las compras de equipo de transporte representan un 11 % de la formación bruta de capital de nuestro país. En el período 1970-1978 las construcciones del sector público se concentran

en un 16 % de obras de infraestructura para el transporte, se ocupan 800 mil trabajadores directamente, y la construcción de infraestructura absorbe 350 mil puestos de trabajo, además de generarse indirectamente más de 1.5 millones de empresas.

Centrándonos ya en nuestro objetivo, que es el transporte ferroviario, mencionaré que en la actualidad hay tracción a vapor térmica y eléctrica. La ventaja de este transporte, es que posee una gran cantidad de tráfico y de transporte en teoría, pero en la práctica el burocratismo ferrocarrilero lo hace inoperante con grandes pérdidas de tiempo y pérdidas en las mercancías, que desalientan la utilización en México de este tipo de transporte. El ferrocarril ha ido disminuyendo paulatinamente su participación en el transporte debido al deterioro en la calidad del servicio, consecuencia del rezago en la modernización, tanto de sus instalaciones como de su organización y métodos de operación. La fuerza tractiva y equipo de arrastre se componen de 1800 locomotoras y 53 mil carros, presenta problemas de baja eficiencia en sistema de mantenimiento y talleres, así como operaciones de maniobrabilidad anticuadas y de baja productividad, no contando con sistemas de carga y descarga para el aceleramiento y el ahorro de este transporte. La red ferroviaria de nuestro país cuenta con 20 mil km de vías férreas de las cuales 9 mil son componentes troncales, una absurdez, además de no responder a las necesidades del transporte actual, la configuración de las vías está compuesta por vías sencillas en su totalidad casi insuficientes, con un gran número de laderos y vueltas, con escaso señalamiento moderno, en donde existen curvaturas y pendientes

pronunciadas y baja capacidad de carga, las terminales presentan problemas de saturación y deficiencias de vinculación con otros medios de transporte, que hace prácticamente imposible por el momento su integración al transporte multimodal. Adicionalmente el desarrollo ferrocarrilero se ha limitado debido a las inadecuadas condiciones laborales y a la falta de renovación de personal, capacitación y productividad.

La innovación apremiante pretende lo siguiente:

1. Mejorar los tramos de mayor demanda, concluir las vías dobles, así como la conservación de vías, patios y terminales, abatir pendientes y curvas.
2. Completar la estructura de la red ampliando ejes troncales y corredores, construyendo líneas transversales de gran itinerario, así como tramos y patios de localización estratégica que faciliten las operaciones multimodales.
3. Formar trenes unitarios, rápidos y de horario regular, mejorar la señalización de vías e instalando el control de tráfico centralizado en las líneas troncales.
4. Implantar programas de estricto mantenimiento de locomotoras, reducir el ciclo de carga de los carros, a efecto de disponer de los equipos y disminuir las adquisiciones.
5. Aumentar la coordinación de los ferrocarriles con los otros tipos de transporte e introducir programas para modernizar la comercialización de los servicios, así mismo mejorar la oferta de transporte de pasajeros en corredores de gran densidad de tráfico y aumentar la productividad.

## 2. Transporte Marítimo

La Marina Mercante Nacional reúne 98 embarcaciones con un tonelaje de 1.2 millones de toneladas. El sistema portuario está constituido por 50 km de muelles, de los cuales 19 corresponden a 25 puertos comerciales, no incluyendo los puertos pesqueros e instalaciones especializadas. Destacan ocho puertos comerciales que concentran el 85 % de los movimientos de carga y descarga y son: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en el Golfo de México; Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico.

Las operaciones de carga y descarga en la mayoría de los puertos es ineficiente. La infraestructura portuaria es insuficiente, ya que no cuenta con instalaciones para el manejo especializado de carga y dispone de escasa capacidad de almacenamiento así como de inadecuadas conexiones con el transporte terrestre y aéreo. La mayoría de nuestros puertos están rodeados por ciudades, dificultando sus posibilidades de expansión al no disponer de terreno que facilite el desarrollo portuario industrial, aún cuando recientemente se inició el programa de puertos industriales, debido al alto ritmo de crecimiento del tráfico mercante del transporte marítimo de nuestro país a consecuencia del auge petrolero y a la cimentación de nuestra economía en la monoexportación petrolera y en un incipiente intento de diversificar nuestros productos de exportación y de mercados potenciales, como por ejemplo Japón y Canadá. Ahora con mayor claridad el transporte marítimo del cual me encargaré en forma extensa en este capítulo, tiene una serie de ventajas importantes en compa-

ración con otros tipos de transporte, así como el aumento de traslado en régimen de cabotaje y de comercio exterior que representan una optimización de su utilidad, ya que este transporte posee los medios técnicos más voluminosos y rentables para el transporte, pero debido a estas características es más rentable utilizarlo en distancias grandes en las comunicaciones de carácter marítimo internacional como después se explicará, por lo tan to sólomente mencionaré que la utilización del transporte marítimo lo constituye el régimen de navegación internacional, pero principalmente sirve para desarrollar el comercio exterior mexicano en vinculación con las comunicaciones de ultramar, en materia comercial en todos los países miembros de la Comunidad Internacional.

No todo puede ser ventaja en el comercio vía marítima, también hay defectos y estos consisten en la necesidad de construir costosas instalaciones portuarias. Como en Tuxpan, Salina Cruz, Tampico, Veracruz, entre otros. Invertir en señalamiento marítimo, sufrir pérdidas a consecuencia del mal tiempo, fuertes vientos y marejadas, además de la inversión del tiempo de trabajo, los movimientos de carga y descarga, la compra de maquinaria y contenedores, los gastos de desplazamiento inicial, y los gastos sumados de desplazamiento final elevan el costo.

Por lo tanto el transporte por mar es rentable a largas dis tancias y menos rentable a distancia corta, por tal motivo el co mercio exterior mexicano vía marítima es rentable a grandes distancias, ya que se pretende ampliar mercados a Japón, Australia, Europa, Sudamérica, entre otros.

Los objetivos del P.N.D. para mejorar el transporte marítimo son los siguientes por lo que respecta al año de 1983 a 1988:

1. Consolidar la primera etapa de los puertos industriales, terminando en el menor plazo las obras en Altamira y Lázaro Cárdenas.
2. Construir terminales especializadas y de usos múltiples para atender movimientos de contenedores, cereales y minerales y para apoyar el desarrollo del transporte multimodal, así mismo, ampliar la capacidad de almacenamiento y desalojo de los puertos comerciales y petroleros actuales y mejorar las instalaciones portuarias de carga y descarga para apoyar el transporte de cabotaje.
3. Aumentar la seguridad y productividad del sistema portuario, así como sus medios y procedimientos administrativos operativos.
4. Aprovechar los movimientos petroleros, la reserva de carga y los contratos de fletamento a largo plazo, concertados con los grandes usuarios del sector público, para fortalecer la posición de los navieros nacionales, a efectos de impulsar la participación de éstos, tanto en el desarrollo del cabotaje como en la navegación de altura, a su vez apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, coordinando a los usuarios para sustituir importaciones y fomentar el control de fletes y seguros.

Estos son los objetivos en materia de transporte marítimo en el P.N.D. dejando al margen lo que es más importante:

- a. Coordinar el servicio de transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo, construir vías de comunicación adecuadas para conectar la estructura de los centros de producción a los de consumo.
- b. El comercio exterior vía marítimo internacional y la clasificación de las mercancías en aspectos técnicos de selección de las mismas.
- c. El ahorro en travesías largas para fomento de nuestro comercio exterior y principalmente de la rentabilidad en el tráfico.

### 3. Transporte Fluvial

En México no se practica este tipo de transporte en forma comercial, la mayor parte de nuestros ríos son jóvenes y los de temporal son escasos en caudal, pero inclusive en países con tradición fluvial como lo son: Suecia, Canadá y la U.R.S.S., a veces no se utilizan todo el año sino que es por temporadas, como es el caso de la U.R.S.S. que utiliza sus ríos de mayo a octubre antes de que empiecen los deshielos de Siberia, para el transporte de madera en troncos principalmente, pero también productos mineros, materiales de construcción y petróleo. Dentro de los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo no se mencionan propósitos ni líneas de acción en materia de transporte fluvial, aunque el título mencione transporte marítimo y fluvial, considero que es un desatino del P.N.D. ya que el transporte fluvial no existe en México y el transporte marítimo es una cosa diferente al transporte de ríos.

#### 4. Transporte de Carretera

El autotransporte público federal cuenta con 154 mil camiones en este momento, pero el transporte de carga es aún incipiente, muestra fallas en su operación y el servicio del transporte mixto (carretera-ferrocarril-puerto marítimo) no funciona. Esto ocasiona retraso en el manejo de productos y encarecimiento de las mercancías, tanto para consumo interno como para la exportación, aún cuando contamos con una red de carreteras de 213 mil km, de los cuales el 35 % se encuentran pavimentadas que permite tener comunicación terrestre permanente en el país, desafortunadamente no existe un plan permanente de conservación de carreteras, adicionado además a la ausencia de modernización. Este transporte por sus características se utiliza fundamentalmente para transportar mercancías a distancias cortas, pero en México como paradoja es más redituable a distancias largas, la ventaja que existe es la velocidad de entrega y una relativa seguridad de las mercancías. Podemos enumerar la esfera óptima de aplicación de este transporte:

1. Existe una gran movilidad, que permite transportar con rapidez las mercancías, directamente entre los centros de producción y los de consumo.
2. La capacidad de transportar cargas a regiones alejadas, pero principalmente a puertos.
3. Circulación de la mercancía en distancias largas, medias y cortas.

El transporte por carretera, pero principalmente los vehículos

los constituyen el medio fundamental de transporte de carga de mercancías y de pasajeros, México en este momento cuenta con la infraestructura necesaria para despegar en materia de transporte por carretera, y condicionar el material que cuenta para llevar las mercancías a los centros de consumo, a los puertos de embarque, y con esto se da una nueva fase al transporte mixto.

Los objetivos del P.N.D. en materia de carretera son:

1. Conservar las carreteras y caminos mediante el uso intensivo y racional de la mano de obra local.
2. Modernizar la red troncal básica, ampliando la longitud de carreteras de cuatro carriles y de altas especificaciones.
3. Aumentar la coordinación del autotransporte con los otros medios de transporte.
4. Consolidar las centrales de servicio de carga mejorando su reglamentación y construyendo las bodegas necesarias.

Estos puntos antes mencionados tienen vital importancia para el desarrollo económico del país.

##### 5. Transporte por Tubería

Este tipo de transporte pertenece al denominado transporte especializado, utilizándose principalmente en el trasiego del petróleo y sus derivados.

Es el tipo de transporte más rentable para este tipo de mercancía; después de los buques tanques, este tipo de transporte tiene un caracter reciente en México, por lo cual no hay estadísticas de cuanto es el volumen en metros cúbicos de petróleo cru-

do, destinados a los buques petroleros, ni el volumen que transportan los gasoductos.

La ventaja radica en que los oleoductos son un medio de transporte barato una vez que se ha pagado el costo de la inversión.

La ventaja de los oleoductos consiste en que garantiza el suministro sistemático de petróleo y reduce sus pérdidas desde el lugar de explotación hasta el lugar de destino. El P.N.D. dentro de sus objetivos sobre energéticos pretende ampliar el sistema de ductos, la capacidad de almacenamiento de crudo refinado y de la infraestructura portuaria como punto de contacto con este tipo de transporte, que es el de tubería.

## 6. Transporte Aéreo

En primer lugar se utiliza para el transporte de pasajeros, el transporte de mercancías es de carácter secundario, por decir algo se transportan 97 % de pasajeros y 3 % de mercancías. La ventaja fundamental del transporte aéreo consiste en la velocidad del transbordo de pasajeros y cargas de mercancías muy limitadas en peso, no superior a 25 kg, que es una desventaja adicionada a las que voy a mencionar:

1. Existe una cierta dependencia de los vuelos de las condiciones meteorológicas.
2. Cuesta mucho una mercancía por transporte aéreo, motivo por el cual se suele mandar mercancías que tengan un carácter de urgente; la esfera óptima de utilización de este transporte aéreo atendió 22 millones de pasajeros

en 1982 y las dos aerolíneas mexicanas, cuentan con 81 aeronaves turboreactores, con lo que atienden satisfactoriamente la demanda interna.

A partir del día 1o. de enero de 1983, y por primera vez una secretaría de Estado, la .S.C.T. concentra las funciones relativas a la infraestructura y operación de los servicios de transporte, y se convierte en la dependencia del Ejecutivo Federal responsable de planear y conducir el desarrollo integral de este sistema de transporte acorde al P.N.D.

He realizado una simple mención por lo que respecta a los diferentes tipos de transporte, por lo tanto entraré en el tema central de este capítulo que es el transporte marítimo internacional y sus principales complejidades, a las que nuestro país tendrá que adaptarse en forma rápida, así como a los constantes cambios evolutivos en materia técnica de estos grandes complejos marítimos.

#### Aumento de Tonelaje

He mencionado en páginas anteriores que las grandes potencias navieras, en la lucha por obtener beneficios económicos y el dominio de las líneas marítimas mundiales, estimulan grandemente a los armadores a construir nuevos buques, cuya técnica en su construcción sea más redituable a su explotación. El artículo 98 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo<sup>40</sup> de México menciona al texto con referencia a la construcción de navíos:

<sup>40</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963.

Art. 98. Los astilleros deberán obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques.

Art. 99. Al iniciarse la construcción de un navío, deberá darse aviso a la autoridad marítima, indicando las características que tendrá.

Los planos de construcción deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma, que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida.

Pero la pregunta es ¿quién es la autoridad marítima? la pregunta la responde el artículo 15 de esta misma ley.

Art. 15. La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

Art. 16. La autoridad marítima se ejerce:

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

II. Por cónsules mexicanos, en el extranjero.

III. Por los capitanes de buques nacionales, en los términos previstos por esta ley.

Con respecto a la aplicación de la ley el artículo 10. dice al texto:

Art. 10. Serán objeto de esta ley: la navegación marítima-portuaria y sus maniobras conexas, las empresas navieras, los

buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

A su vez el Código de Comercio Mexicano<sup>41</sup> en su artículo 10. menciona:

Art. 10. Las disposiciones de este código, serán aplicables a los actos comerciales, y con lo que respecta a los actos de comercio el artículo 75 dice:

Art. 75. Fracciones:

VI. Las empresas de construcción y trabajos público y privados;

VIII. Las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo;

XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;

XVIII. Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre los certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos;

XXIV. Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este código.

En caso de duda, la naturaleza comercial del acto será fijada por arbitrio judicial.

Para concluir respecto a la aplicación de la ley supletoria

<sup>41</sup>Publicado en el Diario Oficial de los días 7 al 13 de octubre de 1889.

en materia marítima: el artículo 6o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo dice:

Art. 6o. Las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones y permisos, así como en lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y a los servicios marítimos portuarios conexos y auxiliares, se decidirá conforme a lo dispuesto en:

- a. Esta ley y las demás leyes en materia de comunicaciones por agua y sus reglamentos, así como los tratados internacionales debidamente ratificados por México;
- b. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- c. El Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros;
- d. El Código Civil para el Distrito Federal;
- e. Los términos mismos de las concesiones, permisos y contratos aprobados conforme a la ley;
- f. Los usos marítimos internacionales;
- g. El Código Federal de Procedimientos Civiles.

Esto es por lo que respecta a nuestros ordenamientos internos, pero los elementos fundamentales en la economía y la técnica de la marina mercante de los países altamente industrializados son los siguientes:

- a. El considerable aumento de tonelaje;

- b. El aumento de peso específico de tonelaje de los buques-tanque en la flota;
- c. El aumento de las dimensiones de los buques;
- d. Su especialización;
- e. El aumento de la velocidad de los buques;
- f. Introducción de medios automáticos y cibernéticos (computadoras), para el tráfico marítimo de lo cual todavía no hay nada reglamentado en México.

En los años 60s por primera vez en la historia de la navegación mundial, el volumen absoluto de transporte de petróleo y sus derivados superó el de las cargas secas, por tal motivo, el crecimiento más intenso de la flota de buques-tanque en comparación con buques que transportan cargas secas, se debe a la ampliación del transporte de petróleo y sus derivados, ya que éste fundamental energético, es la materia prima de muchas industrias, por ejemplo: la petroquímica básica, que se ha desarrollado en muchos países en los años de postguerra, además el petróleo y sus derivados se acumulan por los estados económicamente poderosos, como reservas de materiales estratégicos y sirven como medios de presión política, a los países exportadores de petróleo.

La tendencia de mayor importancia en el desarrollo de la marina mercante contemporánea, consiste en el aumento de las dimensiones de los buques; la construcción de grandes buques de capacidad de carga útil de 30 a 100 mil t. y supergrandes, de 100 a

400 mil t.<sup>42</sup>

Los grandes barcos, por lo general son los buques-tanque, en menor grado los buques-mineros. Los buques supergrandes son casi exclusivamente buques-tanque; en la flota mercante que se destinan a transportar carga general sin contenedores, no hay buques cuyo peso muerto supere a las 20 mil t., los supertanques ocuparon el 21 % y los supermineros el 1 % del tonelaje mundial en el año de 1976.

La razón por la cual se construyen buques tanques más grandes de alta capacidad de carga útil, consiste en la mayor rentabilidad en potentes movimientos de carga y descarga, relleno-vertimiento, pero la rentabilidad de los buques de alto tonelaje se basa en la ley económica que se manifiesta en que los gastos de construcción y explotación, van creciendo en grado menor en comparación con el aumento de la capacidad de tráfico de los mismos, debido a lo cual disminuye el precio del costo del transporte, esto permite a los armadores conforme a las leyes de mercado, obtener beneficios elevados y los estimula a solicitar buques cada vez más grandes.

En junio de 1967 debido al cierre del Canal de Suez y a la Guerra Egipcio-Israelí; llegó a ser ventajosa la utilización de grandes buques-tanque, siendo la capacidad del buque de 100 mil t., el precio de costo del transporte de petróleo del Cercano Oriente alrededor de Africa, no superó al del transporte a través del Canal de Suez en buques-tanque de 30-50 mil t.

<sup>42</sup> A los supergrandes pertenecen condicionalmente los buques cuya capacidad supera los 100 mil t.

Los supertanques, como ya mencioné con anterioridad solamente se utilizan para transportar grandes volúmenes de petróleo. México ya lo realiza con las recientes adquisiciones de PEMEX y lo transporta a grandes distancias, por ejemplo a Japón.

El relleno vertimiento a nivel internacional se lleva a cabo principalmente en los así llamados amarraderos de rada: México con los llamados puertos industriales en proyecto, podrá recibir buques cuyo peso muerto supere las 140 mil t., con calado de 16 m., la inmensa mayoría de los buques de la flota mercante mundial son de una sola propela. Los buques-tanque de capacidad de 200 a 250 mil t. y más se construyen con dos propelas, esto se debe al hecho de que la potencia máxima que puede ser utilizada en las condiciones contemporáneas a base de un sólo árbol porta hélice y de las velocidades circunferenciales de sus paletas, lo que provoca cavitación. El crecimiento de la capacidad de carga sin aumentar la potencia, trae consigo la disminución de la velocidad de marcha que no es rentable. México en la actualidad, tiene una desventaja bastante significativa en el transporte internacional de mercancías; la razón es que, posee una flota mercante, con un volumen mínimo en comparación con las potencias marítimas y técnicamente con un gran atraso, que obstaculiza el desarrollo de su comercio exterior, contribuyendo a una gran dependencia de mercado en materia de fletes, que causa un grave daño económico al país; porque obliga a fletar buques de otros países, realizando un enorme gasto en divisas tan indispensables para nuestro país, propiciando un encarecimiento de nuestros productos de exportación, por lo que son menos competitivos en los

mercados internacionales, al utilizar otros tipos de transporte más caros y menos redituables. El análisis de este trabajo no es de pesimismo, sino de buscar alguna solución al bienestar económico de nuestro país, que adviene al cambio político, social, económico, no como una ruptura del sistema, sino en el encausamiento de las fuerzas sociales por medio del orden jurídico, tengo una gran confianza y fé en nuestro país y sus habitantes, pero principalmente en sus gobernantes futuros.

Al investigar la rentabilidad de los buques para este trabajo, los buques de alto tonelaje destinados para el transporte de carga en general, se pudo comprobar que, en el transporte de carga en general relativamente costoso, se toman en consideración las pérdidas relacionadas con la demora en su ciclo de circulación y el beneficio en travesías largas, lo que provoca una ganancia neta en el transporte internacional de mercancías y un alto beneficio económico del país que lo utiliza. Esperemos que las empresas navieras mexicanas, tanto del sector público como del sector privado utilicen y pongan énfasis en este pormenor.

Las desventajas son que para abastecer estos buques con cargas líquidas o secas, hace falta acumular grandes lotes de valores materiales y comerciales en los almacenes portuarios, los cuales son insuficientes en nuestro país. Tener gastos adicionales relacionados con conservación, temperatura, limpieza y sanidad, al determinar la rentabilidad de los buques-tanque, considerando la experiencia de los últimos años, hace falta tomar en cuenta grandes pérdidas a causa de averías en lo que respecta al calado de buque, para llegar a puertos de altura no deben pasar

de 22.5 metros.

### 3.4. ESPECIALIZACION DE LOS BUQUES EN SU ASPECTO NAVAL Y TECNICO

Las flotas mercantes de hoy en día, están especializadas en grado considerable, existen buques especializados en el transporte internacional de mercaderías.

Lo tradicional es la división de buques de carga y pasajeros, pero en la actualidad los buques se especializan para transportar: cargas de petróleo, madera, minerales, vehículos, trailers, cemento, yeso, frutas, aceite vegetal, latex, gas líquido, ácido sulfúrico, asfalto, vino y otros.

El tonelaje y la especialización de los buques crece conforme al aumento del volumen del transporte de diferentes cargas, así se han formado los movimientos de carga de gases líquidos<sup>43</sup> y se explotan los buques de transporte de gases, cuya capacidad total alcanzó en el año de 1976 a nivel mundial 34 millones de metros cúbicos, este transporte en la actualidad es más rentable por gasoductos en tierra, pero en mar no se puede prescindir del buque con cargas de gases.

Se han construido grandes buques, equipados para transportar petróleo, y minerales con una técnica que permite cargarlos en dirección opuesta (de lastre), y esto es debido al gran aumento del transporte de minerales para la exportación, por ejemplo:

<sup>43</sup> Gas líquido; condensado por enfriamiento bajo la temperatura crítica y bajo presión externa.

bauxita, cobre, carbón, estaño y otros más, que se transportan en buques llamados "bulker", especializados en el transporte de carga a granel y a descubierto, la capacidad de carga es de 200 mil toneladas, su velocidad es de 25 nudos, estos buques tienen una sola cubierta con gran abertura, la capacidad específica es algo elevada, en comparación con los buques ordinarios, (1.3-1.5 m/t). Estos buques funcionan entre los puertos dotados con complejos especializados de carga y descarga de alto rendimiento.

La rentabilidad de los bulkers consiste en el hecho de que son de alto tonelaje, aseguran según su construcción la carga y descarga sin estiba y son universalmente aceptados, transportan minerales de hierro, de cromo y manganeso, apatita, bauxita, carbón, sal, trigo y otras cargas al descubierto o a granel.

A la especialización de los buques como un rasgo característico del desarrollo de la marina mercante y del transporte internacional de mercancías, se encuentra ligada la tipificación, es decir la puesta en explotación de un número reducido de buques de determinada construcción; de las mismas dimensiones e instalaciones de fuerza, la tipificación de los buques acelera considerablemente su construcción, abarata el costo y la explotación de los mismos.

#### Aspectos Navales y Técnicos de Desplazamiento

El aspecto técnico del desplazamiento de tonelaje en el transporte marítimo internacional, según su tipo de instalación se divide en:

- Máquinas de émbolo a vapor.

- Turbinas de vapor.
- Motor diesel.
- Motor de energía atómica.
- Motor de combustión interna.
- Turbina de gas (experimental).

Los motores de combustión interna de pequeñas revoluciones, con supercompresión de turbinas de gas y con la transmisión directa hacia la propela, permite utilizar tipos pesados de combustible, y son los más propagados en la marina mercante.

El aumento de las dimensiones de los buques de carga, la puesta en servicio de los grandes buques tanques, necesitan instalaciones de fuerza potente, estimulando el aumento de potencia de los motores diesel navales.

Los grandes buques-tanque y trasatlánticos de pasajeros son dotados de turbogrupos dentados a vapor, permitiendo al mismo tiempo obtener una gran potencia y tener una gran instalación de calderas para abastecer con vapor los motores auxiliares, calentar el petróleo durante su bombeo y para otras necesidades del buque que el jefe de máquina tiene en cuenta, con una marcada tendencia al aumento de estos tecnicismos en la flota mercante mundial.

Por lo que respecta a las turbinas de gas, se encuentra en período de experimentación económica, en la práctica no hay resultados económicos redituables.

Los buques con instalación nuclear, en la marina mercante son relativamente pocos, las instalaciones nucleares en buques de la marina mercante actualmente no son redituables, debido al

alto costo del reactor y del combustible nuclear. Además no hay una solución a nivel internacional acerca de la entrada a puerto de los buques nucleares, ya que muchos países prohíben que los buques con reactores nucleares entren en sus aguas jurisdiccionales y litorales, para prevenir su contaminación con desechos radiactivos, destacaré algunos de estos barcos:

- a. El buque de carga y de pasajeros (Savanna, E. U.).<sup>44</sup>
- b. El buque-tanque (Otto Hahn de la R.F.A.).
- c. El buque de investigaciones oceanográficas (Mutsu, Japón).
- d. El buque atómico rompehielos (Lenin, U.R.S.S.).

Todos estos antecedentes nos dan la pauta de comprensión de la alta capacidad técnica de las potencias marítimas, para iniciar en México una reestructuración de nuestros buques en materia técnica, ya no en materia atómica, sino con lo que en la actualidad contamos, que en su mayoría son buques de movimiento y potencia diesel.

La velocidad de los buques es muy importante económicamente, para reducir costos y estadías en los puertos que deben ser breves, en materia de velocidad el futuro de innovación consiste en el perfeccionamiento del perfil del buque, ya que la formación del bulbo de la proa reduce la resistencia y aumenta la velocidad con la misma potencia, se logra el aumento de velocidad hasta un nudo.

<sup>44</sup> Este buque costó 80 millones de dólares americanos, cuando un barco de estas mismas dimensiones, diesel cuesta, de 13 a 15 millones de dólares, de ahí la incosteabilidad para los países en vías de desarrollo y para muchos países altamente industrializados.

La automatización en los buques se lleva a cabo por máquinas y mecanismos especiales, sin la participación del hombre, pero que quede bien entendido que es bajo el control del mismo, ya que los buques están pertrechados con los siguientes medios mecánicos y automáticos, telemando, que va desde el puente de mando hasta las instalaciones de fuerza y auxiliares; aparatos eléctricos y radio de navegación, control de la combustión y alimentación con agua de las calderas, timoneles automáticos, cierre mecánico de escotillas, botaduras y levantamiento de los botes, para la extracción de los sirgos de remolque. La cibernética en la navegación permite mediante programas muy costosos por computadora automatizar la marcha y el pilotaje; en nuestro país se experimenta en el Puerto de Tampico.

Lo más importante hasta el momento es el perfeccionamiento de la construcción del casco de los buques, que consiste en la disposición de la sala de máquinas en la popa, lo que permite reducir el coeficiente de desigualdad de las bodegas, aumentar las dimensiones de las escotillas, contribuyendo a mejorar las condiciones de distribución de las cargas y mercancías, acelerando el transbordo. Las grandes empresas navieras además de esto crean centros de cómputo, asociados con compañías y casas comerciales, impulsando enormemente la rapidez de carga de diferentes mercancías consolidando su posición en la lucha por el mercado de fletes mundial.

En el proceso de transporte al igual que en otros sectores económicos del país, como es la exportación, hay objetos de trabajo, en este caso son las mercancías o cargas y pasajeros, el

proceso productivo del transporte marítimo nacional e internacional consiste en el movimiento de estas mercancías, cargas o pasajeros, por las rutas marítimas, el transporte marítimo se mide por transportes de carga en toneladas y pasajeros milla, todo esto forma la circulación económica de carga entre puertos extranjeros en el comercio marítimo internacional.

Los factores básicos que determinan el volumen de mercancías para la exportación y su estructura de estas cargas por mar y su circulación son los siguientes: para cualquier país que quiera exportar,

- a. Se necesita un desarrollo general de las fuerzas productivas pero principalmente incremento en la producción industrial y agropecuaria del país.
- b. Distribuir la industria y la agricultura por regiones económicas.
- c. Desarrollar el comercio exterior, en materia de mercados potenciales.
- d. Suficientes vías de comunicación y capacidad de tráfico marítimo.
- e. Aspectos técnico-económico de diferentes tipos de transporte.

Estos elementos deben tomarse en cuenta en nuestro país, ya que hay muchas dificultades en los diferentes mercados para nuestros productos de exportación, esta empresa es difícil pero no imposible, necesitándose una adecuada coordinación de los sectores nacionales, como son: el sector público, privado, industrial y agrícola, que son piedras angulares para un país que va a ex-

portar, ya que el producto de estos sectores es la materia de exportación, la cual va a circular por los diferentes medios de transporte, y principalmente por el marítimo a los centros de consumo de nuestros mercados potenciales.

Existe una gran correlación entre el comercio exterior mexicano y la vía marítimo internacional, ya que de esta depende la circulación de nuestras mercancías que van con destino al exterior, y cuando aumenta la exportación e importación de mercancías, se desarrolla el transporte de cargas en el régimen del comercio exterior por esta vía.

La base técnico-material del transporte marítimo internacional incluye: la marina mercante, la flota técnica y auxiliar, los puertos, las vías marítimas, así como las empresas de reparación de buques, los medios de comunicación, entre otros. Todos estos pormenores del transporte marítimo internacional se intercomunican y deben desarrollarse a base de factores de caracter intensivo, nuevos descubrimientos técnicos e interacción orgánica de la ciencia y la producción; ampliación de la electrificación y la mecanización de las operaciones, así como de los procesos de automatización en todas las esferas del transporte marítimo.

Una de las tareas más importantes del transporte marítimo consiste en el estudio de las leyes de la dinámica en una base teórico material, y la determinación de los rumbos más racionables y rentables de su desarrollo. Los cálculos económicos demuestran que la explotación de grandes buques es rentable, sólo cuando es relativamente alto el coeficiente del tiempo de reco-

rrido, que se logra a grandes distancias y a una efectividad en las operaciones de carga y descarga en los puertos. El alto ritmo de reducción de los gastos de explotación para el transporte que crece al elevar las normas de transbordo y arqueo del buque, pero cuando la estadía de un buque es por tiempo prolongado, los gastos accesorios superan el saldo favorable, que surge por lo ya antes expuesto, por eso la rentabilidad de un buque se manifiesta sobre la base de un nivel mínimo predeterminado en las normas de operación de carga y descarga,<sup>3</sup> en el incremento de la rentabilidad del transporte de carga en general que se busca utilizar en puertos mexicanos, para lograr la eficacia de los puertos extranjeros en este ramo de servicios portuarios, que son exageradamente eficientes y con una gran experiencia de los obreros estibadores de sus puertos, con una gran velocidad de sus buques, que reducen plazos de entrega de mercancías y productos de exportación, acelerando así su ciclo de circulación. La duración del transporte es vital para el transporte de mercancías y de su ma importancia para la economía nacional.

#### Autopropulsores de los buques.

El autopropulsor del buque debe contar con las siguientes características fundamentales:

- a. Alta rentabilidad, es decir gastos de explotación mínimos y seguridad de funcionamiento en las condiciones complicadas de la navegación marítima.
- b. Sencillez de mantenimiento y reparación, compatibilidad y largo tiempo de vida útil.

### Autopropulsión Mixto (Diesel-Vapor)

La marina mercante mundial utiliza motores diesel que son más rápidos para la puesta en marcha del buque, además de que es más fácil montar y desmontar el motor para reparaciones de urgencia. Además de su perfeccionamiento constante, creciendo su potencia gracias al incremento del número de cilindros y aplicación de la alta sobrealimentación de las turbinas de gas, que mejora el proceso de formación de la mezcla y combustión con la utilización profunda del calor; por lo que respecta a las turbinas de vapor, también los buques con motor diesel lo utilizan, ya que se construyen con un sólo árbol de un sólo grupo autopropulsor para obtener el máximo rendimiento propulsor, los buques de gran tonelaje y de alta velocidad, son pertrechados en lo fundamental con turbinas de vapor, su defecto consiste en la complejidad de construcción de este tipo de motores autropropulsores y su alto costo original.

### Buque Propulsor por Electromotores.

Tienen muchas ventajas, en la mayoría de los casos el motor puede repararse por el método de reparación de conjuntos, lo que aumenta el período de explotación del buque, los buques de propulsión eléctrica tienen la transmisión elástica de la potencia al eje de la propela, lo que previene impactos y golpes.

La desintegración de la potencia del grupo autopropulsor, permite que el buque se mueva a una velocidad rentable, siendo mínimo el número de unidades funcionantes. El telemando desde el puente y el cálculo especial de las máquinas eléctricas, permite

obtener la potencia necesaria en marcha atrás, garantizando una velocidad grande, maniobrabilidad del buque y el cambio de marcha continuo y repetido.

#### Autopropulsor de Turbina de Gas.

Las ventajas en comparación con los motores diesel son las siguientes: peso y dimensiones pequeñas, gran potencia de las unidades, sencillez, pequeño costo de mantenimiento gracias a la automatización del trabajo y el control de las instalaciones. El defecto fundamental de las turbinas de gas consiste en el tiempo reducido de vida útil del grupo autopropulsor y un elevado ruido de marcha.

#### Buques con Turbinas Nucleares.

En un futuro próximo será rentable la navegación nuclear, es en materia energética redituable por su capacidad calorífica muy alta, así por ejemplo el Uranio 235 con 10 gramos, es equivalente a 100 t. de petróleo.

El buque nuclear navega un tiempo indeterminado, no hay pérdidas de tiempo en puerto para la alimentación de combustible, prácticamente puede navegar más de un año sin necesitar la reserva de combustible, por el momento el alto costo de la instalación nuclear y su gran peso son factores económicos negativos, que impiden su utilidad comercial.

#### Construcción y Diseño del Casco del Buque.

El perfeccionamiento de la construcción de buques redituables para el comercio exterior de cualquier país requiere un

avance técnico de los grupos autopropulsores, así como también del casco. Los avances más importantes en diseño del casco que permite el montaje de los motores principales en la popa y permite ampliar el volumen útil de las bodegas, así como organizar mejor la disposición de la misma, permitiendo la posibilidad de disminuir el coeficiente de irregularidad. Es conocido por lo ya antes expuesto que los buques suelen demorar debido a las operaciones de carga y descarga de las bodegas muy grandes pero complicadamente estorbosas, por lo cual la marina mercante experimenta pérdidas considerables.

Para resolver este problema de mecanización y aceleración de las operaciones de carga y descarga, es necesario construir el casco del buque con grandes escotillones de carga, amplios pasillos de bodega a bodega, circulación rápida por los costados con el objeto de acelerar las operaciones de carga y descarga y reducir la estorbocidad. Se perfeccionan los mecanismos de carga, sustituyendo las partes de carga voluminosa, con plomos y cubrestantes, por grúas electrohidráulicas giratorias de cubierta.

La rentabilidad debido a la modificación de la construcción del buque, se expresará en el incremento de la productividad de la marina mercante y de los puertos en general, los cálculos demuestran que el perfeccionamiento en la construcción del casco del buque garantizará:

- a. Mecanización total de las operaciones en la bodega.
- b. Reducción del costo de las operaciones de carga y descarga.
- c. Aceleración de las operaciones de carga y descarga.
- d. Incremento de la productividad de la marina mercante.

- e. Disminución de los gastos de explotación.
- f. Aumento de la capacidad de tráfico en los atracadores.
- g. Incremento de eficacia laboral de los obreros portuarios.

Estos aspectos tan importantes que forman parte en el diseño del buque, deben de tomarse en cuenta al hacer una nueva adquisición de un barco, ya sea para el Gobierno Federal, o para la iniciativa privada, para que ya no adquiriéramos barcos obsoletos en su utilidad técnica y económica.

#### Automatización de los Buques.

La automatización de los buques es uno de los rumbos principales del progreso tecnológico del desarrollo de la marina mercante, que es imprescindible en México para el desarrollo de nuestra marina mercante y nuestro comercio exterior. La automatización consiste en la reducción del número de tripulantes y en el incremento de la productividad de trabajo de los marinos, en la garantía de la precisión y en la rapidez de la ejecución de todos los trabajos en el buque, en la posibilidad de telemando de máquinas y mecanismos de control automático sobre su funcionamiento, en el mejoramiento de las condiciones de trabajo y de la seguridad del mismo. El objetivo de la automatización consiste en un pilotaje seguro del buque, la corrección del rumbo y la seguridad de navegación de los puntos estrechos de difícil visibilidad y que el control del buque quede en un solo puesto de telemando.

### Tipificación de los Buques.

Existen varios tipos de buques de acuerdo a su rentabilidad, pero la tipificación de los buques consiste en:

1. Producir buques en serie disminuyendo costos de fabricación, principalmente en los países industrializados.
2. Disminuir costos de reparación de los buques.
3. Perfeccionar y agilizar operaciones de carga y descarga de los buques en los puertos.
4. Aplicar con facilidad, tecnología a los buques tipificados con más rapidez que a los que no lo están.

La tipificación de los buques permite organizar con mayor facilidad la navegación de línea, que es una forma progresiva y rentable de explotación de la flota mercante, la tipificación re fleja el progreso técnico de la marina mercante internacional, por lo cual México acaba de botar un buque granelero el Cuaicuri,<sup>45</sup> con capacidad para 122 000 toneladas, el buque más grande para carga seca con que cuenta el país con 16 nudos de velocidad.

Como ejemplo de tipificación de los buques, mencionaré que existen tipificados por el momento:

- a. Buques universales de carga general.
- b. Buques portacontenedores.
- c. Buques rompehielos de transporte.
- d. Buques para el transporte de madera.

<sup>45</sup>Excelsior, 10 de septiembre de 1983.

- e. Buques madereros para transporte de madera en paquetes.
- f. Buque minero carbonero.
- g. Buques frigoríficos.
- h. Buques tanques.
- i. Buques transbordador para trenes, y otros más.

La utilidad es bastante grande en el transporte de mercancías utilizando la tipificación de buques, nuestro país se está poniendo a la par adquiriendo nuevos buques.

### 3.5. PUERTOS MARITIMOS MERCANTES

Para el comercio Internacional de Mercancías

Nuestra Ley Aduanera<sup>46</sup> menciona en su artículo 104 que: Es de interés público el establecimiento de desarrollos portuarios en el país, con los propósitos de promover la industrialización equilibrada, estimular la producción nacional, fomentar la exportación de productos terminados, incrementar la captación de divisas y medios de pago y mejorar las condiciones de empleo.

Para su localización se tomará en cuenta la ubicación de las fuentes de abastecimiento en materias primas nacionales, de energía y ocupación, así como su adecuada situación frente al intercambio comercial internacional existente o el que pudiera llegar a formarse.

Al establecer cada desarrollo portuario, el Ejecutivo Fede-

<sup>46</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1981.

ral dispondrá el régimen de administración aplicable, de conformidad por lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además señalará las bases para la planeación de las actividades industriales, comerciales, turísticas, portuarias o de servicios en el área asignada y de su ejecución.

Continuando con el aspecto portuario la Ley de Vías Generales de Comunicación,<sup>47</sup> menciona en su artículo 142, que para los efectos de esta ley se consideran puertos los lugares declarados como tales por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos,<sup>48</sup> por lo que respecta a puertos menciona:

Art. 17. Corresponde al Ejecutivo Federal:

I. Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación.

II. Determinar las obras marítimas y portuarias.

El artículo 14 de este mismo ordenamiento menciona:

Art. 14. Son de interés y utilidad pública:

I. El fomento de la marina mercante mexicana.

V. Los servicios marítimos y portuarios.

Para los efectos de esta ley son servicios marítimos los que auxilien, protejan y preserven de contingencias adversas las vidas y los bienes en la aventura del mar.

<sup>47</sup> Publicada en el D.O.F. el 21 de noviembre de 1963.

<sup>48</sup> Publicada en el D.O.F. el 19 de febrero de 1940.

Son servicios portuarios los que se presten a bordo en las dársenas o fondeaderos.

Art. 14. B. Son servicios marítimos que auxilian y protegen las vidas de contingencias adversas en la aventura del mar, las siguientes:

- a. De visitas iniciales, periódicas y extraordinarias a los buques.
- d. De señales de socorro y salvamento de los buques.
- i. De sanidad a bordo; y
- j. Aquellos a los que la ley o los tratados debidamente ratificados por México les confieran tal caracter.

Art. 34. Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

En la República Mexicana según las leyes reglamentarias al respecto y los artículos antes mencionados, existen tres puntos prioritarios de interacción al respecto:

- a. Los puertos son de interés público, junto con su desarrollo.
- b. El Ejecutivo Federal es la máxima autoridad marítima.
- c. Existe libertad de navegación y no discriminación de arribo a nuestros puertos.

Tratándose de aspectos internacionales, el puerto marítimo mercante moderno es un gran núcleo de transporte, donde el trans

porte marítimo se coordina con otros tipos de transporte (ferrocarril, tubería, carretero, aéreo), en el proceso de transporte de cargas y pasajeros, pero principalmente de mercancías.

El objetivo principal del puerto consiste en el transbordo de carga y pasajeros desde tierra a los buques marítimos y a la inversa.

En cada puerto también se lleva a cabo el almacenaje y la clasificación de mercancías, su distribución en tolvas, el abastecimiento de agua y de materiales de la tripulación del buque, entre otras.

Al mismo tiempo el puerto sirve de refugio para los buques a la intemperie. Ahora con aceptable razón el puerto marítimo moderno es una empresa muy complicada y técnicamente equipado conforme a sus objetivos, posee el territorio y la superficie acuática con estructuras y equipos especiales; pero lo fundamental son sus equipos de protección, instalaciones de señalamiento, malecones, tinglados, buques auxiliares, remolcadores, talleres de reparación, tolvas, conductos de agua, comunicaciones, estación marítima.

Además tener comunicación rápida y eficiente por carretera, aeropuerto, gasoducto y ferrocarril. Los puertos son eslabones que garantizan la continuidad del proceso del transporte en las diferentes vías de comunicación, las operaciones de transbordo de carga seca que se lleva a cabo en el transporte marítimo, se efectúa con medios y recursos de los puertos, mientras que el transporte hacia los puertos es hecho por los poseedores de las mercancías. Los puertos marítimos son responsables por el trans-

bordo continuo de cargas de todo tipo de transporte a los buques marítimos y visceversa.

#### El Puerto Esponja de Captación de Divisas

No solamente existen créditos concesionarios, venta de metales preciosos, el comercio exterior y otros, para captar divisas, también los puertos son una esponja captadora de divisas y tienen una gran importancia económica, ya que prestan diversos servicios a los buques extranjeros, abasteciéndolos de combustible, alimento, realizando reparaciones a los buques; lo más importante es que el pago por todos los servicios se efectúan en divisas extranjeras, siendo entonces de singular importancia los puertos marítimos como una fuente de ingresos para la explotación futura a favor de nuestro país, y no tomar una política errónea de solo usarlos como obras de infraestructura básica, sino que hay que verlos como un negocio para nuestra economía nacional y una base de despegue para nuestras exportaciones por medio de una política más racional de los puertos mexicanos.

El transbordo de carga y de pasajeros desde tierra a los buques marítimos y visceversa, se efectúa en los puertos y los puntos marítimos, la diferencia entre estos, consiste condicionalmente en que el puerto marítimo está subordinado por lo común a la autoridad<sup>49</sup> de puerto más cercano, su circulación de mercancías es menor, y en la mayoría de los casos no dispone de insta-

<sup>49</sup> Art. 15 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

laciones artificiales para la protección, contra el viento y las marejadas.

El aspecto más importante son las normas globales de la operación de carga y descarga, se determinan por el tiempo total del atraque del buque desde el momento de su arribo a puerto hasta su salida, mientras que las normas netas se determinarán, solamente por el tiempo de parada (tiempo muerto), del buque debido a las operaciones de carga y descarga.

El negocio portuario consiste en la reducción de tiempo de atraque de los buques y, principalmente a la reducción del tiempo improductivo de los mismos.

El atraque de un buque en el puerto incluye; el tiempo que se gasta en las operaciones de carga y descarga, tiempo gastado en el abastecimiento de agua, combustible, visitas aduanales, además de las condiciones meteorológicas debido a la lluvia, el viento y todos estos pormenores se suman a las horas muertas, producto de la deficiencia en la organización del proceso del transporte y transbordo en algunos puertos de países en vías de desarrollo, por ejemplo en Nueva York y Amberes se trabaja las 24 horas del día, pero en México el tiempo muerto resulta demasiado elevado debido a que solamente se trabaja un turno, y no existe pertrechamiento técnico en función.

La tarea principal del Ejecutivo Federal en materia de puertos,<sup>50</sup> es la liquidación de las horas muertas, con un servicio

<sup>50</sup> Art. 16. La autoridad marítima se ejerce: I. Por la Sría. de Marina directamente o por conducto de la superintendencia de operación portuaria de las capitanías de puertos y de las delegaciones de la propia Secretaría, según se se determine por ésta. II. Por los cónsules mexicanos en el extranjero. III. Por los capitanes de buques nacionales, en los términos previstos en esta Ley.

más eficiente en materia portuaria y de los servicios conexos, por lo cual se lograría un ingreso de divisas cuantiosas para nuestro país y un incremento de nuestra capacidad de tráfico, que se obtendrá por los siguientes puntos a tratar:

- a. Mediante la construcción de nuevos atracaderos incluyendo los de aguas profundas.
- b. Reforzamiento y pertrechamiento del frente de los atracaderos, con grúas de pórtico y semipórtico.
- c. Ampliación del parque de máquinas de carga y descarga con automontacargas, mecanismos de bodega y de vagones.
- d. Hay que poner en explotación grupos especiales de carga y descarga con una alta productividad para el transbordo de contenedores y cargas a granel como lo son los minerales del carbono, el hierro y la apatita.
- e. Aumento del número de balsaderas y muelles destinados a éstas.
- f. Construcción de nuevos atracaderos y áreas para el tratamiento de buques transportadores de paquetes y portacontenedores, así como de muelles flotantes para grandes buques tanque.

El desarrollo de los puertos es con el fin de recibir buques de alto tonelaje, tarea importantísima de la base técnico material de los puertos, que consiste en el incremento sistemático de la capacidad de tráfico del frente de atraque.

La mecanización y automatización en forma compleja de carga y descarga, son una de las vías principales del incremento sucesivo de la efectividad del trabajo de los puertos marítimos. Se entiende como mecanización compleja: la tecnología del proceso de trans

bordo de mercancías que permiten ejecutar las operaciones de todo el ciclo de transbordo, levantamiento, descenso, movimiento de mercancías tanto dentro del buque como fuera de éste, encontrándose el tinglado así como el apilamiento de mercancías mediante máquinas que componen una sola línea tecnológica, entonces la conclusión es la siguiente: Se debe economizar el tiempo de atraque del buque en puerto, ya que es fundamental a nivel económico. Para que sea rentable el servicio portuario se deben dotar a los puertos con maquinaria de transbordo, se prevee para el futuro portuario de México, medios automáticos más eficientes en las operaciones de carga y descarga.

#### Especialización de los Puertos

La especialización de los puertos es una condición requerida para el incremento de la efectividad del trabajo de la marina mercante. Permite mediante el perfeccionamiento de la tecnología del transbordo de carga concretamente, utilizar de manera más eficiente los medios de trabajo, elevar su productividad y reducir los gastos de explotación.

En los diferentes sectores del puerto (áreas), atracaderos, suelen especializarse según el tipo de cargas tratadas. En muchos puertos hay sectores destinados a tratar carga general, por ejemplo el puerto de Veracruz, pero desafortunadamente en nuestro país no existen aún atracadores especiales, por ejemplo para el transbordo de madera. La especialización de los puertos prevee la distribución del movimiento de mercancías con una gran capacidad de tráfico y mínimos gastos de tiempo muerto, aunado a la rapidez de carga y descarga.

## Empresas para Reparación de Buques

Para concluir este capítulo, me atrevo a destacar la importancia de las empresas de reparación de buques en el sistema de transporte marítimo, que consiste en mantener en buen estado de explotación los buques mediante su reparación, con un gasto mínimo de recursos y tiempo. Cada empresa moderna de reparación de buques, es una gran empresa captadora también de divisas; estas empresas poseen talleres, atracaderos, diques y buques auxiliares. Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 18 manifiesta:

Art. 18. Compete al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina, en lo relativo a vías generales de comunicación por agua, el transporte que se presta en las mismas y los servicios auxiliares o conexos, las siguientes atribuciones:

III. Lo relativo a puertos, astilleros, diques, varaderos, talleres de reparaciones navales y los servicios conexos y auxiliares correspondientes;

IV. Las maniobras portuarias;

VI. Otorgar las concesiones o permisos a que se refiere la presente ley;

A su vez el artículo 80. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, manifiesta:

Art. 80. Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estas, será necesario el tener concesión o permiso del

Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y su reglamento.

Art. 12. Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, sólo se otorgan a ciudadanos mexicanos o a sociedades constitudas conforme a las leyes del país, cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuviera o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto a la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiere la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

A su vez el artículo 4o. de este mismo ordenamiento nos da una puerta de salida en caso de que se susciten controversias (Ley de Vías Generales de Comunicación).

Art. 4o. Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte se decidirán:

- I. Para los términos mismos de las concesiones y contratos;
- II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;

- III. A falta de disposiciones de esta legislación, por los preceptos del Código de Comercio;
- IV. En defecto de uno y de otros, por los preceptos de los Códigos Civiles del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

En México prácticamente no existe la industria de reparación de buques, lo que provoca que nuestros buques sean reparados en San Diego, California, U.S.A., dando lugar a un enorme gasto y una pérdida bastante grande de tiempo, que es (tiempo muerto), de pérdida económica para la economía marítima, ocasionando un freno al desarrollo del tráfico marítimo nacional, en nuestro país se puede desarrollar la empresa de reparación de buques, ya que es una industria poco mecanizada, su volumen es mínimo en operaciones y volumen total de trabajos, en la empresa de reparación de buques la mayor parte del trabajo recae sobre operaciones manuales, por ejemplo soldadura del casco del buque, pintura, limpieza mecánica de las superficies de interiores y exteriores de las embarcaciones de herrumbre, de pintura vieja y de residuos del producto petrolero en los tanques de almacenamiento, la especialización viene en las piezas de fundición de forja y otras de otro tipo, la iniciativa privada mexicana tendría también mercados altamente potenciales en el aspecto portuario y marítimo, sobre todo en piezas de repuesto.

En la tecnología de reparación de buques en la marina mercante, se emplean con eficacia los materiales sintéticos, toman-

do en consideración su durabilidad, resistencia al agua marítima, ligereza, facilidad de montaje y mantenimiento, así como un bajo precio en comparación con la madera y los metales. En México tenemos empresas con alta tecnología en plástico y materia sintética, que no han explotado mercado potencial en el aspecto marítimo, ya que el crecimiento sistemático del tonelaje de la marina mercante predetermina la necesidad de reforzamiento ulterior en una base de reparaciones navales en nuestros puertos, se prevee también la utilización de talleres flotantes destinados a reparar buques en proceso de navegación.

Cabe destacar en esta investigación la importancia de la seguridad de los puertos. De acuerdo a mi personal forma de considerar las cosas, los principales servicios son el dragado y el desolve, que es un mantenimiento continuo de la profundidad necesaria, el tendido de balizamientos de pasos navegables, todo esto es con el fin de garantizar la seguridad de la navegación al arribo a puerto, el equipo de seguridad de los puertos lo constituyen los planos verticales, boyas, boyas de pertiga, señales de prevención; éstas pueden estar iluminadas o no, en la entrada de los puertos se instalan faros flotantes que siendo puntos de referencia transmiten radio señales sobre el nivel del agua, el sentido de la corriente y del viento a la entrada del puerto. Las señales de la navegación son iluminadas con alumbrado eléctrico o acetileno, las señales de panales verticales se iluminan con neón que aumenta la visibilidad de las luces.

En los puertos también se montan radares y se aplican medios de radio navegación para conducir los buques por los cana-

les y superficies acuáticas de difícil condiciones hidrometeorológicas, lo que permite reducir el tiempo muerto de buques debido a la espera de entrada a puerto, los medios de comunicación de la navegación son de vital importancia ya que gracias a ellos se establece contacto sistemático de la tripulación del buque con el litoral.

Los medios de comunicación utilizados en el transporte marítimo internacional se dividen según el equipo en:

- a. Medios de radiocomunicación: controles radiotelegráficos litorales y de a bordo, de onda corta, media y larga, así como controles radiotelefónicos de ondas intermedias, cortas y ultracortas.
- b. Medios de telefonía: controles telefónicos de destino común en los puertos y en las embarcaciones, así como estaciones especiales de despacho.
- c. Medios sónicos y de señalamiento luminoso para las comunicaciones marítimas.
- d. Dispositivos radioeléctricos de navegación: radares, brújulas, hiroscopios, ondas de eco, corredero eléctrico, radiogionometro y otros dispositivos y aparatos de navegación.

En los buques marítimos el medio fundamental de comunicación es el radio, los medios sonoros, pitos y sirenas; los medios visuales: semáforos, banderillas y la señalización luminosa no han perdido todavía su importancia como medios de comunicación en distancia corta, todos los buques de navegación mercante son provistos con este tipo de aparatos, los países industrializados

zados lo hacen por vía satélite en materia de señalización a sus barcos mercantes.

El artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, menciona:

Art. 14. Son de interés y de utilidad pública:

I. El fomento de la marina mercante mexicana;

V. De los servicios marítimos y portuarios.

Art. 14. A. Los medios de auxilio y protección de las vidas y de los bienes en la aventura del mar, que deba proporcionar el naviero son servicios marítimos que no requieren autorización distinta de los que proceda para efectuar el transporte mismo.

Art. 14. B. Son servicios marítimos que auxilian y protegen las vidas de contingencias adversas en la aventura del mar, las siguientes:

b. de inspección de los botes, balsas, chalecos y aros salvavidas;

d. de señales de socorro y salvamento de los buques;

e. de radiotelegrafía y radiotelefonía;

f. Meteorología;

g. De alumbrado de emergencia;

j. Aquellos a los que la ley o los tratados debidamente ratificados por México los confiera tal carácter.

Art. 14. F. Son servicios portuarios en las dársenas y fondeaderos los siguientes:

e. El fondeo, atraque, desatraque o espera;

h. el muellaje;

- i. el amarre de cabos, y
- j. el de señales marítimas y balizamiento.

Art. 14. H. Son servicios portuarios en las construcciones e instalaciones del puerto, los siguientes:

- c. de cobertizos y defensas contra la intemperie.

Art. 14. J. Son servicios portuarios para atender el aprovechamiento del buque, los siguientes:

- b. suministro de agua potable y vapor;
- c. combustibles y lubricantes;
- d. comunicación telefónica a bordo y de electricidad a bordo y en las áreas de maniobras, y
- e. servicio de grúas y aparejos.

Con estos ordenamientos normativos del Código de Comercio, doy por terminado este capítulo por lo que respecta al transporte marítimo y sus peculiaridades.

## TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR MAR Y SUS CARACTERISTICAS DE ACUERDO A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL DE NACIONES

### 4.1. CLASIFICACION DE MERCANCIAS

En México se utiliza ampliamente la especulación, y el tratar de resolver improvisadamente los problemas. Esto mismo ocurre con la exportación, se escucha por los medios informativos, o se lee en los diarios más importantes del país, que es necesario exportar para resolver nuestros problemas financieros; la pregunta es ¿Qué es lo que vamos a exportar?, ¿A donde? y ¿Cómo? No es fácil resolver estas interrogantes por la multiplicidad problemática de toda índole.

En este capítulo trataré de dar la importancia que es menester darle a las mercancías, punto hasta ahora, muy poco explorado en el Derecho Mercantil Interno, al menos en su aspecto técnico. Toca entonces al Derecho Internacional asumir la responsabilidad de darles a las mercancías un "buen estado transportable" como se denomina comunmente en el léxico llano marítimo, y esto se logra gracias a los acuerdos comerciales bilaterales o multilaterales que nuestro país ha suscrito con otros países y con organismos internacionales especializados, como por ejemplo, la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.) con sede en París, que publicó en 1953 las reglas internacionales conocidas también por sus siglas "INCOTERMS 53",<sup>51</sup> que auxilia muchísimo al transporte internacional de mercancías.

<sup>51</sup>Olvera de Luna, Omar, *Contratos Mercantiles*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1982, p. 71.

Si buscamos en la Legislación Aduanera Mexicana qué es lo que se importa y qué es lo que se exporta, nos encontramos con una simple contestación "mercancías", pero ¿qué es una mercancía? El artículo 2o. de este mismo ordenamiento nos señala:

Art. 2o. Para los fines de esta ley se consideran mercancías, los productos, artículos, efectos y cualesquier otro bien, aún cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.

Obviamente esta supuesta definición, es poco satisfactoria porque el Diccionario Jurídico<sup>52</sup> menciona que inalienable es una cosa que no puede ser vendida, que se encuentra fuera del comercio, aunado a la irreductibilidad, que no podrá ser sujeto de propiedad particular. Como son los monumentos históricos nacionales, y continuando con esta paradoja normativa, en los códigos: Fiscal de la Federación, de Comercio, Aduanero, así como en las Leyes Federales de Navegación y Comercio Marítimo, y adicionada a las de Vías Generales de Comunicación no hay ningún ordenamiento que especifique con claridad qué es una mercancía o mercancías, motivo por el cual he recurrido al Diccionario Jurídico, esta fuente señala que una mercadería es una mercancía. Y una mercancía, es cualquier cosa o género vendible, motivo por el cual uno se queda en las mismas circunstancias anteriores.

Esta negruzca situación me ha motivado a formular la si-

<sup>52</sup> De Pina, Rafael, *Diccionario de Derecho*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1978, p. 277.

guiente definición, de lo que es una mercancía o mercadería o como se le quiera denominar:

*Son productos materiales del trabajo de los centros de producción que se encuentran dentro del comercio y que van encaminados a satisfacer necesidades de consumo, mediante un precio cierto en dinero y de acuerdo a los ordenamientos legales respectivos.*

Con esta definición no pretendo descubrir el hilo negro, si no simplemente dar un marco de referencia a lo que voy a exponer.

He manifestado en el capítulo anterior, que el transporte es la continuación del proceso de producción, de los bienes materiales, por medio de su traslado. Y esos bienes materiales son precisamente las mercancías, de acuerdo a mi definición. Ahora bien, ese traslado tiene por objeto:

- a. Contribuir a la aceleración del ciclo de circulación de las mercancías, reduciendo plazos de entrega al consignatario.
- b. Disminuir costos de transporte, reduciendo gastos.
- c. Garantizar la integridad de las mercancías transportadas, su calidad y cantidad, y sobre todo tener cuidado en el almacenaje, transbordo y transporte de las mercancías.

En un aspecto global todos estos pormenores han creado una ciencia y una tecnología, me refiero a la "ciencia relativa a la explotación del transporte marítimo", y a la "tecnología del transporte marítimo de las mercancías", una y otra van íntimamen

te ligadas y continuaré tratando de explicar cada una de ellas.

### Tecnología del Transporte Marítimo de las Mercancías

Comprende un conjunto de todos los medios de transporte seguro e íntegro de las mercancías por mar, que en una forma concreta, garantizan el aprovechamiento eficaz de los medios de transporte, los depósitos portuarios y los medios de transbordo.

Como última fase sintética global, se crea el movimiento de mercancías y las operaciones de estibación, en donde se van a utilizar ciencias, tales como las exactas y las aplicadas en el transporte internacional de mercaderías, como por ejemplo: las matemáticas, la física, la química, la resistencia de materiales, la mecánica teórica, la estructura y mecánica de construcción de buques, la práctica naval, la meteorología, la física de la atmósfera, la física del calor y aerodinámica, los estudios de refrigeración y acondicionamiento, entre otras.

La tecnología del transporte marítimo de mercancías tiene una importancia fundamental, ya que de su éxito dependen en sumo grado, el transporte acelerado de las mercancías, la reducción de los gastos de explotación, la garantía del buen estado de las mercancías y un aprovechamiento eficaz de la flota mercante en su conjunto, que repercutirá sin lugar a dudas en nuestro comercio exterior.

El conocer bien los aspectos naturales de las mercancías y las especificaciones de su transporte, puede contribuir: al aumento de la capacidad de carga y descarga de la flota, prevenir la avería, el daño o menoscabo de la calidad de las mercancías, así como evitar graves consecuencias tales como la pérdida de bu

ques y de obreros portuarios al transportar las mercancías peligrosas, áridas y diluidas.

El Convenio Internacional de 1960 para la seguridad de la vida humana en el mar estipula las reglas especiales del transporte por mar, de los cereales a granel y las mercancías peligrosas.<sup>53</sup>

Ahora bien, es sabido que en ciertos puertos pueden ser elaboradas o estar vigentes ciertas normas locales, para transportar y almacenar las mercancías. En México el Ejecutivo Federal por medio de un decreto aprobó las enmiendas de la Convención Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Internacional, adoptada mediante la resolución A.358 (IX), de la Asamblea General de la mencionada organización el día 14 de septiembre de 1975 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 23 de octubre de 1980.

También el Decreto de Promulgación del Convenio de Transporte Marítimo celebrado entre el Gobierno Mexicano y el de la República Popular de Bulgaria, firmado en Sofía, Bulgaria, el 12 de julio de 1978 y publicado en el Diario Oficial de la Federación.<sup>54</sup>

La recta observación de estas reglas, en el transporte de mercancías garantiza su buen estado, y la seguridad de su trans-

<sup>53</sup> Andronov P. L., *Estudio del Movimiento de Mercancías y las Operaciones de Estibación*, Editorial Mir, Tr. Tuniyontz T. S., Moscú, 1977, p. 13.

<sup>54</sup> Diario Oficial de la Federación, del 5 de agosto de 1980.

porte. Las reglas vigentes no siempre pueden contener las indica ciones referentes a ciertos aspectos del transporte de mercan-  
cías por mar, por eso se deben tomar medidas adicionales y con-  
cretas para garantizar el comercio exterior y su óptimo funcionamiento.

A diferencia del Derecho Mercantil, que estudia los aspec-  
tos normativos de los actos de comercio, el transporte Marítimo  
Internacional de Mercaderías sólomente estudia, las propiedades  
relacionadas con el proceso de transporte así como el aspecto  
científico y técnico del movimiento de las mercancías, formándose  
se "las características del transporte de mercancías" que van a  
comprender sus propiedades físico-químicas, los envases y embalajes,  
los volúmenes y su masa, el almacenamiento, el transbordo y  
por supuesto su transporte.

En la Convención de las Naciones Unidas sobre contratos de  
compraventa internacional de mercaderías, que se celebró del 10  
de marzo al 11 de abril de 1980, ante la que México acreditó dos  
delegados, que adoptaron la convención arriba indicada, y se llegó  
a la siguiente conclusión: La reglamentación interna es incompleta  
y obsoleta principalmente la nuestra, tanto en materia mercantil  
como en civil, el aspecto normativo es insuficiente e in-  
conveniente a los intereses de importadores y exportadores nacionales  
frente a la multiplicidad reglamentaria de textos, por lo  
tanto se busca una unificación, un texto único de alcance universal,  
que comprenda todos los principios relativos a las transac-  
ciones con el exterior. Por fortuna deben tomarse en cuenta en  
el aspecto de su ineficiencia actual los términos comerciales

uniformes, INCOTERMS 1953. *Que son reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales preparados por la Cámara de Comercio Internacional.*<sup>55</sup>

La valiosa ayuda para esta convención de organismos internacionales de caracter permanente regionales y especializados tales como el Instituto de Roma (UNIDROIT), La Asociación Marítima Internacional, la O.E.A., las Naciones Unidas, la Comisión Económica Europea, (COMECON), la Comisión de los países Asiático-Africanos, y otros más.

Este trabajo de muchos años ha llegado a cristalizarse en reglas de caracter internacional, para la solución de controversias en materia comercial y en un ponerse de acuerdo en esta sencilla clasificación de mercancías, ya que en la práctica se exige una tendencia de unificación y clasificación de mercancías y cargas a nivel internacional.

#### Clasificación de Mercancías.

- A. Mercancías Líquidas. Las que se transportan en tanques.
- B. Mercancías en Seco. Todo tipo de mercancías excepto las líquidas.
- C. Mercancías a Montón. Las secas, que se transportan sin envase, a montón.
- D. Mercancías en General. Los cereales que se transportan no embalados, y los minerales.
- E. Mercancías en Bulto. Las que se componen de ciertos bultos.

<sup>55</sup>Wiker, Jorge y Pereznieto, Leonel, *Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México*, Editorial UNAM, México, 1982, pp. 377.

## F. Mercancías Generales. Diferentes mercancías en bultos.

Existe una relación muy íntima entre la clasificación de las mercancías y los medios técnicos de transporte, ya, que es la mercancía la que determina el método de su transporte y almacenamiento, el ejemplo más común son las mercancías líquidas, ya que en gran cantidad se transportan en buques especiales denominados buques cisterna o petroleros, y este tipo de mercancías se almacena en tanques especiales. En comparación de los productos no embalados que se transportan en buques ordinarios destinados a transportar las mercancías en seco. La tecnología del transporte como lo es en el almacenamiento y transbordo de un producto, es completamente distinto en uno y otro caso.

Las propiedades de las mercancías determinan la tecnología de su transporte por mar, llegando en ciertos casos a la especialización ya antes mencionada en el capítulo anterior, Ahora bien, en relación a lo que respecta a la flota naviera (buques de carga, buques frigoríficos, buques cisterna, barcos madereros, buques mineros, buques para transportar gases, Containers), su pertrechamiento técnico, aunado a los puertos tienen una influencia vital en el comercio exterior. No es necesario recordar que existen varios tipos de transporte de mercancías, que se realizan por mar de acuerdo a las características de clasificación de las mismas, todo esto es un proceso que está ligado indisolublemente al desarrollo de la producción industrial, al comercio exterior, al progreso de la ciencia y de la técnica en el aspecto naval, que permite a las mercancías ser transportadas con in-

tegridad y seguridad, pero estas deben estar en un estado óptimo de acuerdo a los requerimientos del transporte, es decir deben encontrarse en el llamado "Estado Transportable".<sup>56</sup>

Ahora bien según el modo y la técnica de almacenamiento de las mercancías en los mercados internacionales éstas se dividen en tres grupos:

I. Mercancías de almacenamiento cerrado.

Son mercancías valiosas, que se echan a perder por mojar se o por estar expuestas a los cambios de temperatura.

II. Mercancías de almacenamiento medio cerrado.

Son las mercancías que no se exponen al medio ambiente en una forma directa, como por ejemplo la madera en troncos.

III. Mercancías de almacenamiento a cielo abierto.

Son las mercancías que se pueden exponer al medio ambiente en todo el trayecto, por ejemplo las mercancías empaquetadas en bidón de acero o corral de madera.

En las operaciones de carga y descarga de mercancías en los puertos marítimos, se toma la siguiente clasificación de mercancías:

- I. Las mercancías embaladas y las no embaladas en sacos, costales, paquetes de cartón, fardos, pacas, barriles rodantes y cajones así como la carne y los productos derivados de la misma.

II. Mercancías pesadas.

III. Metales y bloques de metal.

IV. Mercancías de madera.

V. Mercancías a montón.

La clasificación de las mercancías se escoge de acuerdo al tipo de mercancías estrictamente hablando, y no se pueden escoger, clasificaciones en forma arbitraria.

Se tiene un alto índice de dificultad, clasificar todo un mundo de mercancías ya que por supuesto hay una enorme diversidad y unas mercancías pueden estar en un grupo de clasificación sin ser iguales, por ejemplo los cereales y los productos minerales, porque algunas mercancías se consideran estables al almacenar como son las de fácil deterioro, pero por lo que respecta a las mercancías peligrosas, al ganado, los cereales y otras mercancías no pueden llamarse estables a almacenar, esto provoca problemas de organización en los procesos de transporte y transbordo, por este motivo se ha realizado una clasificación de mercancías desde el punto de vista de su transporte.

## Clasificación de Mercancías en el Transporte Marítimo

### I. Mercancías de Masa

a. líquidas

b. a montón

c. a granel.

### II. Mercancías Generales

a. de madera

b. en sacos

- c. en fardos
- d. rodantes y en barriles
- e. en cajones
- f. en containers y paquetes
- g. en bultos y otro tipo de envases
- h. metales y artículos de metal
- i. pesados y voluminosos.

### III. De Régimen Especial

- a. peligrosas
- b. de fácil deterioro
- c. ganado y productos animales crudos.

### I. Mercancías de Masa

Este tipo de mercancías representa una masa estructural determinada, y se transportan generalmente en cantidades grandes, entre ellas están las mercancías líquidas (productos de petróleo, aceites vegetales, grasas animales, alcoholes, gases licuados y productos químico líquidos), las mercancías a granel (cereales a granel, las pulverulentas y pulverizadas), pero los rasgos distintivos de las mercancías de masa son: la cantidad considerable en un lote de carga, altas normas de operación de carga y descarga, además de la necesidad de utilizar buques especiales (buques cisterna, mineraleros, para transportar gases y productos químicos). También se usa maquinaria de transbordo especial como son: las bombas, transbordadores, máquinas de transporte continuo, cucharones de quijadas, y otros más. En la práctica comercial a ve

ces las mercancías generales se transportan en grandes lotes como por ejemplo el algodón, corcho, madera, y en una línea determinada, se llama a veces mercancías de masa.

## II. Mercancías Generales

Son los embalados y los envasados, las mercancías en bulto y sin envases. Las mercancías generales se dividen en los grupos siguientes: en sacos, en fardos, rodantes y en barriles, en cajones, containers, los metales y artículos pesados, voluminosos y otros.

## III. Mercancías de Régimen Especial

Representan una categoría específica de las mercancías, que se almacenan y se transportan a base de reglas especiales, en donde se toman en cuenta los regímenes dados a la temperatura, humedad, sanidad, cuarentena y cuidados contra incendios, explosión y otros referentes al almacenamiento y transporte, al transportar estas mercancías se plantean los requisitos especiales referentes a su estado, envase, embalaje y las especificaciones de su transporte, almacenamiento y transbordo.

### 4.2. PROPIEDADES Y CUALIDADES ESPECIFICAS DE LAS MERCANCIAS, PERDIDA Y DETERIORO DE LAS MISMAS

Recordando mis lecciones de Filosofía del Derecho, me encontré con una frase muy realista "La vida no se conduce por la lógica y el Derecho es expresión de la vida", esta frase de "ORTO-

LAN" filósofo francés me puso a reflexionar que para este capítulo lo más lógico era continuar con una descripción de la clasificación de mercancías, pero he decidido explicar las propiedades y las cualidades específicas de las caprichosas mercancías adicionada con la pérdida y deterioro, para una mayor claridad en el desarrollo de este sencillo trabajo de investigación.

### Cualidades Específicas de las Mercancías

#### A. Viscosidad y Presión de las Mercancías líquidas

Se denominan mercancías líquidas al petróleo y derivados del mismo, aceites, vegetales y grasas animales, así como mercancías líquidas, pero el caso más común es el petróleo crudo. Según su procedencia, tiene diferentes cualidades y se clasifica en relación con el contenido de azufre y las sustancias alquitranosas, su temperatura de solidificación, pero principalmente su grado de viscosidad, no solamente del petróleo sino de todas las mercancías líquidas.

Menciono este pormenor por la razón siguiente: los líquidos de alta viscosidad oponen gran resistencia al bombearlos y frecuentemente hace falta calentarlos antes de su embarque o desembarque, lo que implica gastos adicionales, pero la pregunta a dilucidar es ¿qué es viscosidad? La respuesta es que es el rozamiento interno de las partículas, característica fundamental de este tipo de mercancías ya que de ellas depende la velocidad de trasiego de las mercancías y la magnitud de su resto que se adhiere pegándose en las paredes del tanque, la presión requerida de las bombas en caso del movimiento del líquido, es directamen-

te proporcional a la raíz de la tercera o cuarta potencia del valor de la viscosidad cinemática.

Se llama viscosidad cinemática, a la relación entre el coeficiente de viscosidad dinámica y la densidad del líquido que se expresan en metros cúbicos por segundo ( $m^3/s$ ).

Se denomina viscosidad dinámica, al coeficiente de rozamiento interno y la fuerza que opone resistencia al movimiento relativo de las capas del líquido. La unidad es dinámica de Pascal por segundo ( $Pa.S$ ).

#### B. Incoherencia y Dilución de las Mercancías

La incoherencia y la dilución son característica fundamental de las mercancías a granel y a montón, se deben tomar en cuenta las características de este tipo de mercancías, por razones de seguridad en el transporte, en factores de carga, descarga y almacenaje.

Se llama incoherencia, a la capacidad del material granuloso de desplazarse bajo la acción de las fuerzas de gravedad. Estas mercancías tienen un grado de movilidad de sus partículas, que provoca la inclinación del talud natural y de ángulo del buque, aunado al balanceo.

Estas mercancías se desplazan de una borda a otra, dando como resultado que el buque se incline de forma peligrosa, provocando probablemente su hundimiento si no se toman medidas preventivas.

Para determinar el desplazamiento y la inclinación del buque, se utiliza el goniómetro, que consta de una varilla guía donde se mira y un dispositivo de medición de donde la aguja mar

ca según la escala indicada que va de cero a 40(+) y de cero a 40(-). Por lo que respecta al fenómeno de dilución, es característico de los minerales a granel y concentrados minerales. No está todavía bien aclarado y se requiere de una investigación profunda y seria para evitar accidentes en la navegación marítima.

### C. Apelmazamiento, Congelación y Aglomeración de la Mercancía

Se llama apelmazamiento a la cohesión de las partículas de las mercancías, la pérdida parcial o de la porosidad y densidad marítima, que lleva a la pérdida de la calidad de incoherencia en las mercancías. Al apelmazamiento se someten la mayoría de las bauxitas, los minerales de cromo, de estaño, de manganeso ordinario, fosfatos, abonos potásicos y nitrogenados, sulfatos y sales diferentes.

#### Causas del Apelmazamiento

1. La cohesión de las partículas de las mercancías debido al apretado.
2. La cristalización de la sal y el paso de los compuestos de las sustancias de unas modificaciones a otras.
3. Las reacciones químicas de las mercancías.

El grado de apelmazamiento, depende de las dimensiones, forma, regularidad y caracter de la superficie de las partículas de las mercancías, impurezas, condiciones de almacenamiento, humedad, cambios del medio ambiente, altura de la pila, plazo de almacenamiento.

Un factor importante, al que se debe el apelmazamiento de las mercancías, es la humedad de las mismas, cuando hay presión sobre las mercancías (minerales de hulla) el aumento de la humedad origina el aumento de la cohesión de las partículas, por ejemplo, en las mercancías que contienen sustancias solubles en agua (sal común y de roca). El aumento de la humedad lleva a la formación de la disolución saturada de dichas sustancias, la cual al secarse forma gran cantidad de partículas que se adhieren a las ya existentes. En una serie de mercancías el aumento de la humedad, provoca la aceleración de los procesos químicos, lo cual a su vez llevan a la formación de nuevas composiciones que cohesionan a las partículas libres de las mercancías.

Cuando las sustancias de una mercancía se disuelven en el agua, mayor es su capacidad de cristalización y mayor es su capacidad de apelmazamiento.

En la práctica marítima internacional las mercancías a granel que presentan impurezas y que en combinación con el agua se apelmazan, se espolvorean sus superficies con sustancias que neutralicen la humedad atmosférica, por ejemplo ceniza para la hulla.

### Congelación

Es la cualidad de las mercancías, de convertirse en una masa sólida y perder su incoherencia a bajas temperaturas. Dicha propiedad es semejante al apelmazamiento y sus resultados son casi idénticos, por ejemplo el petróleo crudo se congela impidiendo su circulación por los tubos conductores para su descarga. En la lucha contra el congelamiento de las mercancías se utiliza,

agua caliente, aire calentado, vapor, radiadores infrarrojos con pantallas térmicas, superficies metálicas y cerámicas que se calientan con gas, cal no hidratada para determinadas mercancías, con excepción de mercancías de fácil deterioro. En los puertos se utilizan los martillos picadores para la sal de roca y mecanismos especiales de vibración, también se utilizan para mullir las mercancías a montón en la bodega de los buques, explosiones con petardos principalmente con la sal.

#### Aglomeración

Se llama aglomeración a la aglutinación de las partículas de las mercancías, bajo la influencia de la variación de la temperatura. Sufren aglomeraciones las mercancías poco fusibles, por ejemplo el alquitrán y la brea, pero principalmente el asfalto. Estas mercancías hay que transportarlas con calefacción permanente.

#### D. Inflamabilidad y Explosividad de las Mercancías

Para que surja la combustión de las mercancías se necesita un impulso inicial, es decir, una fuente de encendido que es fuente de altas temperaturas de energía térmica: una llama, una chispa, descarga de electricidad estática, un rozamiento de la energía mecánica o luminosa, radiación del calor de una llama o de un cuerpo calentado. Esta fuente debe de tener una energía tal que baste para calentar un volumen mínimo de la mezcla de un combustible, hasta una temperatura en la que las reacciones químicas de combustión sean capaces de desprender la energía suficiente, para el automantenimiento de la combustión de la mezcla.

Dicha temperatura se llama "temperatura de autoinflamación" de la sustancia. La temperatura de autoinflamación es más alta que la temperatura de encendido y depende de las condiciones de inflamación, las propiedades y la homogeneidad de las sustancias, por ejemplo la temperatura de autoinflamación de la gasolina es de  $510^{\circ}$  a  $530^{\circ}$  C, del keroseno de  $210^{\circ}$  a  $430^{\circ}$  C, siendo la temperatura de encendido de  $30^{\circ}$  y de  $45^{\circ}$  C respectivamente.

Para que surja la combustión se necesitan tres condiciones:

- a. Que exista una mezcla de las sustancias inflamables con el oxidante en proporciones determinadas.
- b. Que exista una fuente de inflamación que sea capaz de calentar dicha mezcla hasta la temperatura de inflamación.
- c. Que surja la inflamación de la mezcla, capaz de propagar en forma automantenida la reacción de combustión.

La inflamación y la combustión puede aparecer con determinadas concentraciones de sustancias combustibles en el aire.

La temperatura de encendido, está en relación con las propiedades del líquido.

Los gases, el polvo y los vapores en concentraciones muy fuertes producen la explosibilidad.

La posibilidad de explosión se determina por cuatro condiciones:

1. La exotermidad de la reacción (desprendimiento de calor).
2. El desprendimiento de gran cantidad de gases y vapores.
3. La gran velocidad de reacción.
4. La capacidad de autopropagación.

Cuando no se cumple alguna de estas cuatro condiciones, la posibilidad de explosión es nula. En la explosión se distinguen los momentos de reacción química que es la combustión y la detonación.

### Combustión

Es la reacción química, por la cual la energía de los productos calientes se transmite a las capas más próximas en forma de calor, debido a los procesos de transmisión calorífica y a la difusión de los gases y vapores. La velocidad de propagación de dicha reacción, está en relación con la presión y en un espacio cerrado, la combustión eleva la presión y la velocidad de la reacción propiciando la explosión. Se recomienda en la práctica abrir compuertas para que salgan los gases.

### Detonación

Es la transformación química, por la cual la energía se transmite por la onda de compresión, propiciando un choque que se propaga a la velocidad de unos miles de metros por segundo, propiciando la explosión y la detonación. La detonación rompe el casco del buque, por eso para los fines del transporte se toma en cuenta el grado de peligro de estas mercancías.

En general se consideran explosivos las mercancías que pueden provocar una explosión y detonación física y química, la explosión nuclear no se considera. La explosión física se produce por gases comprimidos o licuados que se transportan bajo una presión de 200 KGF/cm<sup>3</sup>.

## E. Autocalentamiento e Inflamabilidad Espontánea de las Mercancías

Se llama autocalentamiento al proceso de elevación de temperatura de las mercancías, debido a la influencia de las fuentes internas de calor, procesos químicos y bioquímicos que tienen lugar en las mercancías. El autocalentamiento es singular en mercancías de origen vegetal (cereales, mercancías fibrosas, tortas de orujo, harina de pescado, copra), algunos fósiles (hulla y lignito, turba), ciertos minerales y concentrados de minerales (pirita, argilita, concentrados de cúprico y ferrosos, plomo y zinc), el proceso de autocalentamiento lleva a un brusco empeoramiento de la calidad de las mercancías, hace disminuir su cantidad y frecuentemente termina con la inflamabilidad espontánea de las mismas.

Como sucede en el autocalentamiento del trigo que es provocado por tres causas:

- El proceso biológico de respiración del grano.
- La vitalidad de los microorganismos de los parásitos de los cereales.
- El proceso de inflamabilidad del grano y otros productos agrícolas (heno, paja, algodón, lino, tortas de orujo, copra), es tan fuerte que la temperatura de las mercancías se eleva de 85° a 90° C, y las mercancías se convierten en masa carbonizada.

Durante la respiración del grano y otras semillas de frutas y legumbres, se absorbe oxígeno del aire y se desprende gas carbónico y calor. La energía de la respiración depende de las cua-

lidades de las mercancías y aumenta especialmente al elevarse la humedad y la temperatura.

La presencia de bacterias en las mercancías vegetales provocan autocalentamiento, lo que a veces puede convertirse en autoinflamación espontánea, a la reproducción de las bacterias, contribuye la elevación de la temperatura y humedad. La vitalidad de los microorganismos lleva a su vez, el ulterior calentamiento de las mercancías, a causa de la poca conductibilidad térmica de éstas, el calor que se desprende se acumula y la temperatura se eleva a 70° C, por lo cual los microorganismos perecen, pero la temperatura continúa elevándose, ya que las reacciones químicas entre las mercancías vegetales que se descomponen y el oxígeno del aire continúan originando la inflamación espontánea o la carbonización de las mercancías. La ventilación activa de las mercancías contribuye a la eliminación de gas carbónico y del calor que se desprende.

Durante el almacenamiento de los carbones minerales tiene lugar la oxidación constante del carbono, lo que lleva a la pérdida de la calidad y cantidad de la mercancía. La magnitud de dicha pérdida, depende de la marca, el plazo de almacenamiento y la temperatura del carbón.

En el aspecto de la hulla, el factor decisivo de inflamabilidad espontánea son los procesos de la interacción química del carbono con el oxígeno del aire y agua. El proceso de oxidación de la hulla tiene dos etapas: la primera entre 20° y 25° C se forman compuestos peroxídicos poco estables con un desprendimiento insignificante del calor. La segunda entre 25° y 180° C a la

par con las reacciones peroxídicas tiene lugar la desintegración de los compuestos peroxídicos inestables. En este caso se desprende de un 60 a un 70 % de la energía térmica del proceso de oxidación, el oxígeno activo que se desprende durante la desintegración, así como otros átomos libres y los radicales, junto con el calor desprendido, contribuyen a la oxidación de nuevas porciones de sustancias.

La presencia de piritita, flúor, fusain, fenoles y otros compuestos no saturados, así como las impurezas minerales (hierro y aluminio), contribuyen al desarrollo de los procesos de autocalentamiento e inflamabilidad espontánea.

La temperatura de las mercancías en la que se inicia el proceso impetuoso de oxidación, que se convierte en proceso de inflamación espontánea, se llama "Temperatura Crítica". Se considera temperatura crítica para los carbones minerales la de 60° C. Según las instrucciones de la República Francesa se considera temperatura crítica la de 65° a 75° C. El Reino Unido considera de 58° a 75° C y la Unión Americana de 75° a 85° C. La práctica ha demostrado que la temperatura crítica para los carbones lignitosos es inferior a 50° C, para la mayoría de las hullas de 60° a 65° C, para los antrociitos de 80° a 83° C, y en la práctica portuaria de hulla se consideran los siguientes parámetros:

- a. de 30° a 35° C, en temperaturas templadas.
- b. de 40° a 45° C, la temperatura es peligrosa, por lo que respecta a la inflamación.
- c. de 60° C, próxima inflamación espontánea.

Teniendo en cuenta las condiciones de surgimiento y paso de

la combustión, las mercancías inflamables se dividen en tres grupos: autoinflamable, fácilmente inflamable y combustible.

#### Autoinflamable

Son las sustancias que pueden inflamarse espontáneamente, bajo la acción del calor que se desprende durante los procesos químicos, físicos o bioquímicos a las temperaturas ordinarias, entre dichas mercancías se cuentan las sustancias, cuya temperatura de autoinflamación es de hasta 100° C.

#### Fácilmente Inflamables

Son las sustancias que pueden inflamarse fácilmente a temperaturas ordinarias, y arder bajo la influencia de las fuentes de inflamación, incluso las de poca energía a consecuencia de chispa o llama pequeña, entre ellas están los gases combustibles y aerosoles, los líquidos con la temperatura de encendido hasta 61° C y las sustancias sólidas con temperaturas de autoinflamación hasta 150° C.

#### Combustibles

Son las sustancias que pueden encenderse y arder debido a la acción de una fuente de inflamación bastante potente, entre ellas se cuentan los líquidos combustibles con la temperatura de encendido de 61° a 120° C y los sólidos con la temperatura de autoinflamación mayor de 150° C.

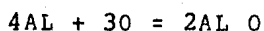
### F. Propiedades de Oxidación y Corrosión de las Mercancías

A diferencia de las sustancias inflamables, las cuales necesitan oxígeno para la combustión, las sustancias oxidantes tie-

nen oxígeno de sobra y pueden entregarlo a otras sustancias y de este modo mantener la combustión e incluso provocarla.

En química se llama oxidación no sólo al proceso de fijación del oxígeno, sino también al proceso de reducción de hidrógeno y a la transferencia de electrones.

En las reacciones de óxido-reducción de algunas mercancías la transferencia de uno a más electrones se realiza mediante transferencia de hidrógeno: entonces la deshidrogenación es por tanto equivalente a la oxidación.<sup>57</sup> La combustión de los metales en el cloro, bromo, vapores de azufre, así como toda la adición de los metaloides, es decir numerosas reacciones en donde ni el oxígeno ni el hidrógeno toman parte, pero que por su esencia se asemejan a las reacciones típicas de óxido-reducción, por ejemplo la reacción de oxidación de aluminio



Los oxidantes principales son: permanganato de potasio y bicromato de potasio en disolución sulfurosa, ácido nítrico, halógenos, clorato potásico, hipoclorato sódico, peróxido de hidrógeno. Entre las sustancias oxidantes se encuentran numerosos nitratos y nitritos, compuestos de oxígeno y cloro, peróxidos inorgánicos de los metales, bromatos y cleomatos, persulfatos, ácidos, entre otros.

Un grupo particular de la industria química lo representa los peróxidos orgánicos, que no sólo actúan como oxidantes, sino

<sup>57</sup> Lenninger L. Albert, *Bioquímica*, Editorial Omega, S. A., Barcelona, 1979, p. 488.

que en su mayoría son combustibles, debido a su inestabilidad química.

Dichas sustancias sufren en ciertas condiciones, la desintegración que puede producir una explosión.

La mayoría de los oxidantes (excepto los peróxidos orgánicos) en el estado puro se desintegran a una temperatura bastante alta (no menos de 100°C), que no aparece en las condiciones comunes del transporte marítimo. El peligro principal de los oxidantes, consiste en que ellos provocan la combustión de los materiales orgánicos, particularmente si estos últimos se encuentran en el estado friable o mullido (aserrín, trapos, astillas, heno, paja, polvos metálicos).

Una serie de oxidantes, forman con los materiales orgánicos compuestos explosivos, que pueden estallar tanto bajo la influencia de un detonador, como en el caso de fuego fuerte. Algunas mezclas similares pueden estallar o inflamarse debido a un golpe o fricción, lo que es peligroso particularmente durante las operaciones de carga y descarga, o en el caso del balanceo del buque, cuando surge la posibilidad real de fricción o golpes. Las mezclas de los oxidantes con los materiales orgánicos pueden provocar la reacción de óxido-reducción, que va acompañado del aumento de la temperatura, este aumento local de temperatura puede conducir a la inflamabilidad espontánea del sistema.

Por lo que respecta a la oxidación de los metales (corrosión), por diferentes sustancias es peligroso el transporte de las mercancías por mar, ya que pueden llevar a la destrucción del casco del buque y del envase de las mercancías. Desde este

punto de vista el mayor peligro lo representan los ácidos líquidos fuertes, los oxidantes fuertes y otras sustancias corrosivas que corroen activamente los metales. La fuerte oxidación del metal del casco del buque lo provocan las sales, muchas sustancias fertilizantes y algunos oxidantes que se transportan a montón.

#### G. Venenosidad (toxicidad), Peligro de Infección y Radiación de las Mercancías

##### Venenosidad

Muchas mercancías representan un peligro directo para la salud y hasta para la vida de los hombres cuya labor está relacionada con su transporte, almacenamiento y transbordo.<sup>58</sup>

El grado de acción de las sustancias tóxicas y los modos de su penetración en el organismo del hombre son diferentes y dependen no sólo de las propiedades químicas y el estado físico de las sustancias, sino también de las condiciones técnicas del transporte.

Para que las sustancias tóxicas produzcan una acción en el organismo del hombre, se requiere que éstas penetren en cantidad suficiente para provocar una u otras alteraciones en la vitalidad de todo el organismo o de algunos órganos.

Las sustancias tóxicas tienen tres vías de penetración en el organismo del hombre:

<sup>58</sup> La nocividad de los productos derivados del petróleo se determina por el contenido de vapores peligrosos para la vida. Estos vapores afectan al sistema nervioso central del hombre. Los síntomas de intoxicación son: ataque de nervios, convulsiones, estado de excitación, pereza, dolor de cabeza y pérdida del sentido.

1. Durante la respiración (inhalación).
2. A través de la epidermis.
3. Y en caso de ingestión.

El envenenamiento por inhalación es posible si las sustancias tóxicas se encuentran en el aire en forma de gases, vapor o polvo. En el segundo caso se refiere a la epidermis humana, es necesario que las sustancias tóxicas caigan en la piel y en forma de gotas, polvo o restos, o en caso de contacto con la sustancia en la fase gaseosa o vaporosa. El envenenamiento entero es posible sólo al comer o beber las sustancias. Dicho en otras palabras solamente en el último caso las medidas de seguridad son: no beber ni comer estas sustancias. Para prevenir el envenenamiento a través de la epidermis basta el empleo de ropa especial y de caretas protectoras.

Lo más complicado es la protección contra las sustancias tóxicas durante la respiración, ya que se deben utilizar caretas antigas durante la manipulación o el transporte de toda clase de sustancias tóxicas, pero a veces esto es insuficiente, por eso en los casos de avería se debe prevenir el envenenamiento con las medidas respectivas:

- a. Control de la concentración de las sustancias tóxicas en el aire de la zona de trabajo.
- b. Evacuación inmediata de los hombres de la zona de avería.
- c. Utilización de aparatos especiales de respiración; caretas antigas y aparatos de oxígeno aisladores.

El peligro de intoxicación durante el transporte está relacionado con el tipo de mercancías y su posibilidad de crear en el aire concentraciones peligrosas, debido a algún caso fortuito (alteración de la hermeticidad del embalaje). En el caso de un accidente con las sustancias tóxicas embaladas, tiene gran importancia la velocidad de formación de las concentraciones peligrosas y de las condiciones del medio ambiente. Cuanto mayor es la volatilidad, tanto más rápidamente pueden alcanzar los vapores concentraciones peligrosas y tanto más de prisa el personal debe abandonar la zona peligrosa o tomar medidas de protección química (ponerse caretas antiguas o aparatos de oxígeno aisladores).

En las condiciones ordinarias del transporte de las mercancías peligrosas en PEMEX<sup>59</sup> en los buques petroleros pueden formarse concentraciones constantes de vapores venenosos en el aire, que pueden ser fatales inclusive para la población portuaria debido a la velocidad de difusión del aire, la densidad de los vapores, entre otros.

### Infección

El peligro de infección, surge en el transporte de animales, productos ganaderos en bruto o preparados bacteriológicos,

<sup>59</sup> PEMEX es un organismo público especial, creado por el decreto del 7 de junio de 1938. El Gobierno Mexicano lleva a cabo la exploración y explotación de los recursos de hidrocarburos de la nación a través de PEMEX. Los objetivos principales de la empresa son: exploración y explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y venta del petróleo, gas natural y sintético, productos refinados, fabricación almacenamiento, transporte, distribución y venta de los derivados del petróleo, que pueden emplearse como materias primas industriales básicas y las otras actividades que se vinculen directa o indirectamente con las industrias petrolera y petroquímica.

este transporte debe efectuarse bajo la vigilancia y el control de las reglas especiales de la S.S.A. y sus órganos competentes.

#### Radiación de las Mercancías

La radiación aparece como resultado de las emisiones ionizantes (radiactivos), que son radiaciones corpusculares electromagnéticas (rayos alfa, beta, gamma de roentgen, de neutron), es un peligro para la salud del hombre y animales si no se toman las debidas precauciones. En México "el acuerdo por el que se expiden las reglas de caracter general en materia aduanera"<sup>60</sup> En la parte tercera que se refiere a las mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radiactivas a que se refiere al artículo 10 fracción VII de la Ley Aduanera<sup>61</sup> y 12 de sus reglamentos son:

#### 1. Explosivos

Acido picrico y picratos

Cápsulas de percusión

Cartuchos cargados (parque)

Clorato y percloratos

Cohetes

Detonantes de toda clase

Dinamita

Explosivos de todas clases, no especificados

Fuegos artificiales

<sup>60</sup> México, Diario Oficial, 18 de junio de 1982.

<sup>61</sup> México, Diario Oficial, 30 de diciembre de 1981.

Fulminantes metálicos

Nitrocelulosa

Nitroglicerina

Percarbonatos orgánicos

Piroxilina y

Pólvora de todas clases.

## 2. Inflamables

Aceites minerales excepto lubricantes

Acetaldehído

Acetileno

Acroelina

Adelgazadores de pintura que estén hechos a base de alcoholes etílicos y metílicos

Aguardientes de toda clase, con excepción de las embotelladas

Aguarrás

Alcoholes etílicos y metílicos

Algodón en pacas

Alquitrán; destilados de

Barnices

Benceno

Bencina

Benzol

Bisulfuro de carbono

Borras de fibras en pacas

Breas

Carburo de calcio

Celuloide, excepto el resguardo en envases metálicos

Coloidón

Eteres: acético, clorhídrico y sulfúrico

Fibras vegetales de todas clases, en pacas

Fósforos y cerillos

Gasolina y demás éteres de petróleo

Keroseno

Mechas para minas

Nafta (5)

Pasturas secas

Sulfuro y carbono, y

Trapos en pacas (harapos).

### 3. Corrosivas

Acidos, con excepción de los secos y cristalizados

Cal viva

Cloruro de cal, y

Potasa y sosa cáustica.

### 4. Contaminantes

Sustancias tóxicas peligrosas que constituyen un riesgo para la salud pública (según lo determine la S.S.A.).

### 5. Radiactivas

#### a. Elementos:

Plutonio

Polonio

Rodio

Tecnesio

Actinio

Americio

Curio

Berkelio

Californio

Einsteinio

Fermio

Mendelevio

Novelio

Laurencio

Uranio

b. Isótopos radiactivos

El artículo 10 de la Ley Aduanera dice al texto:

Art. 10. Los capitanes, pilotos y conductores de los medios de transporte de mercancías materia de importación o de exportación están obligados a:

Fracción VII. Colocar las marcas o símbolos que son obligatorios internacionalmente en los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas o corrosivas.

El artículo 12 del Reglamento de la Ley Aduanera dice:

Art. 12. Tratándose de materias explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radiactivas, es obligación de los porteadores, bajo su más estricta responsabilidad, imprimir con gruesos caracteres en los bultos que los contengan, que se trata de tales materiales, a menos que

se transporten en vehículos por entero, pues en este su puesto la leyenda indicada se imprimirá en el exterior del medio de transporte.

En ambos casos deberán observarse las reglas que al res pecto son exigidas y aplicadas internacionalmente.

El almacenamiento, manejo y en su caso, reconocimiento de materias explosivas, se hará en lugares ubicados fue ra de las áreas urbanas que al efecto se habiliten.

Para la práctica de las maniobras de carga y descarga de materias explosivas, se observarán las disposiciones que dicten las autoridades competentes, inclusive las relativas al lugar donde deben realizarse.

La Secretaría, mediante reglas de carácter general, se- ñalará las materias a que se refiere este artículo.

Este enunciado normativo no es suficiente para la gran di- versidad de sustancias químicas y de petroquímica básica de nues- tro país y puedo calificarla sin temor a equivocarme de obsole- ta, inclusive en el mismo año de su publicación que fue en 1981 a nivel internacional, y en los grandes mercados de consumo de hidrocarburos es ridícula esta clasificación de sustancias infla- mables, tales como los trapos en pacas (harapos), que menciona las reglas de carácter general en materia aduanera siendo nues- tro país uno de los principales proveedores a nivel mundial de hidrocarburos, cuya actividad económica constituye uno de los fundamentos de la economía nacional en general.<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Nacional Financiera, "Reserva de Hidrocarburos" en Revista El Mercado de Valores, México, vol. XLIII, núm. 38, septiembre de 1983.

Continuando con un aspecto más científico de lo que es la radioactividad en su transporte por mar, comenzaré explicando ca da una de las radiaciones susceptibles de transportación radioac tiva.

### Radiación Alfa

Representa un flujo de partículas bastante pesadas, núcleo de los átomos de helio, que saltan al aire hasta 11 cm. Dichas partículas se absorben en las capas finas de los materiales y en el caso de irradiación externa puede causar daño sólo a las capas superficiales del cuerpo humano. La ropa ordinaria, las ga fas, o una capa de aire de unas decenas de centímetros son sufi cientes para protegerse de los rayos alfa.

### Radiación Beta

Es un flujo de partículas más ligeras, electrones o posito nes, que actúan a velocidad considerable, cercanas a la de la luz, el recorrido de estas partículas está en relación con la energía de las partículas, así como por el medio que éstas se mueven. La penetración de los rayos beta en el organismo humano es más profunda que la de los rayos alfa, para la protección con tra la radiación beta se utilizan pantallas hechas de materiales ordinarios o una capa de aire adecuada.

### Radiación Gamma

Es un flujo de cuantúms gamma, es decir, una radiación elec tromagnética, cuya longitud de onda es más corta y que se propa ga a la velocidad de la luz. La radiación gama tiene gran capaci dad de penetración, lo que está relacionado con la energía de ra

diación y el material absorbente, la protección contra dichos rayos es más complicada que con las dos anteriores.

#### Radiación de las sustancias Radiactivas

Esta radiación provoca ionización en otras sustancias, la máxima ionización específica (por la unidad de recorrido) la provoca la radiación alfa; la mínima los rayos gamma, pueden producir ionización también las fuentes de neutrones. La radiación de neutrones es un flujo de partículas elementales, cuya masa se aproxima a la masa del protón, pero que no tiene carga. Dicha radiación tiene capacidad de penetración mucho mayor que la radiación gamma y para la protección contra ella se requieren materiales especiales (parafina, plomo, cadmio, boro u otros). La radiación de neutrones es capaz de crear en una sustancia isótopos con radioactividad alfa, beta y gama, que a su vez provocan la ionización.

#### - Fuente Cerrada de Radiación :

Es la fuente radioactiva embalada de un modo debido, se encuentra dentro de una envoltura (cajas de plomo) o en un estado físico, que no tiene la posibilidad de propagarse al medio ambiente en las condiciones estipuladas de su transporte por mar.

#### - Fuente Abierta de Radiación:

La fuente de las sustancias radioactivas se encuentra abierta y se puede propagar al medio ambiente, por ejemplo: los minerales no embalados que contienen sustancias radioactivas, pueden producir una contaminación de esta naturaleza.

El ser humano, puede soportar una radiación en una dosis que se denomina "dosis límite admisible" que no provoca al organismo

humano cambios somáticos irreversibles ni genéticos a la luz de los conocimientos científicos modernos.

Los Medios de Seguridad son:

1. el embalaje de las sustancias radioactivas.
2. medidas que eviten la contaminación radioactiva.
3. brevedad en el desembarco de estas sustancias.
4. alejamiento de estas mercancías de los núcleos de población.

#### H. Procesos Bioquímicos de las Mercancías

Los procesos bioquímicos ocurren principalmente en mercancías de procedencia vegetal y animal y esto ocurre durante su transporte y almacenamiento a consecuencia de la respiración, maduración o germinación de las semillas, frutas, legumbres, pero principalmente a diferentes tipos de microorganismos que se encuentran en la superficie o interior de las mercancías (pudrición, fermentación, enmohecimiento).

#### I. Proceso de Respiración

Los frutos, legumbres y diferentes semillas absorben el oxígeno del aire y se produce la oxidación de los hidratos de carbono, las grasas y otros componentes del producto. En este caso se desprende gran cantidad de agua, gas carbónico y calor. La energía de respiración se valora en CO desprendido, este desprendimiento de carbono está relacionado con las propiedades del producto, el grado de maduración de algunas mercancías, aumenta al elevarse la humedad y la temperatura, para eliminar el calor y

la humedad durante el almacenamiento y transporte de dichas mercancías se necesita ventilación adecuada.

## 2. El Proceso de Maduración

En los frutos ejerce gran influencia sobre su proceso de maduración las siguientes condiciones exteriores: el compuesto de la atmósfera, la presencia de oxígeno, gas carbónico y diferentes impurezas en él. La temperatura y la circulación del aire son puntos fundamentales en su transporte, ya que por este medio se pueden transportar los frutos y legumbres a distancias bastante grandes, sin utilizar medios costosos de refrigeración y conservación de los productos y mercancías con un alto proceso de maduración en su transporte.

## 3. El Proceso de Germinación

Este proceso lo sufren los cereales y las legumbres de tubérculo. Este tiene lugar a temperaturas determinadas y a una alta humedad, y va acompañada de la respiración reforzada e intensificada de los procesos bioquímicos de las mercancías, lo que al final lleva a su deterioro durante su transporte, este proceso de germinación puede ser frenado o detenido, si se almacenan las mercancías a bajas temperaturas, en la obscuridad, y manteniendo un régimen óptimo de humedad y ventilación.

## 4. La Pudrición y Fermentación

Se da en las mercancías de procedencia vegetal y animal, como resultado de la vitalidad de los microbios y bacterias, la elevada temperatura y la humedad del aire que es campo de cultivo ideal para los bacilos, además de las propiedades de las mer-

cancias que contribuyen al desarrollo de los microorganismos, por ejemplo durante el transporte de los materiales fibrosos (algodón, yute, lino), por la acción de los microorganismos, la solidez de las fibras puede reducirse hasta en un 30 %, de acuerdo con las condiciones de temperatura, humedad y el tiempo de duración del transporte.

Por lo que respecta a los frutos frescos, la influencia de microbios es muy pequeña, pero estos se someten a la acción de diferentes mohos. Las medidas de lucha contra el enmohecimiento son los mismos que contra los microbios y éstas son las siguientes: temperatura y humedad bajas, rayos del sol y ozono.

## I. Mercancías Higroscópicas

Se denominan mercancías higroscópicas a aquellas que contienen humedad y pueden desprenderla o absorberla. La cantidad de humedad que puede contener una mercancía depende de las propiedades de la misma, y de las condiciones circundantes; se distinguen dos grupos de modo de enlace de humedad con los materiales: físico-químico, que es una humedad enlozada por absorción y osmóticamente, y físico-mecánico, que es la humedad estructural capilar, y de humectación.

Todos los materiales higroscópicos, según la correlación de cantidad de humedad absorbida, se divide en tres grupos: porosos capilares, coloidales y porosos capilares de coloide.

### a. Materiales Porosos Capilares

La humedad está unida principalmente por fuerzas capilares y se encuentran en esta situación las mercancías a granel de mi-

nerales: hulla, materiales de construcción, entre otros, este tipo de mercancías son muy raros porque absorben cualquier líquido humectante y, en el caso de eliminar el líquido se hacen frágiles.

#### b. Coloidales

Son las mercancías que cuando se une el líquido se realiza en forma osmótica o estructural, entre este tipo de mercancías se encuentra el agar agar, caucho, gelatina. Los materiales coloidales absorben el líquido que les asemeja por polaridad. En el caso de eliminar el líquido estas mercancías conservan su elasticidad, pero cambian muchas sus dimensiones ya que se comprime el cuerpo poroso-capilar del coloide que contiene el líquido.

#### c. Porosos Capilares de Coloide

El anterior inciso respecto a lo primero que se trató, recae en forma análoga en semejanza a este tipo de mercancías.

#### Tipos de humedad:

- a. La relación que existe entre la masa del líquido y la masa del material húmedo expresado en porcentaje se llama humedad de las mercancías con respecto a la masa total, a veces se llama humedad relativa.
- b. La relación entre la masa de la humedad y la masa del material seco, expresada en porcentajes, se llama humedad de las mercancías con respecto a la masa seca o humedad absoluta.
- c. Para cada material higroscópico, se fija el valor patrón determinado del contenido de humedad, que se denomina

humedad condicionada. Variando la humedad, la masa de las mercancías también cambia.

- d. La cantidad máxima de humedad (absorbente o capilar) que puede absorber la unidad de masa de sustancia seca del medio saturado de aire y vapores, se llama contenido higroscópico máximo de humedad. Si las mercancías contienen mucha humedad (agua), entonces ésta se encuentra en su contenido mojadas.
- e. El contenido de humedad de un material que se encuentra en un estado de equilibrio termodinámico y molecular, cuando la temperatura del medio ambiente y la presión parcial de los vapores del líquido en la superficie del material es igual a la presión parcial del vapor en el aire, se llama contenido de humedad equilibrado.

En el transporte marítimo esto ocurre por la diferencia de temperaturas en la masa de las mercancías ya que se provoca un flujo de humedad desde los lugares más templados, hacia los fríos y viceversa, la densidad del flujo de humedad, que se desplaza por medio de termodifusión, depende de las propiedades y la magnitud del gradiente de temperatura. Este tipo de mercancías y su estudio es muy extenso que para una explicación más amplia se necesitaría un tema principal de explicación. En esta tesis es solamente un enunciado muy pequeño de apoyo a nuestro comercio exterior.

#### 4.3 CAUSAS DE LA NO CONSERVACION DE LAS MERCANCIAS

##### A. Deterioro y Pérdida de las Mismas

Para empezar esta parte mencionaré que con frecuencia, el deterioro o las pérdidas de las mercancías se debe a la no observancia de las reglas de almacenamiento, transbordo y transporte de ellas, además las mercancías pueden perderse por causas de sus propiedades desconocidas, así como bajo la influencia de sus causas naturales, cuando en el buque o en el depósito no se tiene el equipo adecuado para asegurar la integridad de las mercancías.

Las pérdidas que sufren las empresas mexicanas y las empresas navieras por causa del deterioro de las mercancías son centenares de miles de dólares americanos.

El deterioro y la pérdida de las mercancías durante las operaciones de carga y descarga, se debe a la manipulación sin cuidado de las mercancías que es muy común en los obreros mexicanos, y en la irresponsabilidad frecuente de las autoridades marítimas y administrativas, que por supuesto deben cambiar esta mentalidad absurda. Otro factor técnico es la utilización de bragas que no corresponden a la clase de mercancías, que llevan a la deformación del envase y su contenido. Se prohíbe utilizar bragas metálicas para las mercancías en sacos, fardos y otro tipo de mercancías de envase débil. En la práctica internacional se ha comprobado que surgen mayores pérdidas en la noche que durante el día.

Al embarcar las mercancías voluminosas de largo metraje,

(tubos y rieles), hay que prestar particular atención a que éstos no se caigan de los atados durante la elevación. Ha habido casos que cuando las mercancías de este tipo se caen de la cubierta superior, averían la cubierta inferior del buque.

No se puede permitir que las mercancías en desplazamiento choquen con otras mercancías, las brazolas de escotilla, la arma dura y la cubierta.

Se prohíbe utilizar los dispositivos de agarre para los barriles pesados, cuando el personal portuario emplea ganchos siempre se deterioran las mercancías. Para mayor seguridad de la vida del trabajador portuario y para mayor calidad en el transporte de las mercancías, es necesario utilizar calzado especial para evitar que las mercancías se ensucien y se inflamen.

Los deterioros de las mercancías, se dan a consecuencia de la mala colocación de las mismas para su transporte, a la sobretensión de la estructura del envase, o del desplazamiento de las mercancías durante su balanceo en el barco. La colocación errónea de las mercancías en los cajones producen rupturas y fisuras en las tablas de los cajones, propiciando el deterioro del empaque interior con las consecuencias inmediatas de avería, escape o derrame del contenido, debido a la presión de las capas superiores de las mercancías. Por ejemplo la colocación incompacta de los barriles produce una presión excesiva local sobre los remaches de los barriles, su rotura o deformación, produce el escape del contenido.

En el caso de las bodegas en los buques, si las mercancías se colocan mal, puede ocurrir un desplazamiento de las mercan-

cías durante el balanceo del buque en las tormentas, ocasionando roturas en los envases y deterioro en las mercancías, pero esto no es todo, las mercancías fibrosas y las embaladas en fardos y atadas con cintas metálicas, pueden ser causa de incendios en los buques, ya que la fricción de las cintas metálicas de los fardos unos con otros pueden provocar una chispa en la bodega y provocar un incendio. En la práctica marítima se conocen algunos casos a consecuencia de la colocación incorrecta del algodón, lino, cerillas y líquidos de fácil inflamación, lógicamente también otras mercancías no especificadas aquí, pero podemos llegar a la siguiente conclusión, la sujeción incorrecta de las mercancías y su colocación provocan averías y naufragios, adicionada con grandes pérdidas materiales y humanas.

Otra de las grandes causas del deterioro y pérdida de las mercancías lo produce el mal *apilado* de las mercancías en el puerto, ya que ésta puede llevar a la destrucción de la pila, al deterioro y pérdida de las mercancías, originando accidentes y hasta produciendo víctimas.

El deterioro es debido al aplastamiento de las mercancías y tiene lugar cuando el apilado es demasiado alto y las capas inferiores no soportan la presión creada. La altura límite del apilado va de acuerdo a la solidez del envase y para esto se establece una altura límite admisible en el apilado de las mercancías. Habitualmente la altura de las pilas es de 5 metros, de acuerdo, al tipo de envase que se destina se aumenta o se reduce; pero por lo regular así queda en esa altura en la práctica exportativa mexicana e internacional.

Las mercancías pesadas de envase sólido pueden ser deterioradas al ser aplastadas en las bragas bajo su propio peso, en este caso deben de utilizarse bragas dobles y poner en ellas juntas de madera, la falta de cuidado en el apilado y el estibaje, causan grandes pérdidas, que suelen pagarse por el fletador y con la subsecuente responsabilidad de la empresa naviera.

Las puntas agudas de las juntas, los clavos y las desigualdades pueden rasgar los sacos, averiar los fardos y los rollos de papel, las manchas de aceite sobre el material de empaquetadura y de separación pueden ser causa de inflamación espontánea de las sustancias fibrosas. El aislamiento incorrecto de estas mercancías casi siempre produce el deterioro de dichas mercancías al tocar el metal.

La falta de insuficiencia de tablas de estiba al almacenar las mercancías lleva inevitablemente al deterioro (humectación, herrumbre), de las mercancías. La insuficiencia de dicho material puede producir la destrucción de las pilas de mercancías.

El deterioro de las mercancías por causa de su mojadura y humectación puede suceder a bordo del buque, en un depósito y durante su transbordo. A bordo de un buque las causas de la mojadura de las mercancías puede ser: la penetración del agua a través del cuerpo y las tapas de la escotilla, la avería de las tuberías, el líquido de los envases averiados que se vierten, la fuga del contenido de los tanques de lastre y la evaporación de las mercancías húmedas.

Se prohíbe ubicar las mercancías líquidas por encima de las secas, a las que afecta la humedad durante la travesía, y esto

se puede prevenir durante el trayecto observando el nivel del agua en los imbornales y evacuarlos a tiempo sin permitir que se mojen las mercancías principalmente si son peligrosas por la reacción que se ignora pueda acarrear.

Por lo que respecta a las mercancías higroscópicas, el almacenamiento se realiza directamente sobre el suelo sin soporte, la mayoría de las mercancías generales al almacenarlas a cielo raso requieren ser protegidas contra las mojaduras y la humectación, para lo cual es necesario utilizar soportes de altura suficiente, amparos de lona o toldos, así como tomar las medidas del caso orientadas a lograr que el área de depósito resulte cómoda.

El embarque de las mercancías durante la lluvia puede ocasionar el deterioro de éstas en la travesía, en estos casos es necesario cesar el embarque, tapar las bodegas y abrigar las mercancías en la orilla.

La humedad elevada del aire en la bodega puede provocar la transpiración de los cercados de bodega o de las mercancías, el humedecimiento de las mercancías y, a su vez la activación de los procesos bioquímicos, la vitalidad de los microorganismos en la masa de las mercancías, la oxidación de los metales y la variación del compuesto de las mercancías de fácil deterioro, al apelmazamiento y la compresión de las mercancías.

Cuando la temperatura es más alta que los límites marcados, las mercancías de fácil deterioro se someten a nocivas influencias, bruscamente aceleradas por los microorganismos y los procesos bioquímicos. A temperaturas inferiores al punto de congelación, muchas mercancías pierden sus cualidades (sabor, color,

poder germinativo, solidez, estructura). Las influencias de temperatura las recientes no solamente las mercancías de fácil deterioro, sino también otra serie de mercancías como por ejemplo: los artículos de confitería y de goma, las mercancías farmacéuticas, el caucho. Es posible disminuir la influencia nociva de la temperatura sobre las mercancías y hasta evitarla en un buque ordinario, distribuyendo en forma adecuada las mercancías en las bodegas, apartando las mercancías a las que afecte el calor de las fuentes de calor y protegiéndolas de otras mercancías.

Las cualidades desconocidas de las mercancías las cuales no son del dominio del transportador ni del fletador, pero principalmente las no comunicadas pueden ser causa del deterioro de las mercancías en la bodega, imposible a veces de evitar con los cuidados del transporte.

Las causas del deterioro de las mercancías pueden ser los olores, el polvo, la suciedad, las evaporaciones nocivas y un olor fuerte puede echar a perder los productos alimenticios, así como diferentes productos industriales y de consumo. Entre las mercancías que desprenden olores están: el café, los alquitranes, los productos derivados del petróleo, la pimienta, las pieles, el pescado salado, y otros más, el ensuciamiento y el polvo causan un gran daño a las mercancías, por ejemplo si se transporta cemento, sosa, minerales no ferrosos, hulla y otras mercancías pulverulentas junto con productos alimenticios, así como productos de precisión de metal que pueden llegar a deteriorarse.

## B. Causas de la Merma de las Mercancías y las Normas de la Merma Natural

La merma de las mercancías aparece bajo la influencia de los factores naturales, como una falta de precaución, negligencia por parte de los funcionarios de puerto de algunos países en desarrollo, entre ellos nuestro país, la falta de equipo especializado también es una causa de merma.

En el tráfico marítimo internacional existen cinco tipos de merma en las mercancías que son las siguientes:

- a. Pulverización,
- b. Desparramado
- c. Escape
- d. Volatilización
- e. Merma de peso por secamiento.

### a y b. La Pulverización y el desparramado

Son fenómenos semejantes que se dan a consecuencia del proceso de transbordo y están acordes con las cualidades de la propia mercancía y su envase. Sufren pulverización y desparramado todas las mercancías a granel y a montón, las pulverulentas y las de envase no compacto.

Una cosa muy común es que durante el transbordo del grano por medio de los transportadores, tiene lugar la separación de las impurezas ligeras, esto mejora la calidad del grano, pero lleva a la disminución del peso. Para conocer la magnitud de la merma, la impureza separada se recoge y se pesa, lo que se formaliza en un acta respectiva, informando la cantidad de impurezas separadas.

En el proceso de pulverización de las mercancías embaladas se da a consecuencia de las sacudidas y golpes durante las operaciones de carga y descarga, o durante la travesía de los productos pulverulentos, ya que éstos penetran fuera del envase a través de orificios muy pequeños, a mayor pulverización se someten los productos pulverulentos embalados en sacos de yute, de lino y de kenaf. Los que se embalan en sacos de papel, barriles, cajas y forros de polietileno están más protegidos contra la pulverización.

#### c. Escape

Es la pérdida de una parte de las mercancías líquidas, transportadas en tanque o en envases, debido a las ranuras e incompactación de los envases, recipientes, las capacidades o los acoplamientos de las tuberías. Se puede prevenir el escape hermetizando bien los envases, los recipientes y las tuberías.

#### d. Volatilización

La sufren tanto los líquidos (productos derivados del petróleo, alcohol, éter, alquitranes), los productos sólidos tales como la naftalina, canela y vainilla, este aspecto de volatilización es irreversible, por eso estas mercancías se transportan en envases hermetizados.

Un aspecto de la volatilización es la evaporación difusa del líquido que se halla en un envase de madera, la intensidad de difusión y la evaporación del líquido está relacionado con las cualidades del producto, la densidad del material, la cantidad de veces que se utiliza un envase, así como los parámetros

del medio ambiente, cuando menor es la densidad del material, mayor la temperatura, y sequedad del aire en el local, tanto más mayor es la difusión y la evaporización, es mayor el peligro de volatilización.

#### e. Merma de Peso por Secamiento

Es la evaporación completa o parcial de la humedad incorporada en las mercancías, sufren merma de peso por secamiento las mercancías que contienen humedad: granos, mercancías fibrosas, ciertos productos alimenticios y sustancias químicas.

La merma por secamiento depende de las cualidades de las sustancias, el envase y las condiciones del medio ambiente, por ejemplo en un local cerrado el proceso de evaporación de un líquido se realiza hasta que el medio ambiente se sature de vapores de dicha sustancia.

En un local abierto el proceso de evaporación se realiza ininterrumpidamente sobre la merma del peso por secamiento, influye también el clima y el tiempo en los puertos de expedición y de destino, así como durante la travesía y la estación del año, la duración en tiempo de almacenamiento, la estructura y equipamiento del buque, el modo de embarque y desembarque de las mercancías, el envase y el embalaje, y las propiedades de ciertas mercancías adyacentes.

De acuerdo a la especie de mercancías, la merma de peso por secamiento puede ser recobrada o también irreversiblemente inrecobable.

Algunos doctrinarios del transporte marítimo internacional toman mucho énfasis en la merma natural de las mercancías, que

es la disminución de su masa por influencia de las causas naturales, siendo normales las condiciones del proceso tecnológico de almacenamiento y de transporte de las mercancías.

Es posible disminuir las pérdidas por causa de merma natural, pero es más eficiente prevenirlas por los siguientes métodos:

1. Embalando las mercancías en envases que respondan a las propiedades físico-químicas de éstas.
2. Utilizando mecanismos de transbordo y dispositivos de agarre de carga que correspondan al modo peculiar de las mercancías.
3. Tomar muy en serio las normas de transbordo, transporte y especificaciones técnicas modernas, con aplicación en los buques, depósitos y maquinaria, que aseguren la integridad de las mercancías.

Sin embargo es prácticamente imposible prevenir por completo la merma natural de las mercancías. Lograr esto no es racional cuando los gastos para prevenir la merma sobrepasa el costo de las pérdidas, en este caso se establecen normas internacionales de merma natural a base de medidas de merma de las mercancías, siendo normales las condiciones de trabajo y de almacenamiento junto con las de transbordo de las mismas.

Las normas de merma se determinan por medios científicos de acuerdo al tipo de mercancías, a la diferencia según la distancia del transporte, la época del año y su envase, como por ejemplo el petróleo y sus derivados, la industria del coque, y químico vegetal.

Para los productos del petróleo que se transportan en buques-tanque se toma en cuenta la temporada de navegación y por separado se registran las pérdidas durante el relleno o el vertimiento. Esta normatividad no se toma en cuenta, si las mercancías se transportan en embalaje hermetizado; metálico, soldado, de cristal o de cerámica, cubierto con lacre o alquitrán, tampoco se utiliza para ciertas mercancías higroscópicas, que en las condiciones ordinarias de transporte por mar son propensas a absorber el agua, como lo son el material fibroso, forestal o el té.

Cuando los transportes son mixtos o multimodales, las normas de la merma natural se calcula por separado con respecto a cada tipo de transporte y para las mercancías que se desparraman o escapan, aumenta de uno a tres veces con respecto a cada transbordo de ferrocarril y de uno a dos veces con respecto de buque a buque.

Las normas de la merma natural se utilizan cuando tiene lugar la disminución de la masa de las mercancías y no hay otras causas justificables de la falta de mercancías, con excepción de la presunción de robo o extravío, conforme al artículo 39 de nuestra Ley Aduanera.

Art. 39. Se presume que fueron introducidos al país:

- I. Las mercancías contenidas en bultos faltantes, cuando al efectuarse la descarga exista diferencia respecto de las consignadas en los manifiestos o guías de carga, a menos que dentro de un plazo de dos meses en tráfico marítimo, o en un mes en tráfico aé-

reo contados a partir de la fecha de terminación de la descarga se demuestre que:

- No fueron cargadas
- Fueron perdidas en accidente
- Fueron descargadas en lugar distinto, o
- Por error quedaron a bordo del medio de transporte.

### C. Parásitos que Causan Daño a las Mercancías y Medios de Lucha Contra Ellos

Entre los parásitos de las mercancías a granel como por ejemplo los cereales, se encuentran los insectos, los roedores y los pájaros, los parásitos son los causantes del deterioro de las mercancías, ya que producen cambios cuantitativos y cualitativos en las mercancías adicionando a su deterioro y pérdida. Son peligrosos los insectos para la sanidad y un caldo de cultivo epidemiológico.

Los tipos de medidas son de dos formas:

1. Profilácticos
2. De exterminio.

1. Las medidas profilácticas son las principales y más efectivas, consisten en no permitir la contaminación de los depósitos de los buques y de los vagones con parásitos, en crear condiciones desfavorables para el desarrollo de la vida de los parásitos durante el almacenamiento y transporte de las mercancías; con este fin es necesario tener:

- a. Limpios los depósitos y la bodega del buque,

- b. Asegurar una buena ventilación,
- c. Desinfectar los locales,
- d. Depositar sustancias de olor repelente para los insectos.

Cuando se reciben las mercancías se verifica su estado en certificados cualitativos y por medios directos (inspección), rechazándose las mercancías con parásitos. Para evitar que las ratas de las orillas de los puertos penetren a bordo del buque, se ponen pantallas metálicas sobre los cables de amarre, y se observan cuidadosamente las pantallas durante la noche.

Se inspeccionan las mercancías y los envases que se embarcan, por los cuales normalmente penetran las ratas. Para evitar que entren las ratas con el grano a través de los transbordadores de grano neumático, sobre los tubos de los últimos se ponen rejillas bastante tupidas y rígidas, los orificios y venteos respectivos de los buques se recubren con rejillas metálicas.

2. Medidas de Exterminación, estas medidas se toman en cuenta cuando ya existen a bordo del buque, en el depósito u en la bodega roedores y parásitos. Estas medidas dependen de su género y difusión, se dividen en físicas: trampas y cepas, químicas: veneno y productos venenosos. Son de mayor eficacia los medios químicos para exterminar los parásitos, que deterioran las mercancías, ya que los roedores y los insectos parásitos no sólo deterioran las mercancías, sino que también son portadores de enfermedades infecciosas. La lucha contra estos parásitos roedores la llevan a cabo la S.S.A. en coordinación con la S.C.T., la Sría.

de Marina y la Comisión Coordinadora de Puertos, por medio de estaciones especiales de sanidad y cuarentena adjuntos a los puertos, en realidad en la práctica no funciona en nuestro país.

#### D. Tipos de Pérdidas de las Mercancías Líquidas y a Montón

Las pérdidas de las mercancías pueden dividirse en tres tipos: cuantitativos, cualitativas-cuantitativos, y cualitativos.

##### Cuantitativos:

Son las pérdidas de las mercancías líquidas, debido al escape, cuando la calidad de las mercancías restantes permanece invariable. Para evitar dichas pérdidas es necesario mantener la hermeticidad de los tanques y del equipo de transbordo, troquelar y soldar nuevamente las juntas. cambiar los prensaestopas, observar el relleno de los tanques, sin admitir el sobrerelleno. En los buques, en los lugares de acoplamiento de las mangueras de carga se ponen bandejas para recoger la mercancía infiltrante.

Antes de empezar la carga de un buque se debe comprobar la impermeabilidad de los tanques, el sistema de carga, los sistemas de limpieza y calentamiento, el de conducción de gases y de medición, entre las pérdidas cuantitativas se encuentran también las debidas a la adhesión de las mercancías a las paredes de los tanques. Las pérdidas cuantitativas de las mercancías a granel y a montón aparecen en el caso que las mercancías se desparramen o varien su humedad. En último de los casos se hacen los cálculos respectivos de la cantidad de mercancía que se pierde.

##### Pérdidas Cuantitativas-Cualitativas:

Estas pérdidas en las mercancías es a consecuencia de la

evaporación, pero es principalmente en los líquidos y se manifiesta cuando disminuye la cantidad de mercancías y empeora su calidad, ya que se evaporan los más valiosos compuestos, para evitar la evaporización es preciso obtener en lo posible para nuestro país, una técnica de hermetización completa de los recipientes y de los tanques para evitar el libre intercambio de gases del recipiente con el medio ambiente. Para esto los tanques se llenan al máximo con el líquido y se ponen tapas flotantes o las mercancías se almacenan sobre la almohada de agua, se deben pintar los cascos de los petroleros de color claro y debe de rociarse la cubierta con agua para disminuir la evaporación.

Las pérdidas cuantitativas y cualitativas de las mercancías a montón, particularmente de la hulla y los fertilizantes granulados, aparecen como resultado de la disminución y pulverización de las mercancías, durante el almacenamiento o el transporte del lignito y ciertos carbones de poca resistencia, sufren un proceso natural de oxidación, que tiene como consecuencia la disminución de la capacidad calorífica y la reducción de su cantidad. Dichas mercancías no pueden almacenarse durante largo tiempo en los puertos, deben ser transportados lo más rápido posible a los lugares de destino.

#### Pérdidas Cualitativas:

Es el cambio de calidad en las mercancías, en el caso de conservarse su cantidad, esto tiene lugar al ensuciarse y mezclarse diferentes mercancías, lo que a veces es inadmisible. Por ejemplo, está prohibido llenar los recipientes con keroseno de alumbrado y gasolina para aviación después de que han contenido

gasolinas. No se admite la penetración del keroseno y de la gasolina de los aceites. Para prevenir las pérdidas cualitativas de los productos del petróleo, es necesario preparar el buque para una recepción correcta del mismo, para esto es necesario tener cuidado del cierre de los dispositivos, no permitir que se mezclen las mercancías, los sistemas de carga deben de estar limpios y responder al tipo de clase de mercancías.

Se causa un gran daño a la economía nacional la mezcla de las mercancías a montón en los puertos, pues producen gastos complementarios para la clasificación de las mercancías que cuesta mucho dinero y no es correcto despilfarrar dinero por falta de cuidado en una situación de crisis como en este momento en nuestro país.

#### 4.4. PRINCIPIOS PARA ASEGURAR LA INTEGRIDAD DE LAS MERCANCIAS

##### A. Principios generales para asegurar la integridad de las mercancías durante su transporte por mar

En materia comercial con efectos internacionales, tanto la empresa exportadora como la empresa importadora, tratan de buscar que las mercancías lleguen en óptimo estado de integridad, esto también ocurre entre personas físicas, al menos yo no compraría unos cigarrillos partidos o menoscabados en su sabor o presentación, pagando un precio como si estuvieran íntegros, esto es por lo que respecta a las mercancías en general, ya que en esta parte del capítulo se buscan, las condiciones que aseguren la inte-

gridad de las mercancías. Esta integridad puede formularse del modo siguiente:

- a. Las mercancías deben encontrarse en un estado óptimo de embalaje de antemano antes de ser transportadas, ya que el embalaje tiene que soportar la influencia de un complejo de factores agresivos, propios de las condiciones del transporte por mar.
- b. Las especificaciones del transporte de las mercancías debe responder a las propiedades y tienen que ser estipulados de antemano.
- c. Los funcionarios del puerto y de navío, deben cumplir a la letra las reglas y las especificaciones del transporte de las mercancías y tomar todas las medidas necesarias para asegurar la integridad de las mismas.
- d. La tipificación del envase y del embalaje debe de responder según las necesidades y requerimientos correspondientes a asegurar la protección eficaz de las mercancías, contra los factores agresivos exteriores durante toda la travesía, en las condiciones ordinarias de transporte.
- e. El envase y el embalaje debe de ser cómodo para las operaciones de carga y descarga, el embalaje de las mercancías peligrosas debe de responder conforme a su rotulado, además de formar anuarios de marcación de mercancías.

El régimen de transporte de las mercancías depende de sus propiedades y de las condiciones de transporte, al transportar y

almacenar las mercancías de régimen especial, las de fácil deterioro, las peligrosas, el ganado y los productos ganaderos, deben observarse regímenes especiales. Al transportar productos de fácil deterioro se presta particular atención a los regímenes de temperatura y humedad, así como de ventilación, relativos al transporte y almacenamiento; al transportar las mercancías peligrosas a los regímenes de seguridad, al transportar ganado y productos ganaderos, a los regímenes de sanidad y veterinarios.

En la comunidad internacional existen múltiples principios para asegurar la integridad de las mercancías. La Cámara de Comercio Internacional busca una unificación pese a la diversidad, la práctica comercial internacional ha aceptado en forma consuetudinaria y reglamentaria los siguientes aspectos más importantes que son:

#### B. Tipificación de las Mercancías y Embalaje

La tipificación de los artículos, los envases y el embalaje de las mercancías permite asegurar en el transporte marítimo la integridad de las mercancías, mejorar el aprovechamiento de la flota, los almacenes y las máquinas de transbordo, acelerar la construcción de los buques en los astilleros, mecanizar las operaciones de carga y descarga, así como el registro de las mercancías manipuladas.

Si las mercancías se transportan en embalaje estandarizado, no hace falta volver a pesarlos, lo que exigiría mucho tiempo y gastos de recursos materiales. Estas mercancías de embalaje estandarizado se componen fácilmente en paquetes, se disponen en

forma correcta en la bodega de los buques, con lo que se obtienen la reducción del tiempo de estancia de los barcos, la carga, y se asegura la integridad de las mercancías al transportarlas.

En México las fuentes jurídicas que regulan el comercio exterior están diversificadas y a veces son incongruentes, he indicado que el Ejecutivo Federal tiene a su cargo el control de las exportaciones, para cumplir esta importante tarea, el Ejecutivo Federal ha delegado competencias especialmente a las Secretarías de Estado. Así como a otros organismos descentralizados propiciando multiplicidad de funciones, que a veces entorpecen el comercio exterior aún con la política de "ventanilla única" de mayo de 1983 del I.M.C.E.<sup>63</sup> Las normas del Ejecutivo Federal para la protección de la integridad de las mercancías, las normas de empresa o de la rama en la industria, desafortunadamente no existen en México, como lo hay en otros países por ejemplo la U.R. S.S., U.S.A., Francia, entre otros. Es desalentador mencionar que tampoco existe tipificación, a menos que el artículo 254 de Ley de Navegación y Comercio Marítimo lo menciona en una forma general:

Art. 254. Durante los movimientos de carga y descarga el consignatario, su representante, o el agente del naviero, deberán vigilar el manejo adecuado de las mercancías.

Pero considero que esto no es suficiente para la integridad

<sup>63</sup> Porraz, Mauricio, "Resolver los Problemas con los Medios de Abordo", en Revista Expansión, México, vol. XVI, núm. 382, Enero, 1984.

de las mercancías, y el seguro marítimo en esta misma Ley menciona en su artículo 238, que el asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionadas por vicios ocultos en las cosas pero sólo en caso de que estén aseguradas las mercancías.

Es necesario que en México haya una reglamentación de normas de caracter federal para cuidar la integridad de las mercancías, con esto se elevaría la calidad del funcionamiento de nuestro transporte y un estado transportable óptimo y sin riesgo de las mercancías.

### C. Envases y Embalajes de las Mercancías

Se llama envase, al artículo destinado a disponer de él al embalar los productos, para asegurar la integridad de las mercancías durante el almacenamiento y el transporte.

Se llama embalaje a un complejo de medidas enfiladas a garantizar la integridad de los productos durante su almacenamiento y transporte protegiéndolos mediante los envases y los materiales de embalaje en estado transportable.

Los envases se dividen en:

a. internos

b. externos.

a. Internos (de consumo)

1. botellas

2. latas

3. cajas

4. paquetes
5. cucuruchos, y otros.
- b. Externos (de transporte)
  1. barriles
  2. tambores
  3. fardos
  4. sacos
  5. cajones
  6. listonados
  7. bidones
  8. corral de madera, y otros.

Según la capacidad de resistir las influencias mecánicas exteriores, se distinguen tres tipos de envases:

- i. Rígido. conserva su forma estando lleno o vacío y hasta soporta una presión durante el transporte.
- ii. Medio rígido. que al hallarse vacío, conserva su forma pero no soporta presión.
- iii. Blando. que una vez libre del contenido toma su forma inicial plana.

La unidad de envase con contenido en la práctica marítima se denomina unidad de carga o bulto de carga.

#### Embalaje

Para embalar las mercancías se emplean materiales auxiliares. El material que se coloca entre ciertos embalajes interiores o artículos, se llama de "empaque" o juntas y se destinan a

prevenir el desplazamiento de los embalajes o artículos en el interior del envase externo y para suavizar los golpes y sacudidas. El material, que en caso del deterioro del envase interno previene o hace disminuir el derrame ulterior de las sustancias transportadas se llama "absorbente".

Desde el punto de vista de la protección de los productos contra la influencia externa y de la prevención de que la sustancia salga del envase, el material de embalaje puede ser: impenetrable (que no deja pasar la humedad del aire), impermeable (que no deja pasar el líquido), sólido (que no se rompe en las condiciones normales de transporte), denso (que previene el vertimiento de la sustancia seca), inerte (que no entra en reacción peligrosa con las sustancias en contacto).

Se distinguen los siguientes modos de empaquetar el envase: hermético (impermeable al vapor), eficaz (impermeable al líquido), denso (impermeable a la sustancia seca).

En envase puede ser sencillo (que se utiliza una sola vez), de mucha circulación (destinado para ser utilizado muchas veces), de muchos fines (para diferentes productos) y especial (para artículos o productos determinados).

#### D. Rotulado (marcación) de las Mercancías

Son las diferentes marcas, dibujos e inscripciones que se ponen en las mercancías para identificarlas e indicar sus cualidades y modos de almacenamiento y transbordo.

Todas las mercancías que son transportadas por mar se someten a la marcación, el rotulado se pone directamente en los bul-

tos por medio de la pintura, estampado o pirograbado, pegando los rótulos hechos de papel, carbón, madera contrachapada, plástico o metal. Los rótulos hechos de papel y cartón se pegan, los hechos de madera contrachapada, metal o plástico se sujetan por medio de tornillos, clavos o alambre. Para la marcación de las mercancías hay que emplear pintura que no experimente la influencia de la humedad, los rayos del sol, los ácidos y álcalis. La pintura no debe borrarse ni estropear las mercancías.

El rotulado mercantil internacional, lo hace el fabricante de las mercancías y contiene el nombre, sede y marca de la fábrica, denominación, tipo, clase y el artículo de las mercancías, fecha de fabricación, masa del bulto bruto y neto.

El rotulado que hace el fletador en el envase de transporte debe contener el texto distintivo y las marcas de precaución. El texto distintivo comprende las inscripciones principales y adicionales, entre las inscripciones principales se cuentan: el nombre del consignatario, el lugar de destino, el punto de transbordo, el número de orden de cada bulto en un lote (numerador), la cantidad total de los bultos en un lote (denominador). Las inscripciones adicionales que son: la masa del bulto en bruto y neto (kg); las dimensiones exteriores del bulto (longitud, anchura, altura, diámetro en metros, el volumen en metros cúbicos, o bien la capacidad en litros), a las mercancías peligrosas les pone el rótulo de peligro según el modelo internacional, las inscripciones se hacen según el idioma de pedido en las exportaciones.

Todos estos aspectos en mi consideración son los más impor-

tantes como principios para asegurar la integridad de las mercancías. Ya que es prácticamente imposible hacer una descripción de tallada de cada una de ellas, en la práctica comercial e internacional marítima todos estos elementos están en sumo grado estrechamente relacionados.

#### 4.5. MERCANCIAS PELIGROSAS Y DE FACIL DETERIORO

##### A. Mercancías Peligrosas

En el año de 1956 el comité de expertos del Consejo Económico y Social adjunto a las Naciones Unidas<sup>64</sup> concluyó la composición de un enlistado de las mercancías peligrosas y propuso una clasificación de los rótulos de peligro, que fueron recomendados a todos los gobiernos y las organizaciones internacionales para su uso práctico. En la práctica internacional se conocen como Organismos Especializados, este comité de expertos continuó con los trabajos, perfeccionando y ampliando el listado, elaborando nuevas proposiciones relativas al transporte de las mercancías peligrosas. En 1970 N. U. publicó un nuevo texto ampliado con las recomendaciones del comité de expertos del Consejo Económico y Social para el transporte de este tipo de mercancías y en 1973 los suplementos de ello.

En la actualidad un grupo de especialistas de la Comisión Económica Europea ante N. U. y el Comité de Seguridad para

<sup>64</sup> Sorensen, Max, (compilador), *Manual de Derecho Internacional Público*, Editorial Fondo de Cultura Económica, México, 1978, pp. 132-141.

el Transporte en Ferrocarril revisan los convenios Europeos y las reglas para el transporte carretero, ferrocarrilero y fluvial, con el efecto de poner concordancia con las recomendaciones del comité de los expertos del Consejo Económico y Social.

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (I.A.T.A.), también revisa sus reglas para el transporte de las mercancías peligrosas a la luz de las recomendaciones mencionadas.

Las recomendaciones del comité de expertos del "ECOSOC", *Economic and Social Council* de las N. U. formaron parte del capítulo VII de la Convención Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar en 1960, de la cual México es parte suscrita, determina la clasificación y los postulados básicos relativos al embalaje.

El Rotulado, la Formalización y las Especificaciones del Transporte de las Mercancías Peligrosas en los Buques.

La convención de 1960 entró en vigor el 27 de mayo de 1965, en el transcurso de los años de 1962 a 1965, el subcomité para el transporte de las mercancías peligrosas de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.)<sup>65</sup> con arreglo a la recomendación de la 56 Conferencia Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar de 1960, elaboró el Código Internacional del Transporte Marítimo de las mercancías peligrosas, el cual se basa por completo en las recomendaciones del comité de expertos de las N. U. El subcomité del (O.C.M.I.) para el transporte de las mercancías peligrosas continúa con sus labo

<sup>65</sup> Diario Oficial de la Federación, 23 de octubre de 1980.

res perfeccionando el código y elaborando nuevas reglas de transporte de las mercancías peligrosas en tanques, containers, cisternas, buques con remolque o sin él y los transbordadores. Toma parte en la elaboración del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación en el Mar y en la Convención Internacional para la Manipulación de las Mercancías Peligrosas en los puertos marítimos la delegación de los países en desarrollo.

En conclusión y de conformidad con las recomendaciones del comité de los expertos del E.C.O.S.O.C. de las N.U. y del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, las mercancías peligrosas se clasifican del modo siguiente:

1. Sustancias explosivas.
2. Gases: comprimidos, licuados o diluidos bajo presión.
3. Líquidos de fácil inflamación.
4. Sustancias sólidas e inflamables.
5. Sustancias sólidas de inflamabilidad espontánea.
6. Sustancias que desprenden gases de fácil inflamación al entrar en contacto con el agua.
7. Sustancias oxidantes.
8. Peróxidos orgánicos.
9. Sustancias tóxicas.
10. Sustancias Infecciosas.
11. Sustancias radiactivas.
12. Sustancias cáusticas y corrosivas.
13. Otras sustancias peligrosas.

Basados en las recomendaciones de las N. U., las mercancías peligrosas deben tener símbolos de peligro, en nuestro país los ordenamientos de las mercancías peligrosas se encuentran incluidos en los ordenamientos legales con respecto a los problemas ma  
rítimos, estos ordenamientos son los siguientes:

- a. Fideicomiso para la adquisición, venta, arrendamiento y trans  
misiones de equipo marítimo y portuario. Secretaría de Hacien  
da y Crédito Público, fideicomitente Nacional Financiera, S.  
A.; fiduciario, sustitución Banco Nacional Pesquero y Portua-  
rio, S.A., Federal Diario Oficial del 11 de noviembre de  
1981.
- b. Programa Nacional de Desarrollo de las Zonas Fronterizas y Zo  
nas Libres -que ya fué aprobado. Desarrollo Económico y So-  
cial, Desarrollo Turístico, Importaciones y Exportaciones. De  
sarrollo Industrial, Desarrollo Agropecuario, pesca, comer-  
cio, abastos, maquiladores, y otros. Federal Diario Oficial  
del 12 de noviembre de 1981.
- c. Convenio Internacional de carácter bilateral con España sobre  
transporte marítimo. Federal Diario Oficial 27 de noviembre  
de 1981.
- d. Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar derra  
mes de Hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, pu  
blicación versión abreviadas o Comisión Intersecretarial de  
Saneamiento Ambiental, Subcomisión de Prevención y Control de  
la Contaminación del mar, Secretaría de Salubridad y Asisten-  
cia, de Agricultura y Recursos Hidráulicos, de Asentamientos  
Humanos y Obras Públicas, de Patrimonio y Fomento Industrial,

de Trabajo y Previsión Social, de la Defensa Nacional, de Marina, de Comunicaciones y Transportes, de Gobernación, de Programación y Presupuesto, de Relaciones Exteriores, de Pesca, Petróleos Mexicanos, Organismo de Coordinación Regional o local. Federal Diario Oficial 8 de diciembre de 1981.

Comisión del Programa de Puertos Industriales, creación, Comisión Intersecretarial, Secretarías de Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Programación y Presupuesto, Patrimonio y Fomento Industrial, Comercio, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes, Educación Pública, Salubridad y Asistencia, Trabajo y Previsión Social. Directores de Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad. Federal Diario Oficial 10 de diciembre de 1981.

Coordinación General del Programa de Puertos Industriales, creación. Organo desconcentrado, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Funciones e integración. Federal Diario Oficial 12 de diciembre de 1981.

Convenio Internacional sobre Seguridad e Higiene en los trabajadores portuarios, aprobación. Cámara de Senadores. Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo. Seguridad Social. Federal: Diario Oficial 18 de diciembre de 1981. Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar y anexo, aprobación. Cámara de Senadores. Marinos.

Federal: Diario Oficial 18 de diciembre de 1981.

Permiso de Importación o exportación. Registro de personas

acreditadas. Secretaría de Comercio, Dirección General de Controles al Comercio Exterior, delegaciones federales.

Federal: Diario Oficial del 24 de diciembre de 1981.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo, artículo 50. Reforma administración descentralizada, organización. Poder Ejecutivo Federal. Reglamentación, bases. Organismos públicos descentralizados con personalidad jurídica y patrimonio propios, facultades. Administración de Instalaciones Portuarias, recursos financieros y humanos. Prestación de servicios portuarios. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, autorizaciones, autoridad de cada puerto. Consejo de administración, integración, representantes de dependencias y gobiernos competentes en actividades portuarias. Dirección General. Comisarios o Consejo de Vigilancia.

Federal: Diario Oficial del 28 de diciembre de 1981. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Baja California. Puerto de Ensenada. Servicios de remolque, obligatorio. Embarcaciones.

Federal: Diario Oficial 30 de diciembre de 1981.

Ley Aduanera, publicación. Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, Leyes: de Valoración Aduanera de las "Mercancías" de Importación, la que crea el resguardo aduanal; Reglamento del Código Aduanero, para el Fomento de la Industria Maquiladora y el de las plantas de montaje de vehículos y los decretos que crearon las Zonas Libres de Baja California, parcial de Sonora, Baja California Sur y Quintana Roo, vigencia. Poder Ejecutivo Federal, Secretaría de Hacienda y Crédito Pú-

blico, facultades, Oficinas Postales de Cambio, facultades, obligaciones. Agentes Aduanales, requisitos, derechos y obligaciones. Contribuyentes y Transportadores. Obligaciones. Ley Aduanera, mercancías, entrada y salida, transporte, tránsito interno e internacional, destino, control, depósito; abandono en favor del Fisco Federal, plazos. Despacho Aduanero. Almacenaje Aduanal. Comercio Exterior. Libre Competencia. Ley Aduanera, Impuestos, generales y adicionales al Comercio Exterior y generales de Importación y Exportación. Importaciones y Exportaciones, depósito fiscal e industrial, Importadores y Exportadores, obligaciones, Registro Nacional. Ley Aduanera. Desarrollo Portuario, franjas fronterizas, Zonas libres. Zonas de Vigilancia e Inspección. Ley Aduanera, Infracciones, Contrabando, Sanciones. Recursos Administrativos.

Federal: Diario Oficial 30 de diciembre de 1981.

Tarifa de Impuesto General de Importación, "Subsidios", cuotas ad-valorem. Comisión Intersecretarial, Facultades Industria.

Federal: Diario Oficial 4 de enero de 1982.

Estímulos fiscales, monto. Inversión de personas físicas, Requisitos. Mercado Nacional de Valores. Fondo de Promoción Bursátil, Certificados de Promoción Fiscal.

Federal: Diario Oficial 4 de enero de 1982.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, aprobación. Cámara de Senadores. Organización de las Naciones Unidas.

Federal: Diario Oficial 20 de enero de 1982.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Director General de Tráficos, Maniobras y Servicios Conexos, autorización por ajustar tráficos. Servicios Públicos de maniobras en Zonas Federales Marítimas y Terrestres.

Federal: Diario Oficial 22 de enero de 1982.

Impuesto General de Importación, tarifa, reforma. Aduanas. Aranceles.

Federal: Diario Oficial 4 de febrero de 1982.

Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional donde habrá de registrarse los actos y documentos previstos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Establece la organización del registro, el procedimiento para el registro, normas relativas a las inscripciones y al recurso de inconformidad.

Federal: Diario Oficial 29 de agosto de 1980.

- Organización Consultiva Marítima Internacional. Decreto que aprueba las enmiendas a la Convención Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental adoptados mediante la resolución A. 358 (IX), de la Asamblea General de la mencionada organización, al 14-IX-1975 (D.O. 23-X-1980).

El tener cuidado con las mercancías peligrosas es fundamental para la seguridad de la vida humana en el mar.

Mencionaré que está rotundamente prohibido a nivel internacional, en el aspecto comercial utilizar denominaciones generalizadas en las mercancías peligrosas por ejemplo: medicamentos, productos químicos, productos tóxicos, entre otros. Las denominaciones deben ser precisas y verídicas. Así en productos químicos se debe especificar en los rótulos, si se trata de ácidos, produc

tos volátiles, o inflamables que deberán ir adheridos a los embalajes que contengan las mercancías de este tipo.

Las mercancías deben responder a las exigencias particulares del embalaje o de producción (humectación, inhibición, flematización). El expedidor de las mercancías debe presentar los certificados o garantías respectivas de este tipo de mercancías o embalajes, En todos los documentos de transporte, que acompañan las mercancías peligrosas, se pone un sello de color rojo que indica el número y la denominación de la clase de mercancías, las inscripciones y previsiones mencionadas en la tarjeta para dichas mercancías, por ejemplo para el pentaborno, el sello indicará mercancía peligrosa, inflamabilidad espontánea, y así sucesivamente.

Para la designación de los bultos al ser transportados por mar con las mercancías peligrosas, se utilizan los "rótulos de peligro" recomendados por el comité de expertos del E.C.O.S.O.C. de las N.U., los rótulos de peligro tienen forma de rombo de dimensiones no menores de 100 x 100 mm. En el rótulo va indicado el número de la clase a que se refiere dicha mercancía, los rótulos se pegan en las mercancías de bulto por arriba y en la parte lateral. En las botellas en los cuellos y listones. En la madera se sujeta con alambre, se permite hacer placas de tablilla y hojalata. Tratándose de cargas completas de mercancías peligrosas y destinadas a un solo consignatario, los bultos sólo deben ser marcados en un 20 % de la cantidad total en los demás casos se marcarán todos los bultos.

Los regímenes de almacenamiento de las mercancías peligro-

sas en los puertos deben de estar relacionados con sus propiedades y cantidades. Deben de responder a las normas de construcción de carácter internacional y en los puertos donde el tráfico de mercancías peligrosas sea continuo, es necesario designar los amarraderos y depósitos especiales para la manipulación y almacenamiento de las mismas, situándolos fuera de zona urbana, de edificios administrativos u de otros lugares concurridos a una distancia no menor de 30 metros.

Los depósitos y plazoletas para las mercancías peligrosas, deben dotarse de conductos de agua y medidas contra incendio según las normas mencionadas. La iluminación debe ser completamente eléctrica con tendido que excluya corto circuito, con armaduras herméticas, se prohíbe usar alumbrado de candela y en caso de no existir energía eléctrica, con faroles de pila.

Los obreros deben tener capacitación previa tanto en manejo como en ubicación de las mercancías peligrosas y en su almacenamiento sólo se permitirá llevar mercancías peligrosas a puerto con permiso escrito de la capitanía de puerto.

#### B. Mercancías de fácil deterioro

Las mercancías de fácil deterioro son: carne y productos derivados de la carne, pescado y sus productos derivados excepto la harina de pescado, productos lácteos, tales como la leche, quesos, crema, mantequilla y otros, huevo, frutas, legumbres, conservas y bebidas.

Los productos crudos de origen animal sólo se transportan si hay un certificado sanitario-veterinario, cotejado y revisado en el lugar de producción de dicha mercancía y válido durante tres

días desde el momento de entrega. Así mismo causarán revisión los sellos de carnes, transporte de carnes e impuestos sobre la matanza de ganado, en caso de que lo anterior no ocurra las mercancías quedarán en el puerto del país de expedición y no podrán salir al exterior.

Para el transporte de carne hay tres tipos:

- a. Enfriada.
- b. Refrigerada.
- c. Congelada.

a. Enfriada

La carne enfriada ha de tener de 4° a 12° C sobre cero.

b. Refrigerada

La carne refrigerada debe estar abierta en canal, para su transporte debe tener en el grueso del músculo a la profundidad de 5 a 15 cm. La temperatura debe ser de 0° a 4° C en el tiempo templado y de 0° a 6° C en el tiempo frío del año y estar en buen estado, la temperatura varía según el cambio climático del país de origen u destino.

c. Congelada

La carne congelada debe tener en el grueso del músculo la temperatura no más de 6° C bajo cero y al golpear la carne congelada debe producir un sonido preciso y seco.

La carne enfriada, congelada y refrigerada se transporta sin embalaje. Durante la congelación de la carne y el pescado su masa disminuye debido al congelamiento del agua en ellas.

Las aves sacrificadas se embalan en cajones de madera y se les coloca una capa de algodón. La mortadela no se transporta en

verano en buques ordinarios, el tocino de exportación se transporta en fardos estandarizados, de masa de 100 a 140 kg envueltos en tela fuerte y atados con bramantes, la grasa cruda se transporta en embalajes fuertes, la manteca de cerdo se transporta en barriles o cajones revestidos en el interior con pergaminos. La grasa técnica se transporta en barriles herméticos.

Los subproductos de la carne: cabezas, lengua, riñonada, sesos, se transportan congelados o conservados (en saladura o saladas en seco), en cajones o barriles. Las materias endócrinas se transportan en las cámaras refrigeradoras, los huevos se transportan en cajones enrejados de dimensiones de 92.5 x 59.0 x 26.5 cm, y con ranuras de 25 a 30 mm, 360 o 720 huevos en cada uno, colocándolos minuciosamente en viruta de madera o en otro material, cuya masa es de 50 Kgs. en bruto.

#### La Mantequilla y la Margarina:

Se transporta en cajones de masa de 25.4 kg neto; en barriles de 10 kg, en cubetas de 50.8 kg y en tinajas. El queso en cajones ordinarios y en cajones enrejados, La leche en bidones; la crema agria, el requesón y la cuajada en barriles cuya masa es de 70 a 80 kg.

#### El Pescado:

El pescado refrigerado se embala en barriles para mercancías secas de capacidad hasta de 150 litros, en cajones de masa de 80 kg, en cestos de 100 kg con hielo; el pescado congelado se embala en barriles para mercancías secas de 250 litros, en cajones de 80 kg, en cestos de 100 kg, pacas de 60 kg y sacos de papel hasta un máximo de 30 kg.

Pescado Salado:

Se embala en barriles de capacidad de 150 litros y en cajones.

Pescado de Salmuera:

Se embala en barriles compactos de relleno, con aros de madera o de hierro.

Pescado Secado y Curado:

Se embala en barriles de 100 litros, en cajones y en cestos de 50 kg y en la misma cantidad en sacos y en bultos.

Pescado Ahumado:

Se embala en barriles de 100 litros, cajones y cesto de 30 kg.

Caviar Prensado:

Se embala en barriles de roble y latas de hojalata, en barriles o cajones.

Caviar en Grano:

Se embala en cubetas de roble de 20, 30 y 50 litros, latas de hojalata, en barriles o cajones.

Caviar General:

Se embala en cubetas de 50 y 100 litros.

Caviar Medicinal:

Se embala en bidones de acero, cajones, pero principalmente en tambores.

Frutas y Legumbres:

Este tipo de mercancías se transportan en cajones, encañados, pacas, cestos, bultos y en sacos a montón. Los plátanos se transportan en rama, embalados y en envolturas de papel.

En envase y embalaje de las frutas y legumbres frescas deben de proteger el producto contra los deterioros mecánicos, asegurar el acceso libre del aire fresco, ser íntegras, secas y sin olor alguno, las frutas deben colocarse compactamente, para que no choquen y froten durante el transporte y transbordo. Cada lote de frutas y legumbres maduran y por eso el grado de su maduración al recogerlos, depende de la duración de la travesía, las condiciones de almacenamiento, así como el tiempo de recolección.

#### Los Productos Conservados:

Sólo se aceptan si antes se inspeccionó su calidad para el transporte, en barriles, cubetas, envases herméticos de hojalata o vidrio y empaquetados en cajones.

#### Las Bebidas:

Se transportan en barriles de diferentes dimensiones y en botellas colocadas en los cajones.

Se prohíbe almacenar y transportar en una misma sala de carga las mercancías que requieren de diferente régimen de temperatura y humedad. Se prohíbe compartir las siguientes mercancías; pescado fresco y refrigerado, arenque, pescado salado, caviar y pescado ahumado, curado y los concentrados secos de pescado; carne refrigerada, carne ahumada y salchicones; frutas de aroma fuerte (naranjas, mandarinas, limones y melones); legumbres con olor penetrante (cebolla, ajo); quesos de toda clase, levaduras, porque su olor se traspasa a otro tipo de mercancías con la respectiva pérdida de calidad.

Al almacenar y transportar las mercancías de fácil deterioro

se observan los regímenes de temperatura y humedad, así como los sanitario-veterinario. Los plazos de almacenamiento y transporte de las mercancías de fácil deterioro se limitan y dependen de las condiciones de temperatura y humedad, a veces cuando las condiciones son óptimas en lo antes mencionado, se puede hacer el transporte en buques ordinarios cuando la travesía no es muy larga y duradera. Las mercancías de fácil deterioro que han llegado al puerto deben de ser recibidas por el consignatario en los plazos estipulados en los contratos respectivos, que son desde el momento del desembarque por puerto de las mercancías o cuando el buque desembarca según las reglas establecidas internacionalmente.

#### 4.6. FUNDAMENTOS TECNOLOGICOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

El desarrollo impetuoso de la ciencia, pero principalmente el progreso técnico en la construcción naval, ha permitido cambios en el transporte tecnológico de las mercancías que se transportan por este medio marítimo.

Los factores principales que determinan la eficacia del aprovechamiento de los buques, desde el punto de vista de la tecnología del transporte de las mercancías son: el aseguramiento de la carga máxima de los buques con las mercancías y la duración mínima de tiempo y de estancia bajo las operaciones de carga y descarga, que representaría una economía del transporte marítimo. El siguiente enlistado reafirma esta necesidad.

1. Se deben elaborar en México modelos efectivos de tecnología destinados al aprovechamiento de los buques en su transporte.
2. Se deben tomar medidas encaminadas al aseguramiento e integridad de las mercancías que se transportan por la vía marítima y a la seguridad de la navegación.
3. Reducir los gastos del transporte de mercancías.
4. Aceleración tecnológica de su entrega de estas mismas mercancías por métodos computarizados.

El proceso tecnológico del transporte de las mercancías empezó en los años cuarenta de nuestro siglo, va perfeccionándose continuamente en nuestros días y va precisamente encaminada a las unidades de carga, se llama unidad de carga todo bulto o mercancía que pueda transportarse, transbordarse y almacenarse como un todo único, puede ser un cajón, un fardo, un saco, un conjunto de artículos, un artículo no embalado, un container, un trailer, un vagón, un lanchón especial para mercancías por mar, un paquete y otros más.

El container puede ser de carga universal o especial, el container-trailer y el lanchón son para cargas de unidades agrandadas. El modo de almacenar y transportar los paquetes y las mercancías en bultos menudos, se utiliza por medio de bandejas atándolas mediante cintas, cables o cuerdas. No se pueden colocar los bultos de cualquier forma, hay una forma de colocarlos, primeramente se debe asegurar su estabilidad ya que las dimensiones de los bultos o los paquetes deben corresponder a las dimensiones de la bandeja, y los bultos no deben salir fuera del bordo de la bandeja más de 50 mm. Las bandejas por lo regular son de

madera de dimensiones de 122 x 1000 x 1200 x 1800 mm, con aguan-te en bruto de 1.5 toneladas.

El transporte de bultos y paquetes de mercancías en la vía marítima, tiene una serie de aspectos positivos, pero también los hay negativos. El transporte en bultos y paquetes permite reducir considerablemente el tiempo para las operaciones de carga y descarga, ayuda a conservar las mercancías transportadas, pero disminuye el aprovechamiento del tonelaje del buque, cuando se transportan las mercancías en paquete y bultos se presta parti-cular atención a la colocación compacta de las mercancías y al apilado compacto de los paquetes y bultos en la bodega, la efi-cacia del transporte se alcanza elaborando de antemano el plan de ubicación y apilado de paquetes y bultos con mercancías deter-minadas en la sala de carga del buque, el aspecto tecnológico es-tá en los esquemas y modelos de ubicación, del aplicado de las mercancías que se realiza por computadora.

Ya que la computadora por medio de esquemas, gráficas y nú-meros, ubica y apila las mercancías de manera transversal y hori-zontal, asegurando la estabilidad del buque y previendo el balan-ceo del mismo.

Según el tiempo de navegación y de las condiciones hidrome-teorológicas, los problemas se resuelven de modo diferente, uti-lizando los modelos de emergencia.

Cuando el tiempo es bueno para la navegación y la travesía es corta, los paquetes se apilan a la altura admisible, sólo en el área de embonado y en la parte de pantoque de la bodega y el espacio sobrante se llena con mercancías de los mismos sacos,

formando una almohada, sobre los cuales se colocan los paquetes del segundo piso para alcanzar una mayor estabilidad de las mercancías y un total aprovechamiento del tonelaje. En las travesías largas se utiliza una forma combinada de carga, llenándose los huecos con mercancías convenientes para prevenir el desplazamiento, auxiliado por juntas verticales de barras o tablas, que es un gran conveniente para la utilización de grúas y montacargas al desembarcar las mercancías.

#### Transporte de Mercancías en Containers

El logotipo más común en el comercio exterior son los containers; se puede decir que un container es sinónimo de exportación, el container es una caja de gran capacidad para la circulación de mercancías, se distinguen los containers universales y especiales recomendados por la Organización Internacional de Estandarización, el uso más común lo reciben los containers universales, las dimensiones de los containers universales son: 2.44 metros de anchura, 2.59 de altura, también los hay de 3.05, 6.1 y 9.15, 12.2 metros, con una capacidad de tonelaje de 5 a 30 toneladas. Los containers universales se hacen de madera o metal y en ellos pueden transportarse cualquier mercancía que no posea olores, no desprenda evaporaciones venenosas, líquidos y polvos, que es una gran ventaja ya que el containers puede utilizarse varias veces.

Al cargar el container es necesario cumplir las siguientes reglas generales:

1. Las mercancías más pesadas se colocan abajo.
2. Las ligeras por encima de las más pesadas.

3. La carga debe distribuirse en una forma regular por todo el suelo del container.
4. Las mercancías deben colocarse en forma compacta.
5. Se deben de llenar los espacios con bultos pequeños o material de relleno.
6. Se debe de utilizar un 80 % del volumen interior.

El aprovechamiento de la capacidad de estiba del container se alcanza escogiendo las dimensiones respectivas de los bultos y aplicando los métodos tecnológicos de planificación y ubicación óptima de las mercancías, es considerablemente cómodo el embarque y desembarque de las mercancías en los containers.

Menciono que se debe utilizar un 80 % del volumen interior del container y la razón es la siguiente, se debe dejar un espacio entre la capa superior y la tapa, para que se puedan efectuar los trabajos de montecargas y se sujeten las horquillas. Este material de sujeción debe de estar seco y limpio. El desplazamiento interno se controla con cuñas de madera y juntas de papel, cartón, estopa, almohadas neumáticas y de polietileno, que se ponen en los bultos y entre las mercancías, pero también se pegan en las paredes del container.

#### Containers Especiales

Son los containers para el transporte de las mercancías áridas, las líquidas, las sustancias radioactivas, y las mercancías de fácil deterioro, dichos containers se fabrican de material especial.

Los containers para las mercancías áridas y pulverulentas

se fabrican de metal, de plástico y goma, ya que la estructura debe prevenir el desparramamiento de las mercancías. Para las mercancías líquidas se utilizan los containers cisterna de metal de diferente forma y los de material sintético que requieren un tratamiento cuidadoso, durante las operaciones de transbordo. Los containers refrigeradores se dividen en refrigeradores autónomos, y refrigeradores centralizados.

Los containers especializados deben contar con estas características:

1. Asegurar la integridad de las mercancías.
2. Tener las tapas planas y apoyos para que se puedan sujetar con las grúas.
3. Deben contar con agarres automáticos o semiautomáticos u embragues sólidos.
4. Fabricarlos desmontables o plegables lo que haría más simple y más barato el transporte de los containers vacíos.

En México se utiliza el corral de madera y el bidón de acero que es un sinónimo de los containers.

METODOS DE SOLUCION DE CONTROVERSIAS  
EN MATERIA DE EXPORTACION POR MEDIO  
DEL ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

5.1. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

El aspecto jurídico más importante para solucionar una controversia en materia de comercio exterior, es precisamente que exista una obligación, y la obligación en forma tradicional ha sido conceptuada como una relacion jurídica entre dos personas, que implica la posibilidad para la persona denominada acreedor de exigir de la otra, denominada deudor, una prestación o una abstención de caracter estrictamente jurídico.

En la realidad económica actual hay una preponderancia de las obligaciones en todos los ámbitos del comercio exterior, la principal función de la obligación es la de servir como instrumento o vehículo jurídico de la circulación de los bienes materiales del trabajo y de la organización de los elementos de la produccion, la circulación de los bienes materiales del trabajo, cosas o servicios, se realiza mediante instrumentos jurídicos y, para ser concretos mediante obligaciones que imponen el traslado de los bienes económicos, ya sea en países, empresas o sujetos. Es precisamente en este momento en donde varias ramas del conocimiento jurídico se traslapan, para prestar un auxilio eficaz al comercio exterior, así por ejemplo el ilustre mercantilista español Joaquín Garrigues, menciona que el "*Derecho Mercantil tiene que ser un Derecho de obligaciones*", ya que es un vehículo de la circulación de los bienes materiales y que las obligaciones mer-

cantiles no sólo dominan el ámbito del Derecho Mercantil, sino también el sector entero de la contratación privada, por ello conocer el derecho de las obligaciones mercantiles equivale a conocer el derecho de las obligaciones que se vive en la realidad económica moderna.

Continuando con este pormenor, Garrigues señala claramente que *no hay un concepto de obligación mercantil distinto de la obligación civil*, el concepto de la obligación mercantil coincide con el de la obligación civil y se parte como siempre de los conceptos acuñados por el Derecho Civil. La obligación se concibe como una relación entre dos personas, de las cuales una llamada deudor, está comprometida a realizar una prestación a favor de otra llamada acreedor. He podido observar que el concepto es el mismo, más no así la evolución jurídica y económica de la obligación en materia mercantil y civil, y más tarde en materia de comercio exterior.

Por ejemplo el concepto civilista de la obligación, se basa todavía sobre el concepto romano en su fase final, cuando la responsabilidad por incumplimiento se traslada desde la persona hasta el patrimonio del deudor "*non corpus debitoris sed bona abno*  
*xia*", en este punto se ha detenido la evolución del concepto civilista.

Una fase discrepante entre el Derecho Mercantil y Civil es el aspecto objetivo de la obligación pero principalmente su modalidad económica. Lo que busca el acreedor y procura obtener independientemente de la conducta del deudor, es la utilidad patrimonial de la obligación. La actividad del deudor no es un fín; es

un medio para obtener esa satisfacción patrimonial, la concepción patrimonial o impersonal de la obligación se adapta mejor a las exigencias del tráfico mercantil, por lo mismo el Derecho Mercantil que es el que rige este tráfico, tiende a eliminar toda nota individual y personalista.

Un aspecto más evolucionado de la obligación se da en el comercio exterior, que se puede producir en el ámbito interno o internacional, en donde la obligación se pacta para surtir efectos fuera de los límites geográfico-políticos de un país, cuando el objeto de la obligación y el vínculo jurídico surte efecto extrafrontera y exista la posibilidad de que diversas legislaciones pretendan controlar esta obligación, dicho en otras palabras cuando la obligación escapa a la regulación del derecho interno, estaremos en el ámbito del comercio exterior.

Para continuar con esta investigación no pasaré por alto el concepto de obligación que nos dan los civilistas y ellos definen la obligación como *la necesidad jurídica que tiene una persona denominada deudor, de cumplir a favor de otra denominada acreedor, que le pueda exigir una prestación de carácter patrimonial, pecuniaria o moral.* <sup>66</sup>

En síntesis la estructura de la obligación se compone de tres elementos:

1. Los sujetos que son:

- a. el deudor
- b. el acreedor.

<sup>66</sup> Gutiérrez y González, Ernesto, *Derecho de las Obligaciones*, Edit. Cajica, S. A., Puebla, México, 1978, p. 80.

2. Un vínculo jurídico que los une.

3. El objeto, que es la prestación que se debe.

He mencionado en esta investigación una gran similitud de opiniones sobre la obligación de los mercantilistas Joaquín Garrigues (de España) y Omar Olvera (de México) acerca de que el objetivo y propósito directo de la obligación mercantil, es el ánimo preferente de traficar, como lo menciona el mercantilista mexicano<sup>67</sup> y la obligación inspirada en las necesidades del tráfico mercantil como tráfico en masa como lo denomina Garrigues,<sup>68</sup> por lo que respecta al tráfico mercantil Olvera de Luna pretende fundamentarse en el Art. 371 del Código de Comercio, que dice:

Art. 371. Serán mercantiles las compraventas a las que éste Código les da tal carácter, y todas las que se hagan con el objeto directo y preferente de traficar.

a su vez el Art. 75 de este mismo ordenamiento en sus fracciones I y II al tráfico lo denomina especulación comercial.

Esta cimentación es muy importante para la explicación de la compraventa internacional de mercancías, como veremos más adelante.

La fuente de las obligaciones para los mercantilistas, se engendran en el tráfico jurídico a consecuencia de negocios jurí

<sup>67</sup>Olvera de Luna, Omar, *Contratos Mercantiles*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1982, pp. 41-55.

<sup>68</sup>Garrigues, Joaquín, *Curso de Derecho Mercantil*, Ed. Porrúa, S. A., Tomo I, México, 1981, p. 5.

dicos o bien a una imposición del Poder Público.

La fuente de las obligaciones comerciales internacionales para José Luis Siqueiros,<sup>69</sup> pueden ser convencionales o derivar de hechos jurídicos diversos a la voluntad de las partes.

Sin embargo Humberto Briseño Sierra,<sup>70</sup> nos da una explicación más amplia de lo que ha sido la evolución de la actividad comercial, y afirma categóricamente *todas las manifestaciones jurídicas, y por ello mismo se encuentran definidas por el Derecho Positivo.*

El autor manifiesta que en la evolución comercial, la primera actividad fue la enajenación de bienes, que comprende lo mismo la permuta que la compraventa, la cesión y la sucesión o la subrogación. En seguida se encuentran los alquileres, arrendamientos, usufructos y constitución de derechos productores de rentas, lo mismo aquellos que constan en documentos como los pagarés y los cheques.

Son fructíferos los fideicomisos o la conversión que originan sociedades y asociaciones en donde el objetivo principal es la participación o la fortuna del mar como en el Derecho Marítimo.

<sup>69</sup> Siqueiros, José Luis, "La Contratación Internacional Posible Armonización en su Regulación Jurídica", en *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, vol. XIII, Sep.-Dic. 1980, p. 807.

<sup>70</sup> Briseño Sierra, Humberto, "Libertad del Comercio, Competencia Desleal y las Cámaras de Comercio", en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, T. XXVIII, Núm. III, Sep.-Dic. 1978, p. 624 ss. UNAM.

Penetra en el amplio campo de los servicios que van desde el mandato convertido en comisión y la representación propia de la distribución, como el transporte, la guarda, la conservación de bienes, su acondicionamiento y envase que son de capital importancia en el comercio marítimo por señalar algo. Más tarde se agregarán al comercio actividades complementarias que le sostienen, fomentan y propician su progreso como las operaciones crediticias, las de seguros y fianzas.

Este mundo de actividades socioeconómicas suelen invocar el común denominador de la especulación, que significa tanto el riesgo como el lucro, todo esto pasa a formar parte de un ciclo económico, con una finalidad lucrativa y una probabilidad cierta de riesgo.

Otros sujetos pueden actuar en algunas de estas operaciones, pero faltando el propósito de lucro y la condición del riesgo se permanece en el propio campo de lo civil.

Ahora bien, por las circunstancias actuales hay una regulación comercial estatal en las actividades mercantiles y comerciales e inclusive una prohibición como lo es la banca y la acuñación de moneda para los particulares y esto es debido a circunstancias históricas, geográficas, económicas, sociales y políticas e inclusive de idiosincracia de cada pueblo, pero no se puede restringir absolutamente la libertad comercial, puesto que no sería recomendable una actividad gubernamental de este tipo, por beneficio propio de carácter fiscal o de otro tipo para los gobernados en cualquier estado incluyendo los de economía planificada.

Todos estos pormenores en síntesis, me han hecho reflexionar e imaginar al Comercio Exterior como un enorme matraz en donde se van a combinar un considerable número de elementos normativos de carácter técnico, científico, legislativos, comerciales, mercantiles, civiles, procesales, contractuales, estatales, y otros, que en resultado final formarán el Comercio Exterior de cualquier país.

Dentro del aspecto contractual una fase es la compraventa internacional de mercancías dentro de la cual centraré mi atención.

#### Aspectos Generales del Contrato.

La fuente de la obligación contractual puede ser convencional o derivar de hechos jurídicos diversos a la voluntad de las partes. La Doctrina señala de interés fundamental los actos jurídicos generadores de obligaciones producto de la volición humana para los aspectos contractuales, dichos actos jurídicos pueden dividirse en: unilaterales y bilaterales. Para el aspecto de este inciso se enfocará a las obligaciones bilaterales convencionales y concretando aún más analizaré el contrato como fuente principal de ellas.

La Legislación Mexicana siguiendo la tradición francesa, regula el contrato como una especie de un género más amplio que es el convenio, la legislación define al convenio como el *acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones, precisando que los convenios que produzcan o transfieran las obligaciones y derechos toman el nombre de "contratos"*, Art. 1792 y 1793 del Código Civil para el Distrito Fede

ral en materia común y para toda la República en materia federal.

Sin embargo no es posible dar un concepto general del contrato con validez universal,<sup>71</sup> ya que varía necesariamente de país a país, de época en época y de acuerdo a las leyes y costumbres respectivas y no todas las legislaciones han seguido el sistema tradicional francés. Por ejemplo Italia, conceptúa al contrato como un acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o disolver entre aquellas una situación jurídica patrimonial. En el Derecho Alemán los contratos tienen un contenido muy similar al Derecho Italiano, considerándoseles como negocios jurídicos, ya que en virtud de ellos se puede constituir, extinguir o modificar una relación obligatoria entre las partes. Por otra parte la influencia doctrinal es determinante en el trabajo legislativo y la conceptualización puede dirigirse en diversos sentidos, ya que los autores de obras jurídicas no se ponen de acuerdo para darle al contrato un significado uniforme y por este motivo varía en el aspecto legal.

Continuando con esta anarquía conceptual el Art. 1137 del Código Civil Argentino manifiesta "Hay contratos cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a regular sus derechos".

El Art. 1254 del Código Civil Español dice al texto "El contrato existe desde que una o varias personas consienten en obli-

<sup>71</sup> Zamora y Valencia, Miguel Angel, *Contratos Civiles*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1982, p. 13.

garse respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio".

Para Colin y Capitant su definición es la siguiente: "El contrato o convenio es un acuerdo de dos o varias voluntades en vista de producir efectos jurídicos. Contratando las partes pueden tener por fin, ya sea crear una relación de Derecho, crear o transmitir un derecho real o dar nacimiento a obligaciones, sea modificar una relación preexistente, sea en fin de extinguirla".

En síntesis, la Doctrina Tradicional no participa del concepto adoptado por otras legislaciones, en el sentido de admitir que el contrato puede modificar o extinguir obligaciones, su contenido está exclusivamente integrado por aspectos constitutivos.

Todos estos argumentos me dan la base para afirmar que la esencia del contrato es la voluntad de las partes, y en estar de acuerdo con Omar Olvera, que en la interpretación de los contratos mercantiles el paso a seguir es en base a la voluntad de las partes, que debe ser requisito previo a la actividad del juzgador, así como concretarse a "la voluntad" de las partes y a la "buena fé"; que por ningún motivo el órgano judicial debe iniciar la interpretación de un contrato aplicando supuestos y construcciones jurídicas. Sólo en cuanto se haya agotado el criterio de la buena fé de las partes contratantes y su voluntad, solamente así agotado todo esto podrá encajonarlo conforme a la Ley respectiva, claro está, que en el aspecto mercantil se toman en cuenta los usos y las costumbres mercantiles.

Siendo "la voluntad de las partes" la piedra angular de los contratos nos encontramos que tiene límites. Por ejemplo que

sean lícitos, a contrario sensu la ilicitud contraviene el orden normativo previamente establecido, por ejemplo la contravención a las leyes, al orden público y la moral y sus modalidades administrativas, hacendarias, civiles y religiosas.

El Código Civil de 1928 de México, tutela en la exposición de motivos los intereses colectivos sobre los individuales, imponiendo a la voluntad de las partes aspectos normativos irrenunciables, haciendo prevalecer la voluntad del Estado sobre las partes, con el objeto de dar seguridad objetiva a un sistema que no es individualista, protegiendo intereses de terceros que salgan afectados.

Para formarnos una idea global del aspecto contractual, el Código de Comercio vigente nos da una reglamentación general respecto a los contratos mercantiles manifestando lo siguiente:

Art. 77. Las convenciones ilícitas no producen obligación ni acción, aunque recaigan sobre operaciones de comercio.

Art. 78. En las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados.

Art. 79. Se exceptúan de lo dispuesto en el artículo que precede:

- I. Los contratos que con arreglo a este código u otras leyes deban reducirse a escritura o requieran formas o solemnidades necesarias para su eficacia;
- II. Los contratos celebrados en país extranjero en que la ley exige escrituras, formas o solemnidades determinadas.

minadas para su validez, aunque no las exija la ley mexicana.

III. En uso y otro caso, los contratos que no llenen las circunstancias respectivamente requeridas, no producirán obligación ni acción en juicio.

Art. 80. Los contratos mercantiles que se celebren por correspondencia, quedarán perfeccionados desde que se conteste aceptando la propuesta o las condiciones con que ésta fuera modificada.

La correspondencia telegráfica sólo producirá obligación entre los contratantes que hayan admitido, este medio previamente y en contrato escrito, y siempre que los telegramas reúnan las condiciones o signos convencionales que previamente hayan establecido los contratantes, si así lo hubiesen pactado.

Art. 81. Con las modificaciones y restricciones de este código serán aplicables a los actos mercantiles las disposiciones del derecho civil acerca de la capacidad de los contrayentes y de las excepciones y causas que rescinden o invalidan los contratos.

Art. 82. Los contratos en que intervengan corredores quedarán perfeccionados cuando los contratantes firmaran la correspondiente minuta de la manera prescrita en el título respectivo.

Art. 83. Las obligaciones que no tuvieran término prefijado por las partes o por las disposiciones de este código se-

rán exigibles a los diez días después de contraídas, si sólo produjeron acción ordinaria, y al día inmediato si llevaren aparejada ejecución.

Art. 84. En los contratos mercantiles no se reconocerán términos de gracia o cortesía, y en todos los cómputos de días, meses y años, se entenderán: el día, de veinticuatro horas; los meses, según están designados en el calendario gregoriano, y el año, de trescientos sesenta y cinco días.

Art. 85. Los efectos de la morosidad en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles comenzarán:

- I. En los contratos que tuvieren día señalado para su cumplimiento, por voluntad de las partes o por la Ley, al día siguiente de su vencimiento;
- II. Y en los que no lo tengan, desde el día en que el acreedor le reclamara al deudor, judicial o extrajudicialmente, ante escribano o testigos.

Art. 86. Las obligaciones mercantiles habrán de cumplimentarse en el lugar determinado en el contrato, o, en caso contrario, en aquel que según la naturaleza del negocio o la intención de las partes deba considerarse adecuado al efecto por consentimiento de aquellas o arbitrio judicial.

Art. 87. Si en el contrato no se determinase con toda precisión la especie y calidad de las mercancías que han de entregarse, no podrá exigirse al deudor otra cosa que la en-

trega de mercancías en especie y calidad medias.

Art. 88. En el contrato mercantil en que se fijare pena de indemnización contra el que no lo cumpliera, la parte perjudicada podrá exigir el cumplimiento del contrato o la pena prescrita, pero utilizando una de estas dos acciones quedará extinguida la otra.

### Los Contratos Internacionales

Los contratos unilaterales o bilaterales pueden producir sus efectos en el ámbito interno o internacional. Cuando los elementos constitutivos del contrato (partes, objeto y lugar donde se pacta la obligación, lugar donde debe surtir sus efectos), se origina y se realiza dentro del ámbito de validez de la norma territorial. límites geográfico-políticos de un país, estamos en el ámbito interno de las obligaciones contractuales.

En caso contrario cuando las partes contratantes tengan nacionalidades diversas o domicilios en diferentes países y cuando la mercancía u objetos materia de contrato se entregue extrafronteras, estaremos en el ámbito de los contratos internacionales, de aquí nos desprendemos de la reglamentación civil y mercantil interna, que sólo nos será útil como instrumento complementario normativo dentro de nuestro territorio.

Witker y Pereznieto<sup>72</sup> confirmaron la regla, "existe compraventa internacional cuando los contratantes tienen su estable

<sup>72</sup>Witker, Jorge y Pereznieto, Leonel, *Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México*, Ed. U.N.A.M., México, 1982, p. 365.

cimiento o domicilio habitual en territorio de estados diferentes, sí además como consecuencia del contrato, se produce un traslado de la cosa vendida de un territorio soberano a otro diferente y exista una relación efectiva, ésta será la que exista entre el derecho de alguno de los contratantes o del país en el que la cosa proceda o vaya a ser entregada".

La diferencia de los efectos contractuales resulta evidente en el ámbito interno. El Derecho interno regulará todos los aspectos normativos en relación a la formación y consecuencias del negocio jurídico. En el ámbito internacional existe la posibilidad de que diversas legislaciones pretendan controlar este negocio jurídico, por ejemplo la Ley Nacional de las partes contratantes, la ley del domicilio, la ley de celebración del contrato, la ley del lugar de su ejecución, y otras leyes más; por estos motivos el contrato escapa a la regulación del derecho interno.

En esta época contemporánea el desarrollo turbulento del comercio no respeta fronteras ni se detiene por reglamentaciones nacionales, el desarrollo del comercio internacional ya es un hecho en todas sus formas debido a la multiplicidad y celeridad de los medios de transporte, al incesante intercambio de mercancías y servicios que desborda las fronteras internacionales y propicia la interdependencia económica; tal fenómeno no es meramente exclusivo de los países de economía de consumo, sino también de aquellos de economía planificada. Las materias primas, los componentes terminados y la tecnología se importan y exportan en forma intermitente y simultánea, pero esta co-

rriente incesante de ingresos y egresos de mercancías y servicios, tiene que reglamentarse mediante acuerdos y contratos que recíprocamente celebren importadores y exportadores, mediante la constitución de asociaciones y agrupaciones económicas e inclusive de política regional y multinacional entre diferentes naciones.

Estas manifestaciones comerciales se han plasmado en convenciones, tratados y proyectos internacionales sobre diferentes materias de Derecho Comercial, lo que ha llevado a una reglamentación uniforme internacional y también a vislumbrarse con claridad un Derecho de Comercio Internacional cuyas bases y principios generales son admitidos en todo el mundo independientemente de prejuicios y antagonismos políticos.

Este naciente derecho del comercio internacional se funda en la autonomía de la voluntad, principio que con mayores o menores limitaciones es aceptado por todas las naciones del mundo. Ampliando un poco más esta explicación de la autonomía de la voluntad de las partes, la Doctrina sostiene dos tendencias extremas que son:

1. La autonomía de la voluntad sin límites;
2. La reglamentación legislativa estatal, coartando la libertad de estipulación contractual.

Estas dos tendencias antagónicas se han atemperado en la actualidad en sus posiciones radicales y gradualmente han flexibilizado sus parámetros y en algunos casos conciliado sus divergencias, por medio de la propia doctrina, la legislación y

la jurisprudencia, pero explicaré la razón someramente tratando de combinar una y otra posición.

### 1. La Autonomía de la Voluntad

En el Derecho Romano ya se establecía una dicotomía entre las normas de orden público de aplicación inmediata, y el conjunto de normas de intereses privados en donde la voluntad de los particulares encontraban un ámbito de la libertad en las normas aplicables a sus actos jurídicos. Pero al transcurso del tiempo, la Doctrina de la autonomía de la voluntad tuvo un gran auge a consecuencia de las ideas liberales del siglo XIX, propiciando un marcado individualismo sobre la solidaridad social, sin embargo esto se atemperamentó en su rigorismo original, pero aún muchas legislaciones la siguen sosteniendo, principalmente las latinoamericanas.

La jurisprudencia Francesa ha confirmado que la Ley aplicable a los contratos, tanto a lo que concierne a su formación como en lo que respecta a sus efectos y condiciones, es aquella adoptada por las partes. Pero nuevas corrientes filosóficas han reformulado esta hipótesis, Batiffol sostiene que la llamada "autonomía de la voluntad" debe interpretarse no como una libertad irrestricta para elegir una ley determinada, que pueda carecer de significación internacional, sino como una expresión volitiva de diversos elementos objetivos, que vienen a "localizar el contrato". En pocas palabras la voluntad de las partes se materializa a través de distintos acontecimientos materiales que situan al contrato, tocando al juez analizar todos y cada uno de dichos elementos objetivos, valorarlos y deducir de ellos la ley aplicable.

En este supuesto, la voluntad de las partes para señalar la ley competente viene a ser un elemento importante, pero solamente uno de los elementos para la localización del contrato. El tribunal deberá considerar, en forma especial dicha declaración, pero no como un elemento necesariamente decisivo, ya que deberá catalogar congruentemente las demás circunstancias prevalecientes, valorizar el conjunto y determinar el ordenamiento legal respectivo que a su juicio resuelva la situación jurídica.

En otras palabras, la libertad contractual tiene sus límites y las partes contratantes deben de apegarse a estipulaciones tales como:

- a. No pueden aludir las disposiciones de las convenciones internacionales.
- b. No pueden escoger una ley que no tenga una efectiva vinculación con los elementos contractuales, a real connectio, como se conoce en los países de la comunidad Británica.

En caso de omitir las partes, la determinación de la ley aplicable en el contrato para la solución de controversias del mismo a nivel internacional, ya que sus manifestaciones en tal sentido sean inciertas o ineficaces legalmente, corresponderá al juez la interpretación real y auténtica de la intención de las partes contratantes y en su caso suplirla auxiliándose el juzgador de elementos objetivos y subjetivos.

Dentro de los elementos objetivos el juez deberá atender

aquellos elementos reales y tangibles, lugar de celebración, lugar de ejecución y domicilio de los contratantes.

En los elementos subjetivos se deberá evaluar la voluntad de las partes atendiendo a los antecedentes del contrato, su contenido, cláusulas compromisorias de arbitraje, atributivos de competencia jurisdiccional, las formalidades extrínsecas que rodean al acto.

Podemos concluir que la misión del juez es enfocar al contrato de conformidad con los elementos disponibles a la mano y darle la solución.

También la selección expresa por las partes de una jurisdicción determinada en el contrato, no implica necesariamente que la ley nacional del mismo "*lex fori*" sea la competente. La normatividad consuetudinaria de las cortes Inglesas "*qui eligit judicem eligit jus*" no es válido, como tampoco lo es el principio a la inversa; es decir que la elección de la ley aplicable traiga aparejada la determinación del tribunal competente.<sup>73</sup>

## 2. Reglamentación Legislativa Estatal Coartando la Libertad de Estipulación Contractual

En todo estado de derecho, existen normas de interés social que coartan la libertad de estipulación contractual, es de explorado derecho que la voluntad de las partes no puede eximir

<sup>73</sup> En la práctica contractual por supuesta seguridad en la ley aplicable al texto original del contrato, en el clausulado se pone este texto como ejemplo: "El presente contrato está regulado por la Ley del Estado en que la Empresa "X" tiene la propia sede, el texto castellano del mismo da fe como texto original, pero también se pone la reglamentación de la CIC.

se de la observancia de la Ley, ni alterarla o modificarla, Art. 6o. del Código Civil Mexicano.

Art. 6o. La voluntad de los particulares no puede eximir de la observancia de la ley, ni alterarla o modificarla sólo pueden renunciarse los derechos privados que no afectan directamente al interés público, cuando la renuncia no perjudique derechos de terceros.

También el principio tradicional, de que los actos ejecutados contra el tenor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, exceptuándose los casos en que la ley ordene lo contrario, Art. 8o. del Código Civil Mexicano.

Art. 8o. Los actos ejecutados contra el tenor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en los casos en que la ley ordene lo contrario.

Dicho en otras palabras, habrá autonomía de las partes para determinar la ley aplicable a sus obligaciones convencionales, en la medida en que el Derecho Interno lo permita. La mayor parte de las legislaciones latinoamericanas siguiendo la tradición de origen Romano napoleónico hacen prevalecer el principio de la "*Lex loci executiones*" en donde los efectos jurídicos de los contratos realizados en el extranjero, que deban ejecutarse en su territorio nacional, se regirán por la ley del lugar de la ejecución, ejemplo:

Los códigos civiles de Argentina (Art. 1209); Brasil (Art. 17); Colombia (Art. 20); Costa Rica (Art. 6o.); Chile (Art. 14). y otros.

La generalidad de estas disposiciones no impiden que otros elementos del contrato puedan regirse por leyes especiales, así la forma intrínseca se regularía por el principio "*locus regit actum*", es decir por la legislación del lugar donde el acto se celebra. No es frecuente encontrar en los códigos civiles latinoamericanos disposiciones expresas autorizadas a los contratantes a escoger la ley aplicable al acto jurídico, pero tales facultades pueden interpretarse en forma general en algunos ordenamientos de las normas secundarias, por ejemplo la Legislación Mexicana establece que las partes pueden poner en los contratos las cláusulas que crean convenientes, pero las que se refieren a los requisitos esenciales del contrato o sean consecuencia de su naturaleza ordinaria, se tendrán por puestas aunque no expresen, a no ser que las segundas sean renunciables en los casos y términos permitidos por la ley, y el fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan, tampoco debe ser contrario a las leyes del orden público o a las buenas costumbres, artículo 1839 y 1831 del Código Civil Mexicano.

En otro ámbito normativo las limitaciones a la libertad contractual se localizan principalmente en las leyes que regulan la transferencia de tecnología, la reglamentación correspondiente en materia de tecnología de Argentina, México y el grupo Andino prohíben en forma absoluta las cláusulas por las cuales el contratante se reserve el derecho de designar tribunales extranjeros para el conocimiento de los conflictos que pueden originar los contratos. En México la ley sobre el registro de transferencias de Tecnología y el uso y explotación de patentes y mar-

cas, prohíbe expresamente que los actos convenidos o contratos relativos a la explotación de marcas, patentes, suministro de tecnología y asistencia técnica que deban surtir efectos en territorio nacional, se rigen por leyes extranjeras, Art. 7o., Fracción XIV.

Pero el Registro Nacional de Transferencias de Tecnología en México ha venido aceptando la validez de cláusulas compromisorias, que someten el conocimiento de las controversias suscitadas a tribunales arbitrales, incluso aquellos con sede en el extranjero, pero siguen rechazando la inscripción del contrato, si las leyes de fondo aplicables al arbitraje no son las mexicanas, creándose un burocratismo absurdo que entorpece la solución de controversias comerciales, con una gran pérdida de tiempo en detrimento de la actividad comercial internacional; pero afortunadamente hay una tendencia de armonización y unificación en materia comercial a nivel internacional, libre de prejuicios legislativos internos.

#### Codificación, Armonización y Unificación Internacional en Materia Comercial

Independientemente del territorialismo recalcitrante de las legislaciones con raíces Romano-Napoleónicas y de la actitud conservadora de muchos procesalistas, el comercio internacional no busca obstáculos, sino formas eficaces de resolver sus controversias. Por este motivo y muchos más de índole práctico, la venda que impide una mejor armonía en la solución de controversias por parte de los estatistas ha caído en desuso.

El comercio internacional moderno camina seguro e impetuo-

so a consecuencia de los diferentes usos y costumbres, que las corporaciones de comerciantes y los gremios han matizado hasta la actualidad, que aunque subsisten problemas por lo ya antes mencionado, el comercio internacional y la necesidad han motivado desde hace varios años a una unificación de conceptos en la materia. Las reglas para la interpretación de la terminología en la compra-venta internacional ha sido un proyecto exitoso debido a que con ellas se ha logrado establecer con precisión los derechos y las obligaciones del vendedor y del comprador tomando en consideración las prácticas más usuales en la compra-venta internacional de mercancías.

De esta forma las operaciones otorgan certeza y seguridad a las partes que intervienen en la formulación de un contrato, pero el objetivo fundamental es una unificación a nivel internacional, de costumbres y usos aplicables a un aspecto particular del comercio internacional, que es el de la "compraventa de mercancías".

El trabajo para la armonización y la uniformidad en la regulación jurídica de los contratos tiene tres objetivos fundamentales que son:

- a. El consenso internacional a través de tratados multilaterales de caracter universal o regional.
- b. La uniformidad del derecho material aplicable.
- c. La aplicación de un derecho profesional de común de caracter material.

a. El Consenso Internacional a Través de Tratados Multilaterales de Carácter Universal o Regional

Este aspecto, un poco idealista va en proceso de perfeccionamiento, podemos decir que es polvo de diamante que va puliendo una obra de joyería con bastante perfección, esta obra de joyería ya existe en algunos tratados de carácter universal y regional, como por ejemplo la ley aplicable a las ventas internacionales de objetos muebles corporales de la Haya del 15 de junio de 1955, así como la ley aplicable a la transmisión de la propiedad en ventas de carácter internacional de los mismos objetos firmada el 15 de abril en la Haya en ese mismo año. Las convenciones sobre la ley aplicable a la transferencia de propiedad en las ventas internacionales de objetos muebles corporales del 15 de abril de 1958, la convención sobre la competencia del foro contractual en el caso de ventas internacionales de objetos muebles corporales del 15 de abril de 1958, estos instrumentos entraron en vigor el 10. de septiembre de 1964. El alcance de dichas convenciones está constreñido a objetos muebles corporales y no rige otros aspectos contractuales, el principio adoptado en estos instrumentos es que la compraventa se rige por la ley interna del país designado por las partes contratantes, dicha designación debe constar en cláusula expresa o resultar en forma indubitable de las disposiciones contractuales. En defecto de dicha declaración de voluntad, la venta se rige por la ley interna del país donde el vendedor tiene su residencia habitual en el momento de la celebración del contrato.

A nivel regional los convenios Benelux de 1951 en el ámbito europeo, y en latinoamérica los tratados de Montevideo de

1899 y 1940. Por lo que respecta a Europa, una grupo de trabajo de juristas de la C.E.E. prepara actualmente una convención sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales de los países miembros, la convención se aplicaría a situaciones que involucren la aplicación de leyes dentro de los diferentes sistemas existentes en la comunidad, y como principio general los contratos se regirán por la ley escogida por las partes, éstas también podrán determinar si dicha ley se aplica a la totalidad del contrato o sólo a una parte, siempre y cuando no afecte derechos de terceros. En caso de que las partes no determinen la ley aplicable, el contrato se regirá por la ley del país con el que tenga más estrecha conexión, hay la presunción que el contrato tiene mayor vinculación en donde la parte contratante tenga su residencia habitual y donde la obligación se pacte.

En América Latina los tratados de Montevideo tienen una marcada preferencia por la "*Lex loci executionis*", pero también establece excepciones a su aplicación en lo referente a ejecución, existencia, naturaleza, ámbito de validez, efectos, entre otros, todo esto aplicable al aspecto contractual, que se encuentra asentado en el Artículo 37, Título XI del texto de 1940 manteniéndose la preferencia de la ley del lugar donde los contratos deban cumplirse, pero también establece principios especiales en cuanto a formas y solemnidades sobre cosas ciertas e individualizadas, como los contratos por correspondencia o por mandatario.

#### b. La uniformidad del Derecho Material Aplicable

Por medio de normas materiales se intenta resolver de mane-

ra directa un problema derivado del tráfico jurídico internacional, con la aplicación de ciertas normas que por su naturaleza tienen vocación internacional, excluyendo de esta forma cualquier otro recurso. Todo esto en caso de que las normas materiales internas no aporten una vía de solución al problema de que se trate,<sup>75</sup> en este aspecto se han hecho importantes aportaciones para llegar a la uniformidad del derecho material aplicable en la compraventa internacional de mercancías, cabe destacar la labor del Instituto Nacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), con sede en Roma que concluyó una conferencia diplomática en abril de 1964 en la Haya formándose una ley uniforme para las ventas internacionales, pero también en éste mismo año se suscribe la convención relativa a la ley uniforme, en la formación de contratos para ventas internacionales de mercancías. Los estados al ratificar estos instrumentos se obligaron a incorporar dentro de sus legislaciones internas el texto de las respectivas convenciones. En México éstos están dispersos en varios ordenamientos, pero principalmente dentro del Código de Comercio y la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Esta ley uniforme permite a los nacionales de cualquier país seleccionarla, como un instrumento legal aplicable a sus contratos, y en caso de que no existiese tal selección expresa, la ley uniforme sólo se aplicará a aquellos contratos en que tanto las partes, como el negocio tenga un carácter internacio-

<sup>75</sup> Perezniето, Leonel, *Derecho Internacional Privado*, Edit. Harla, S. A., México, 1980, p. 173.

nal y exista una vinculación.

En 1968 se forma la Comisión de las Naciones Unidas de Derecho Mercantil Internacional, más conocida por sus siglas inglesas como UNCITRAL, con el propósito inicial de respetar y difundir la adopción de las dos convenciones de la Haya, suscritas en 1964, pero la respuesta de los gobiernos de los estados fué de rechazo, debido a la carencia de respaldo adecuado, principalmente por falta de claridad y de política armónica.

Para muchos gobiernos, las convenciones de 1964 sólo plasman la postura civilista de Europa Continental, por este motivo la UNCITRAL llevó a cabo una exhaustiva revisión de las convenciones de 1964, con la colaboración de las más variadas corrientes jurídicas y con aportes auténticamente científicos en materia legislativa, esta revisión culminó en un proyecto de convención de ventas internacional de mercancías en el mes de junio de 1978, la "UNCITRAL" aprobó el proyecto y resolvió convocar a una conferencia internacional de plenipotenciarios a celebrarse en 1980 para la adopción del texto final.

Gracias a la buena voluntad de los países, pero principalmente a la necesidad del tráfico internacional, ya fué aprobada esta convención con resultados bastante favorables, en la solución de normas materiales distintas y aún contrarias al ordenamiento del foro, en el ámbito de validez interno según Carrillo Salcedo.

La conferencia de plenipotenciarios, a que convocaran las Naciones Unidas en 1980, que adoptó el texto final para la unificación de la ley aplicable a la venta internacional de mercancías en ese mismo año, teniendo como antecedente el proyecto

aprobado en 1978, también propició la concertación de cláusulas compromisorias arbitrales, autorizando a los árbitros a dirimir controversias, tomando en cuenta los usos y prácticas consagrados por la costumbre internacional, incluyendo las llamadas condiciones generales de los contratos tipo INCOTERMS;<sup>76</sup> que son un conjunto de normas consuetudinarias que forman una moderna *Ley mercatoria*<sup>77</sup> supranacional, con repercusión directa en los aspectos jurídicos de la transportación marítima internacional, constituyéndose con esto una experiencia normativa nueva y diferente y en alguna medida a la generada por los estados nacionales, que con ello funda la existencia de un proceso descentralizado de creación normativa. En mi opinión considero que los seguidores de las corrientes nacionalistas o internistas pueden dormir tranquilos, ya que se trata de un sistema descentralizado convalidado por la costumbre internacional, que es admitido por los sistemas nacionales y que no es un medio novedoso, ya que la costumbre es una fuente de primer orden en materia internacional de creación del Derecho.

<sup>76</sup> Siglas inglesas, cuyo significado es "Reglas Internacionales para la Interpretación de Términos Comerciales".

<sup>77</sup> "Lex Mercatoria" se trata de una producción normativa generada por las necesidades propias del comercio internacional, que se inicia sin intervención directa de los Estados nacionales, por lo general intervienen en su elaboración agrupaciones de comerciantes, Cámaras Nacionales de Comercio, Federaciones Regionales o Internacionales, banqueros y en algunos casos, comisiones especializadas de Naciones Unidas, como por ejemplo la Comisión de Naciones Unidas para Europa, Comisión de Naciones Unidas para el Desarrollo del Derecho Mercantil Internacional, y otras más. Tiene como objetivo principal la reglamentación, producida de manera paralela a la de los Estados Nacionales, pero que en última instancia, requiere del reconocimiento y, en su caso, la sanción de los órganos nacionales competentes. Esta perspectiva explica la existencia de una reglamentación con posibilidades de conversión de facultativa en obligatoria, creándose un nuevo proceso de creación normativa.

c. La Aplicación de un Derecho Profesional Común de  
Carácter Material

De manera aproximadamente paralela al surgimiento de las normas materiales y a una parte del Derecho Mercantil Internacional, pero principalmente a la necesidad de uniformización de prácticas y usos mercantiles a nivel mundial, ha surgido lo que se ha dado a llamar en forma doctrinaria la "*Lex Mercatoria*" o "*Jusmercatorum*" que consiste en un cuerpo de Derecho Material, fundado en prácticas de la comunidad internacional e integrados por un conjunto de normas consuetudinarias mercantiles, marítimas, bancarias y de seguros, esta tradición que se originó en la época Medieval, perduró y se plasma como una válvula contra los excesos del nacionalismo legislativo. He mencionado en páginas anteriores que en esencia viene a constituir un proceso descentralizado de creación normativa y que este proceso se materializa en contratos tipos de condiciones generales INCOTERMS, que se funden dentro del sistema de Derecho Material; por este motivo estamos frente a un medio novedoso de reconocimiento de la costumbre como fuente de creación jurídica. El conjunto de todos esos usos y prácticas consagrados por la costumbre, vienen a constituir un verdadero Derecho Profesional común de carácter material, que se utiliza para normar las relaciones entre los particulares a nivel internacional.

Estas normas son de carácter facultativo en la medida de que los contratantes deseen que sus respectivos derechos y obligaciones sean regulados por los "*INCOTERMS*", para esto tendrán que señalarlo expresamente en su contrato, con base en el prin-

cipio de autonomía de la voluntad, tanto del vendedor como del comprador, ambos pueden decidir de común acuerdo que sus derechos y obligaciones se regulen por las disposiciones establecidas en los "INCOTERMS". En el Derecho Positivo Mexicano es posible celebrar un contrato de compraventa internacional de mercancías, sometiéndose a la regulación de los "INCOTERMS", explicaré esto un poco más adelante.

#### Reglas Para la Interpretación de la Terminología en la Compraventa Internacional

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, cobró un gran auge el comercio entre los estados sin precedente, entre otras cosas surgió la necesidad de unificar diversos aspectos de dicho comercio. En este sentido, la Cámara de Comercio Internacional con sede en París, ha desempeñado desde entonces un papel de primer orden, ya que se dedicó a la elaboración de un catálogo de derechos y obligaciones del vendedor y del comprador, que pudiese servir como modelo unificado para este tipo de operaciones. En 1929 se elaboró el primer proyecto de documento y en 1933 el documento definitivo, que no contó con la aceptación de las diferentes cámaras nacionales de comercio, esto motivó su reelaboración con objeto de lograr un acuerdo unánime, que se obtuvo con el documento publicado en 1953 y que perdura hasta la actualidad. La adopción e implantación de estas reglas de la terminología de la compraventa internacional, tiende a aclarar, definir y precisar los términos y el alcance de ellos para evitar conflictos derivados de las interpretaciones basadas en di-

versas prácticas comerciales y una multiplicidad de decisiones judiciales divergentes o contrapuestas, para esto nos sirven estas reglas denominadas "INCOTERMS".

Con bastante frecuencia las partes que intervienen en la elaboración de un contrato de compraventa internacional de mercancías, ignoran la incongruencia que existe entre la legislación, los usos y las costumbres comerciales de sus respectivas naciones, este problema entorpece y obstruye los intercambios comerciales provocando malos entendidos, diferencias y pleitos que originan enormes pérdidas de tiempo y dinero, pero gracias a las reglas internacionales para interpretar los términos comerciales "INCOTERMS 53" los exportadores e importadores tienen un instrumento capaz de eliminar las principales causas de estas dificultades.

#### Naturaleza Jurídica

Los INCOTERMS 53 no son normas de carácter obligatorio, sino que son de naturaleza facultativa, en la medida de que los contratantes deseen que sus respectivos derechos y obligaciones sean reguladas por los "INCOTERMS", es decir que obliga sólo cuando ha sido aceptado previamente por los contratantes, señalando expresamente en su contrato por medio de una cláusula. Esto es en base a la autonomía de la voluntad del vendedor y del comprador, ya que ambos pueden decidir de común acuerdo que sus derechos y obligaciones se regulen por la disposición anteriormente mencionada, entendiéndose como una base con posibilidades para modalidades adicionales, como lo señalan los principios in

troductorios de las reglas para la interpretación de términos comerciales. En el Derecho Positivo Mexicano es posible celebrar un contrato de compraventa internacional de mercancías sometiéndolo a la regulación de los "INCOTERMS", en base al concepto de la autonomía de la voluntad, de acuerdo con el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal según el artículo 1796 que al texto dice: Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento; excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan, obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fé, al uso o a la ley. Así podemos observar que la libertad de contratación se encuentra dividida en dos momentos:

- a. Toda persona tiene plena libertad para celebrar o no un contrato.
- b. Una vez que ha decidido contratar, de común acuerdo con su contraparte, puede determinar las condiciones a que se sujetará el contrato, sin otro límite que el orden público.<sup>78</sup>

Otro aspecto es la noción de la causa según este concepto jurídico, lo fundamental es el motivo o fin determinante de los contratantes según el artículo 1831 del Código Civil que dice:

<sup>78</sup>Orden Público se entiende como una expresión de interés social que tutela el Estado por medio de sus órganos cohercitivos, las partes tienen prohibido contratar un acto contrario a este orden público, establecido que cause daño a la colectividad, al Estado o a la Nación.

El fin o motivo determinante de la voluntad de los que contraten tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

Respetando este límite, las partes pueden decidir que el contrato sea regulado por cualquier disposición que no contravenga este ordenamiento, como es el caso de los "INCOTERMS", siempre y cuando las partes respeten este principio y su fin o motivo determinante concertado en el contrato sea conforme a derecho, ya que el contrato puede ser invalidado porque su objeto, motivo o fín sea ilícito; Art. 1795, fracción III.

En concordancia con lo ya antes expuesto, es posible celebrar en México un contrato de compraventa internacional de mercancías, sometiéndolo a los "INCOTERMS", pero también es posible la celebración en el extranjero de un contrato de la misma naturaleza para ser ejecutado en México, siempre y cuando el texto del contrato y la voluntad de las partes plasmada en el mismo, respeten el orden público preestablecido determinado por el Derecho Positivo Mexicano, que en el sentido del Art. 13 del Código Civil para el D. F., podrá ser ejecutado en México, a pesar de que se encuentre regulado por normas distintas a las mexicanas, como lo son los "INCOTERMS".

#### Artículo 13 del Código Civil

Los efectos jurídicos de actos y contratos celebrados en el extranjero, que deban ser ejecutados en el territorio de la República, se regirán por las disposiciones de este código.

Además este artículo tiene su equivalencia en todos los códigos civiles de los diferentes estados de la República.

El Código de Comercio en sus artículos 13 y 14 manifiesta:

Art. 13. Los extranjeros serán libres para ejercer el comercio, según lo que hubiere convenido en los tratados con sus respectivas naciones, y lo que dispusieren las leyes que arreglen los derechos y obligaciones de los extranjeros.

Art. 14. Los extranjeros comerciantes, en todos los actos de comercio en que intervengan, se sujetarán a este código y demás leyes del país.

Elaboración y Ejecución del Contrato de Compraventa Internacional de Mercancías en Relación con los "INCOTERMS 1953".

Omar Olvera señala que en el caso del contrato de compraventa internacional de mercancías, es válido que se le defina según el artículo 2248 del Código Civil y que dice: Habrá compraventa cuando uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto en dinero y que por su parte el Código de Comercio coloca a la compraventa a la cabeza de los actos mercantiles, como puede verse en los artículos 75 y del 371 al 378, se define a la compraventa internacional como compraventa de plaza a plaza. Pero Witker y Pereznie-to, manifiestan que debido a la gran variedad de modalidades existentes en este tipo de contratos, no es posible llevar a cabo una sistematización de los mismos contratos de compraventa, ni elaborar principios generales que les pueda ser aplicables

invariablemente, estoy de acuerdo con estos últimos autores por lo que respecta a este pormenor y adicionaría además el problema de la multiplicidad normativa en materia de Comercio Exterior en lo que respecta a la reglamentación en México, creándose un caos para las exportaciones nacionales y un no saber que hacer en un momento determinado, debido a la falta de uniformidad reglamentaria en materia de comercio y exportaciones en nuestro propio país, ya que en México todo mundo es competente en este parámetro, por tal motivo las reglas internacionales para la interpretación de términos comerciales es una nueva luz en la solución de este tipo de problemas, y en forma somera mencionaré los elementos del contrato de la compraventa internacional de mercancías.

#### Elementos del Contrato.

En un aspecto general todo contrato de compraventa internacional de mercancías debe incluir los siguientes elementos básicos:

#### A. Identificación de las partes del contrato

- 1.a. El preámbulo
- 2.a. Las declaraciones
- 3.a. El clausulado

#### B. Objeto del Contrato

#### C. Cláusulas Referentes a las Mercancías

- 1.c. Precio

	Pago directo	
2.c. Modalidades de Pago	Pago Indirecto	
	Crédito documentario	
	Crédito Irrevocable	
	Crédito Irrevocable	
Crédito Documentario	Confirmado	Cláusula roja
	Crédito Revocable	Cláusula verde.

### 3.c. Término de entrega

1. Entrega directa
2. Entrega indirecta
3. Teoría de transmisión de riesgos.

D. Determinación de la ley aplicable en caso de que surjan conflictos de intereses diferentes de los INCOTERMS.

E. Documento anexo de conocimiento de embarque para las mercancías.

Describiré brevemente cada uno de estos elementos en forma particular explicando pormenores peculiares de esta forma contractual.

### A. Identificación de las Partes del Contrato

Como en todo contrato, en la compraventa internacional de mercancías participan dos tipos de elementos esenciales y de validez. Los esenciales son aquellos sin los cuales el contrato no puede existir y se convalida por el consentimiento de las

partes o por lo que es lo mismo *el acuerdo de voluntades* para transferir un bien mediante el pago de un precio, y por el objeto que en este caso es la transmisión de un derecho de propiedad. El bien objeto del contrato de compraventa internacional debe ser posible físicamente, es decir debe de existir en la naturaleza o ser posible de existir cuando el contrato recaiga sobre los bienes futuros.

Por lo que respecta al precio, debe ser fijado en dinero, ser determinado o determinable y que no se aparte de un precio justo.

Los elementos de la validez son la capacidad jurídica de las partes para contratar y la forma, es decir los requisitos externos que adopten los actos jurídicos. Consecuentemente no existe compraventa si no reúnen los requisitos esenciales de validez. Sin embargo el contrato de compraventa internacional de mercancías es "consensual", es decir, que no requiere de formalidad y se perfecciona por el simple consentimiento, la forma como contrato escrito sólo es exigible para preservar la seguridad jurídica de las partes contratantes y evitar que los derechos y las obligaciones se desvanezcan en un simple acuerdo verbal.

Es conveniente que el contrato quede comprendido en tres grandes rubros:

- 1.a. el preámbulo
- 2.a. las declaraciones
- 3.a. el clausulado.

### 1.a. Preámbulo

Es en donde se especifica el nombre del contrato, en este caso "compraventa internacional de mercancías", los nombres de las partes o el de sus representantes y el carácter con el que comparecen. así como la alusión a la designación que en lo sucsivo se les dará como "la compradora" y "la vendedora".

### 2.a. Declaraciones

Contendrá datos de la constitución legal de la empresa si se trata de personas morales o la mención de que actúan por su propio derecho, cuando sea el caso de intervención de personas físicas y la capacidad de las partes para contratar en las actividades comerciales o productivas a la que cada una de ellas se dedica.

### 3.a. Clausulado

Es la parte más importante puesto que en el clausulado que dará comprendido el alcance de las obligaciones y la naturaleza de los derechos de cada uno de los contratantes.

Como he mencionado anteriormente la identificación de las partes, es elemento fundamental en todo tipo de contratos de compraventa, en el caso concreto de la compraventa internacional de mercancías se debe efectuar esta identificación de la manera más detallada posible. Ya que por lo general, el vendedor y el comprador se encuentran ubicados en países diferentes y las mercancías tienen que desplazarse de un país a otro, por este motivo es de primordial importancia detallar para la mejor localización de las partes contratantes, pero si son personas

morales, habrá que precisar quienes son sus legítimos representantes y con que capacidad celebran el contrato.

## B. Objeto del Contrato

Este elemento es igualmente esencial y requiere mucha claridad y precisión, pero la conclusión lógica es que *la mercancía es el objeto materia del contrato*. En la práctica resulta necesario precisar su naturaleza y características, a fin de no desarrollar cláusulas especulativas y desproporcionadas en el contrato, es recomendable en la práctica poner un anexo, teniendo cuidado siempre de que dicho anexo forme parte del contrato, en donde se estipulen las descripciones de la mercancía o mercancías y sus detalles como lo es la calidad, porcentaje de humedad, color, olor, especie, peso por unidad, descripción técnica, usos para los cuales se emplea, y otros detalles más.

## C. Cláusulas Referentes a las Mercancías

La primera cláusula dentro del contrato es la estipulación por escrito de la obligación de la parte vendedora de "enajenar" y de la compradora de "adquirir" una mercancía determinable en su naturaleza, característica y contenido.

### 1.c. El Precio

Elemento de primordial importancia que debe quedar perfectamente determinado y que se determina a partir del objeto materia del contrato que debe establecer una perfecta equivalencia entre las unidades monetarias y las unidades de mercancía, precisando la moneda extranjera en que se cotiza la operación y

el valor debe de estar adecuado al término comercial "INCOTERMS 53" que se convenga y pacte, de esta manera se mencionará la cantidad y la clase de la unidad monetaria convenida, por ejemplo \$50,000.00 pesos mexicanos, \$50,000.00 dólares estadounidenses, 50,000 francos franceses, 50,000 marcos alemanes, 50,000 florines holandeses, y así respectivamente, y en seguida la unidad o unidades del producto, ya sea individualmente considerado (un tractor, una caja conteniendo 100 productos, por ejemplo), o bien una cierta cantidad (toneladas métricas de 1000 kgs, tonelada corta-short ton, 2 mil libras inglesas).

En el precio son tres los aspectos fundamentales: la moneda que se utilizará, su actualización, tipo de cambio del día, su cotización comercial.

En cuanto a la moneda que se utilizará y la forma de hacerlo, cabe señalar que México se encuentra dentro de la *"zona de influencia del dólar estadounidense"*, valor conocido y aceptado internacionalmente, es conveniente y aconsejable, que el precio sea fijado precisamente en esta moneda \$ USA dollars. Para evitar confusiones se debe aclarar su origen, dado que existen monedas del mismo nombre como el dólar canadiense, que no tiene igual paridad respecto al peso mexicano, para ello la determinación del precio en dólares canadienses tendrá que ir precedido de las siglas "U.S.\$."

Debido a las recientes devaluaciones consecutivas de nuestra moneda, habrá que prever la posibilidad de una fluctuación de la moneda, ya que esto es impredecible en caso de otra devaluación caótica, por eso se debe contratar al tipo de cambio

del día y hacer operaciones rápidas sin pérdida de tiempo y con plazos de entrega cortos.

Finalmente habrá que mencionar, si es el caso, de la cotización comercial del producto e incluso sus referencias a los "INCOTERMS 1953", de esta manera el precio podrá quedar como sigue: 10,000 dólares estadounidenses por tonelada corta (short ton), de 2000 libras inglesas (english pounds), libre a bordo (FOB, INCOTERMS 1953), puerto de Tampico.

Obviamente el precio de las mercancías en moneda extranjera resulta más atractiva y en ocasiones es inevitable no pactar lo así, pero puede acarrear ciertos riesgos de variaciones monetarias durante la vigencia del contrato. La forma de evitar esto es poner una cláusula de revisión del precio establecido por los contratos tipo, elaborado por la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas. La posibilidad de renegociar el precio es una necesidad actual y esto es debido a las variaciones del mercado internacional, la cláusula de revisión incide sobre la vigencia contractual eventualmente aumentada, y si las partes de sean que a partir de un porcentaje determinado de variación, mayor o menor, que la cláusula de revisión sea corregida y reemplazada por un modo de cálculo más preciso, lo estipularán expresamente en el contrato.

## 2.c. Modalidades de Pago

Las condiciones y forma de pago se deben hacer por medio de una *carta de crédito confirmada e irrevocable*, donde se debe señalar la fecha máxima para la apertura de la carta de crédito y la vigencia de la misma.

La forma de efectuar el pago en la compraventa internacio-

nal de mercancías suele revestir varias modalidades, que pueden resumirse en dos grandes categorías que son: el pago directo y el pago indirecto.

- Pago Directo

El comprador importador cumple su obligación de pagar el precio de la mercancía al vendedor exportador contra la entrega de la misma, este pago es muy poco usual, debido a que las partes se encuentran en países diferentes.

- Pago Indirecto

Existen varias modalidades, una de ellas es cuando el comprador encarga a su legítima representante su realización que la hará en los términos y condiciones que aquel le indique, situación muy poco frecuente en la práctica.

- Crédito Documentario

Otro aspecto es cuando la mercancía se ha asegurado y sobreviene la realización del riesgo, en este caso el vendedor podrá hacer efectivo su crédito ante el asegurador ya sea que el personalmente cobre la póliza ante la empresa asegurada o bien que el vendedor transfiera la póliza al comprador, mediante endoso, para que la haga efectiva ante la aseguradora.

Pero la modalidad más usual es la del crédito documentario que es una institución de carácter mercantil en donde intervienen:

- a. el comprador de la mercancías, quien es el que abre el crédito.
- b. una o dos instituciones bancarias según el caso, y

c. el vendedor, quien es el beneficiario de dicho crédito.

Este negocio obligacional, en términos generales puede subdividirse en dos clases, crédito irrevocable y crédito irrevocable confirmado.

- Crédito Irrevocable

Intervienen los siguientes sujetos:

comprador

banco emisor u ordenante

banco notificador o avisador

vendedor.

En el Crédito Irrevocable, el comprador solicita al banco emisor u ordenante, ya sea el financiamiento o la apertura de un crédito en favor del vendedor; el banco a su vez solicita a otro banco que avise y notifique al vendedor, que tiene abierto un crédito a su favor, que podrá hacer efectivo siempre y cuando entregue los documentos que amparan a la mercancía, todo esto es en base de que las partes hayan celebrado un contrato de compraventa internacional de mercancías, y que el comprador haya celebrado con el banco emisor un contrato de apertura de crédito, en donde el mismo adquiere la obligación de pagar al banco emisor en un momento dado el monto de la cantidad pactada.

Por su parte, el banco emisor adquiere con el comprador el compromiso de liquidar al vendedor la cantidad convenida, siempre y cuando éste entregue los documentos solicitados por el comprador, generalmente la forma en que paga el banco es por medio de un banco corresponsal suyo en el extranjero, el banco no

tificador. Se destaca que en esta modalidad es sólo el banco emisor quien adquiere la obligación de pago frente al vendedor, pues el banco notificador sólo estará cumpliendo una función específica, sin otro compromiso para él.

- Crédito Irrevocable Confirmado

En el cambio de banco a banco, en el crédito irrevocable confirmado, el banco "notificador" se convierte en banco "confirmante" y adquiere solidariamente la misma obligación del banco "emisor".

Una vez hecha la notificación o la confirmación al vendedor, éste procederá a entregar dentro de un plazo dado, los documentos previamente acordados con el comprador que amparen las mercancías.

El banco notificador o bien confirmante, revisará minuciosamente dicha documentación y una vez aceptada procederá a efectuar el pago. Los documentos llegarán al banco "emisor" y servirán de garantía del financiamiento o del crédito con respecto al comprador, ya que éstos permiten el acceso a la mercancía, y con esto el banco emisor se asegura de que el contrato de apertura de crédito con el comprador sea cubierto, por su parte el comprador tratará de allegarse los documentos liquidando el importe del financiamiento o del crédito.

- Crédito Irrevocable

No lo mencioné en primer orden como está estipulado en páginas anteriores para no crear confusión, pero la sutileza de este crédito una vez abierto en favor del vendedor, puede ser

revocado en cualquier momento por el comprador, aún sin conocimiento de aquel, esto produce un estado de incertidumbre al vendedor, lo que no ocurre con el crédito irrevocable, ya que el comprador que abrió el crédito en favor del vendedor no puede revocarlo. La desventaja es de que en caso de que el banco notificador no quiera hacer efectivo el crédito, el vendedor tendrá que recurrir al banco emisor situado generalmente en el extranjero.

#### Aspecto Jurídico del Crédito Irrevocable Confirmado Acorde con el Derecho Positivo Mexicano

Cuando se realiza un crédito confirmado, el acreditante que es una institución bancaria contrae la obligación de entregar el dinero a un tercero que en este caso es el vendedor y no al acreditado que es el comprador, que no podrá revocar el crédito obtenido en la apertura, este tipo de negocio es el que mayormente se utiliza en el Comercio Exterior Mexicano, conociéndosele normalmente como crédito comercial. En el caso de nuestros vendedores mexicanos tienen la seguridad de que una vez confirmado el crédito a su favor, el banco adquiere por este acto de vinculación el carácter de deudor, como lo era el comprador en un principio estipulado en el contrato de compraventa internacional de mercancías. En otras palabras el banco sustituye al comprador, dándose con ello plena seguridad jurídica a la operación y para que se haga efectivo ese crédito el vendedor sabe que tendrá la obligación de presentar al banco dentro de un plazo previamente estipulado, los documentos que amparen a

las mercancías convenidas con anterioridad con el comprador. En caso de omitir este requisito el vendedor corre el riesgo de que el negocio vuelva a la relación inicial, que es la de comprador-vendedor, por este motivo es conveniente tener preparados los documentos dentro del plazo estipulado para su entrega, para que se haga efectivo el crédito.

Estos documentos son el certificado de origen de las mercancías y el conocimiento del embarque, el vendedor debe tener la seguridad de que los puede conseguir.

Con bastante frecuencia el vendedor necesita de un cierto financiamiento por parte del comprador y por este motivo existe una modalidad en el crédito irrevocable confirmado, que algunos bancos aceptan en la práctica incluso México, se trata de la cláusula roja y la verde (reed clause), (green clause).

- Cláusula Roja (reed clause)

Mediante esta cláusula, se permite al banco confirmante efectuar un pago parcial y en ocasiones el pago total de las mercancías, según se haya convenido con el comprador, con la sola presentación de algunos documentos por parte del vendedor, comprometiéndose a aportar posteriormente todos los documentos que amparen a las mercancías, además de una letra de cambio que él firma con el banco confirmante.

- Cláusula Verde (green clause)

Con esta cláusula el vendedor puede cobrar parte o la totalidad del crédito, sin haber presentado los documentos que acrediten el embarque de las mercancías, pero éste se obliga al al-

macenamiento forzoso de las mercancías a nombre del banco.

En el derecho Positivo Mexicano, el texto que regula este tipo de operaciones es la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en su capítulo IV y específicamente en la sección IV, artículos 317, 318, 319 y 320. La ley emplea una terminología que puede provocar confusiones, ya que el legislador mexicano se confundió con la Jurisprudencia Inglesa y la Doctrina Italiana y reglamentó la institución como crédito confirmado, siendo que lo debería haber hecho como crédito documentario, entonces podemos decir que el crédito confirmado estipulado en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en la práctica internacional corresponde al crédito irrevocable.

Art. 317. L.G.T.O.C.

El crédito confirmado se otorga como obligación directa del acreditante hacia un tercero, debe constar por escrito y no podrá ser revocado por el que pidió el crédito.

Este error se salva con la aplicación del artículo 113 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, que usa una terminología correcta y además remite a los usos internacionales, esta remisión comprende a los usos y reglas uniformes relativas a los créditos documentarios, en su revisión de 1974 en los cuales México se ha adherido,<sup>79</sup> que en su artículo primero manifiesta:

<sup>79</sup> Las reglas y usos uniformes relativos a los créditos documentarios adoptado por el Comité Ejecutivo de la Cámara de Comercio Internacional en diciembre de 1974 publicada en marzo de 1975 y México adherido en julio de 1975, entró en vigor el 10. de octubre de 1975, el texto en español es traducción del inglés del texto original de 1974.

Art. 10. Los créditos pueden ser:

- a. revocables ó
- b. irrevocables.

Art. 80. a. En las operaciones de crédito documentario, todas las partes interesadas debe considerar los documentos y no las mercancías.

Art. 20. a. Salvo instrucciones en contrario expresadas en el crédito, los conocimientos de embarque deben indicar que las mercancías han sido embarcadas o puestas a bordo de una embarcación determinada.

- b. El conocimiento de embarque debe de estar firmado, visada y fechada por el transportista o su agente y la fecha anotada, será considerada como la fecha de embarque o la de puesta a bordo en la embarcación considerada.

### 3.c. Término de entrega

En la entrega y en el envío de la mercancía, se debe poner con claridad la fecha y el lugar de la entrega, indicándose si se entregan embarques parciales o no, este aspecto de fondo sólo depende del vendedor. Jurídicamente es muy importante, porque de la entrega depende en gran parte la operación que debe ser recogida y detallada en el texto del contrato, la forma de entrega se refiere específicamente a la manera en que será entregada la mercancía, es decir el lugar y las condiciones de su entrega, la costumbre internacional en comercio exterior preconiza la entrega puntual de las mercancías. En el Código de Comercio se establece que "en los contratos mercantiles no se re-

conocerán términos de gracia o cortesía, ya que también el comprador tiene el derecho de rechazar la mercancía si es extemporánea.

La estipulación de la entrega de las mercancías en forma general se realiza mediante el acuerdo de voluntades de las partes que intervienen en el contrato, dejándolos en libertad de pactar este tipo de cláusulas, detallando su entrega, por ello todos los INCOTERMS en las obligaciones del vendedor establecen: entregar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa, así como todos los documentos exigidos en dicho contrato en prueba de conformidad, es decir que respecto de la entrega de las mercancías, los INCOTERMS se remiten a lo acordado por las partes, y sólo se refieren en forma general al tipo de entrega de la misma que puede ser efectuado de manera directa o indirecta.

### 1. Entrega Directa

Es aquella que se efectúa cuando el vendedor o su representante entregan la mercancía directamente al comprador o a su representante y por consiguiente cesa la obligación y responsabilidad del vendedor. Es el caso de los términos: en fábrica (Ex Factory), en barco (Ex Ship), y en muelle (Ex Quay). En fábrica es poco común a nivel internacional, ya que por lo regular es muy difícil que el comprador se desplace de su país de origen a la fábrica almacén.

### 2. Entrega Indirecta

Es la más usual, el vendedor ya no entrega la mercancía directamente al comprador, sino que se hace a través de una terce

ra persona, que normalmente es el porteador. Esta obligación de entrega varía según la regla que se emplee, por ejemplo los casos: Franco Wagon que la entrega se realizará cuando el vendedor haya depositado en la bodega o almacén la mercancía. Libre a costado de buque. La entrega se realiza cuando la mercancía se deposite en el puerto convenido y en las condiciones estipuladas en la misma regla. Libre a bordo la entrega se realiza a partir de que el vendedor depositó la mercancía a bordo del buque.

La distinción entre la entrega directa o indirecta, está en la documentación que el vendedor está obligado a entregar al comprador. En la entrega directa el vendedor debe suministrar la factura de la mercancía y eventualmente ciertos certificados, como el de origen de la misma o sanitario, en cambio en la entrega indirecta los documentos que debe proveer, incluye la factura de la mercancía, el permiso de exportación, el conocimiento de embarque y la póliza de seguro.

### 3. Teoría de la Transmisión de los Riesgos

No sería conveniente una confusión en el Comercio Exterior, de lo que es la transmisión de riesgos, con la transmisión de propiedad en su objeto que es la mercancía. Ya que en el momento de la transmisión de los riesgos, no siempre coincide con la transmisión de la propiedad, y esto depende del sistema o sistemas jurídicos empleados en el plano.

La transmisión de los riesgos, es en la medida de que la mercancía sufra daños o averías, o en su caso la pérdida total o parcial de la misma, que surten efecto en el momento de aquel

que detente la posesión y se introduzca el acontecimiento o el siniestro, según el principio jurídico de que la cosa parece para quien lo detenta (*res perit domino*).

Los INCOTERMS, por su caracter eminentemente práctico, no regulan ni hacen alusión alguna al concepto de propiedad, sino que utilizan el concepto de "*Transmisión de Riesgos*", esto se debe a que en el Comercio Internacional, lo que importa es saber a caego de quien se encuentra la mercancía en un momento determinado, lo cual se hace de una manera estipulativa, determinando como lo hacen los INCOTERMS, que el riesgo se entiende transferido a partir de tal o cual momento, cosa que no sería posible si se hiciere uso del concepto de propiedad.

La transmisión de los riesgos es analizada en función de la entrega directa o indirecta de las mercancías.

En la entrega directa, el vendedor no asume grandes riesgos, sobre todo si se aplica la regla "en fábrica" (*Ex Factory*), en la cual la entrega de la mercancía se realiza en su proprio almacén, planta, taller o fábrica.

En la entrega indirecta, el riesgo aumenta considerablemente en la medida en que el vendedor no cumpla con su obligación, se entiende y se presume que el riesgo no ha sido transmitido, por ejemplo en el caso "*Libre a costado de buque*" (*FAS*). La obligación del vendedor y consecuentemente su riesgo, no cesa sino en el momento en que haya depositado la mercancía en el punto de embarque convenido, de conformidad a los usos del puerto en cuestión y en la fecha previamente convenida en el contrato, de tal manera que la mercancía pueda ser cargada por el comprador a bordo del buque.

En el Libre a bordo (FOB), la obligación para el vendedor y el riesgo correspondiente cesa en el momento en que se haya embarcado la mercancía, sin embargo, si al vendedor no le es posible embarcar la mercancía por culpa del comprador, ya sea por que el buque contratado por éste no llegue a la fecha prevista o bien por no haber reservado el lugar necesario en el mismo, se entiende en los términos previstos en los INCOTERMS, que el riesgo se transmite aunque el vendedor no haya cumplido con su obligación.

En el caso costo y flete (C&F), el riesgo, sobre la mercancía le es transmitido al comprador a pesar de que ésta no le ha ya sido entregada directamente, sino sólo dejada en manos del transportador. Por lo que respecta a la transmisión de riesgo en documentos, la ley de Navegación y Comercio Marítimo, en sus artículos 168 a 170, referente al conocimiento del embarque, es tipula que es el título representativo de las mercancías y el riesgo va aparejado al mismo documento.

Art. 170. El conocimiento tendrá el caracter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargos sobre ellas, para ser válido deberá comprender el título mismo.

Sin embargo de acuerdo a los INCOTERMS, se entiende que aunque dicho título de crédito obre en poder del vendedor, el riesgo ha sido transmitido si éste ya entregó la mercancía al transportista.

En esta misma ley existe una contradicción en el Art. 210 que dice que en las ventas sobre documentos, el vendedor cumpli

rá su obligación de entregar de la cosa, en este caso la entrega de la mercancía, remitiendo al comprador en la forma pactada o usual los títulos representativos de ella.

Otro factor que hay que tomar en consideración con respecto a la transmisión de los riesgos, es la necesidad de que la mercancía haya sido individualizada, es por ello que el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 2257 menciona, las compras de cosas que se acostumbra gustar, pesar o medir, no producirán sus efectos, sino después que se haya gustado, pesado o medido los objetos vendidos. En México esta verificación la hace la Comisión Nacional de Calidad para Productos de Exportación que dependen del Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

En los INCOTERMS y en el Código Civil existe una analogía en las reglas de que los riesgos sólo podrán ser asumidos, siempre y cuando las mercancías debieran haber sido especificadas, es decir claramente separadas o identificadas de cualquier forma, que indique que son las mercancías materia objeto del contrato.

La individualización se realiza de acuerdo a los diversos derechos nacionales, de común acuerdo a las partes.

Es recomendable a nuestros exportadores mexicanos, utilizar en el contrato de compraventa internacional de mercancías la regla "costo, seguro y flete" (CIF) ya que los riesgos quedan perfectamente bien determinados y con la garantía, de que salvo causas de fuerza mayor o caso fortuito, no surgieren sorpresas desagradables.

D. Determinación de la ley aplicable en caso de que surja un conflicto de intereses distinto a los INCOTERMS

El problema debe ser tratado desde el punto de vista del Derecho Internacional Privado, específicamente con base en la teoría de los conflictos y leyes, par saber que ley va a regir la entrega de la mercancía, cual va a ser aplicable a la transferencia de la propiedad o de los riesgos sobre la misma, por eso es menester determinar cual es la ley aplicable al contrato. Todo esto en base al concepto de la autonomía de la voluntad y a la noción de la causa.

En la práctica los contratos se regirán por la ley que las partes hayan escogido libremente en dicho acto, la filosofía jurídica dice: *la libertad del individuo no puede limitarse más que por su voluntad* y este concepto de la autonomía de la voluntad en el Código Civil vigente tiene dos momentos:

- a. el de la libertad para contratar.
- b. el de la libertad de determinar las condiciones a que se sujetará el contrato, sin más límites que el orden público.

El ámbito de la aplicación de la ley contractual, de acuerdo con lo antes dicho es muy clara y ahora nos resta saber cual es su ámbito de aplicación. La forma del contrato se regirá por la ley del lugar de su celebración, según el principio "*Locus regit actum*". El contenido del contrato por la ley que las partes hayan escogido libremente, tales como el consencimiento y el objeto será regido por la ley del lugar de la celebración del contrato bajo el principio "*lex loci Contratus*", por lo

que respecta a la ejecución, condiciones de entrega, transmisión de propiedad y riesgo de la mercancía, de acuerdo con el principio "*Lex Loci executionis*", la ley aplicable será la del lugar de ejecución del contrato. Es conveniente poner atención a este tipo de cláusulas en la práctica comercial.

E. Documento Anexo de Conocimiento de Embarque para las Mercancías. Art. 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

El contrato de transporte de cosas, deberá constar por escrito y el naviero, por si o por conducto del capitán del buque expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

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

### Naturaleza del Título

La doctrina admite, que el conocimiento de embarque del transporte marítimo, es un título de crédito perteneciente a la categoría de los títulos representativos de mercancías objeto del transporte, además expresamente se reglamenta el conocimiento "recibido para embarque",<sup>80</sup> en la práctica mercantil también se denomina compraventa contra documentos. En esta modalidad el vendedor cumple su obligación de entrega, enviando al comprador los títulos representativos de las mercancías y los otros documentos estipulados previamente. Se caracterizan estas ventas por el hecho de que las mercancías que constituyen el objeto materia del contrato, están representados por títulos de crédito, en este caso es el conocimiento de embarque que se extiende por cuatro ejemplares iguales, dándose al cargador, consignatario, capitán y naviero un ejemplar a cada uno de ellos. En el comercio exterior se utiliza el conocimiento de embarque único, acorde a la Cámara de Comercio Internacional de 1974.

Podemos concluir que la compraventa internacional de mercancías y en términos generales, un contrato presenta tres fases: su generación, su perfección y su consumación.

Ya que se inicia la vida del contrato, por un acto volitivo del proponente exteriorizado, frente a alguien (destinatario), quien a su vez suele manifestar de modo expreso y tácito, que le interesa en principio el negocio de que se trate. La ma-

<sup>80</sup> Cervantes Ahumada, Raúl, *Título y Operaciones de Crédito*, Edit. Porrúa, México, 1981, p. 153.

nifestación de voluntad de quien toma la iniciativa del contrato, recibe el nombre de oferta y la expresión de la voluntad de la otra parte se llama aceptación. Cuando ambas declaraciones de voluntad son coincidentes y se encuentran, termina la primera fase del contrato, esto es, su generación o preparación, y nace la segunda, o sea la perfección del contrato y su nacimiento a la vida jurídica. Todo lo anterior lo he tratado de explicar a grandes rasgos y aunque parezca un poco disperso en la manifestación de algunos aspectos jurídicos, en realidad no es así, ya que el Comercio Exterior es multidisciplinario y necesitamos todos los instrumentos jurídicos nacionales e internacionales, para una mayor claridad de este aspecto tan complejo. Por este motivo el lograr un acuerdo unánime que lleva el nombre abreviado de "INCOTERMS 1953" no fue una cosa nada fácil, costó muchísimo trabajo de horas hombre de profesionales del Derecho y de otras disciplinas que reunieron diez reglas básicas a seguir que son:

1. En fábrica (Ex factory)
2. Franco vagón (Franco wagon)
3. Franco al costo del buque (FAS)
4. Franco a bordo (FOB)
5. Costo y Flete (C & F)
6. Costo, seguro y flete (CIF)
7. Flete pagado hasta punto de destino (Freight or Carriage paid to)
8. En Barco punto de destino convenido (Ex Ship, name port of destination)

9. En muelle pagados impuestos y derechos de aduana (Ex Quay) (Duty paid)
10. Aeropuerto (FOB).

## 5.2. EL DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL

Por lo que llevo expuesto hasta este momento acerca de las multimodalidades del Comercio Exterior, no solamente en el aspecto técnico, científico o jurídico, que por fortuna estos componentes no son el todo, sino que son partes importantes del todo, que es el Comercio Exterior, y que una parte es el aspecto jurídico de primer orden para las relaciones contractuales, pero claro que no es el único, ya que en el curso de los últimos años, se han adicionado un número cada vez mayor de problemas de naturaleza económica al comercio exterior, que requieren solu-ción en el marco de negociaciones multilaterales entre todos los países miembros de la comunidad internacional, con auxilio de los organismos internacionales especializados en comercio internacional. La presente crisis en el desarrollo de la economía mundial y los intercambios internacionales, han destacado particularmente la necesidad de armonizar a escala internacional las medidas adoptadas por los diversos países para reactivar y desarollar su economía y el comercio internacional, por medio de un nuevo ordenamiento jurídico, compuesto multifacéticamente con todos los medios científicos y técnicos que han dado a luz,

a lo que hoy se conoce como "El Derecho Comercial Internacional".<sup>81</sup>

En este momento la rama del Derecho Comercial Internacional o Derecho del Comercio Internacional es el sector más dinámico, es un derecho especializado y diversificado, que busca las soluciones propias del comercio internacional y es auxiliado por los usos y las costumbres comerciales.

Estos usos y costumbres del Derecho Comercial Internacional, representaron un sector importante dentro de la doctrina académica, ya que ha sido el punto de evolución ancestral de todas las posibilidades teóricas y prácticas de las normas especializadas del Derecho Comercial Internacional, que unos teóricos la fundamentan en la costumbre y otros en la codificación de los usos, en mi opinión es una combinación de los dos aspectos antes mencionados.

Las denominaciones nuevas: *Lex Mercatoria*, *Jus Mercatorium* o *Derecho Espontáneo* tiene su origen en la idea de que las relaciones internacionales nacidas dentro del marco de comercio, son para su misma naturaleza susceptibles de una reglamentación esencialmente diferentes de las relaciones de Derecho Interno.

Ya que la reglamentación a nivel interno es arcaica, con respecto a las necesidades internacionales del comercio y un posible instrumento de ayuda como es el Derecho Internacional

<sup>81</sup> Boguslaw Sosnowski, "Participación de Polonia en importantes organizaciones económicas internacionales", en Revista *El Comercio Exterior de Polonia* 83, Edit. ACPOL, Polexportpress Morzalkowska, N + 124, Warszawa Polonia, p. 12.

Privado en el plano conflictual su uniformidad lleva a un ritmo demasiado lento.

Por este motivo la *Lex Mercatoria* en su fundamento principal, hace mención al antíquisimo derecho costumbrista del comercio, que funciona como fuente principal en este pormenor, y consiste en costumbres y prácticas comerciales, codificados o no, que emanan de la comunidad internacional de los comerciantes, de las agrupaciones de industriales y empresarios y comerciantes propiamente dicho.

Esta codificación de costumbres y prácticas comerciales han sido asociadas por la UNCITRAL (Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio Internacional), como lo he mencionado en páginas anteriores, comenzó a recopilar los INCOTERMS creados por la Cámara de Comercio Internacional, recogiendo los usos y costumbres, pero también el esfuerzo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, no debe pasarse por alto en este sentido.

En el plano de las convenciones, el desarrollo de los usos y costumbres mercantiles han sido reconocidos por la Ley Uniforme de Venta Internacional de Bienes Muebles Corporales de 1964 suscrita en la Haya, que dispone que los usos y costumbres del Derecho Comercial Internacional, prevalecerán en caso de contradicción con la ley uniforme, salvo que las partes expresen su voluntad contraria.

Esta referencia a la *Lex Mercatoria*, tiene que ver con el Derecho aplicable por los árbitros, ya que el laudo recoge en forma escrita estas prácticas mercantiles y el arbitraje mismo lo reconoce a su vez entre sus fuentes.

Algunas veces los usos emanan del propio contrato, otras ocasiones los árbitros lo aplican en uso de su facultad de elegir el derecho de fondo, hay una interrelación entre ambos, por eso se dice en la práctica que si la nueva *Lex Mercatoria* es el derecho característico del comercio internacional. es el arbitraje su jurisdicción por excelencia.

Pero el derecho estatal no queda totalmente descartado por la existencia de este derecho comercial internacional, ya que el derecho espontáneo es un cuerpo incompleto aún de normas que no pueden prever todo, en este caso los árbitros podrían recurrir a los principios generales del derecho. Pero su prudencia los llevaría a volverse a título subsidiario al derecho estatal ya que la norma general es la tolerancia por parte de los estados, frente a estos usos y costumbres que generalmente se les hace un lugar, reconociéndoseles en su reglamentación interna.<sup>83</sup>

La doctrina viene reconociendo el valor jurídico de estos usos y costumbres del Derecho Mercantil Internacional, siempre que se observen de modo constante durante cierto lapso. Algunos partidarios de la nueva *Lex Mercatoria*, le confieren valor como emanación del Derecho Corporativo, para otros son emanaciones del derecho contractual y no tienen suficiente grado de generalidad y obligatoriedad.

Una tercera posición ve en ellos normas consuetudinarias que tendrán valor jurídico en la medida en que los estados se

<sup>82</sup> Matteo de Oteiza Vivian, "Arbitraje Comercial Internacional", en *Revista de Derecho Comercial y de la Empresa*, Año V, Núm. 20, Octubre-Diciembre 1981, Montevideo, Uruguay, pp. 252 y ss.

remitan a ellas en sus legislaciones, para llenar el vacío del derecho escrito.

Desde el punto de vista práctico, en todos los casos los árbitros deberán tener conciencia de su existencia, debiendo consultar en caso de duda a las cámaras de comercio o a las instituciones permanentes de arbitraje. Lo más frecuente es que las legislaciones internas hagan una simple revisión a los usos de comercio, artículo 6o. Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la República Mexicana.

Art. 6o. Las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las concesiones y permisos, así como en lo relativo en las vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y a los servicios marítimos, portuarios conexos y auxiliares, se decidirá conforme a lo dispuesto en:

a. Esta ley, las demás leyes en materia de comunicación por agua y sus reglamentos; así como los tratados internacionales debidamente ratificados por México,

f. Los usos marítimos internacionales;

El Código de Comercio Uruguayo en sus artículos 296 y 207 vigentes en este momento, se contempla esta remisión. Y como podemos observar es universalmente admitida la remisión a los usos y costumbres comerciales y marítimas como fuente supletoria del derecho estático.

### 5.3. EL ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL. EFICACIA Y RAPIDEZ EN LAS RESOLUCIONES ARBITRALES

Concepto. Caracter privado y especializado del A.C.I.

El arbitraje, es una actividad jurisdiccional, en donde las partes por medio de un acuerdo de voluntades someten a sus diferencias a la resolución de un juez eventual, privado y no profesional, al que se denomina árbitro. Al decir no profesional me refiero a que el juez no necesariamente tiene que ser funcionario judicial, adicionado a que esta actividad jurisdiccional puede ser encomendada a uno o varios árbitros, el objeto principal del arbitraje, es resolver un conflicto de intereses de índole internacional en el aspecto contractual comercial.

Podemos dividir al arbitraje en dos fases:

A. Arbitraje interno.

B. Arbitraje comercial internacional.

#### A. Arbitraje Interno

El problema radica, en saber si realmente el arbitraje existe antes o independientemente del Estado, o si éste por el contrario le da vida y lo reglamenta, independientemente de lo amplio o estrecho que haya sido el campo del arbitraje como antecedente histórico del proceso.

La verdad cierta, es que hoy día desde el punto de vista interno, no se le puede concebir sino como reglamentación tolerado por el Estado, en aquellos campos de lo jurídico en que se le puede permitir por ejemplo: el Código de Procedimientos Civi

les para el Distrito y Territorios Federales, incluye reglas para la tramitación de estos juicios arbitrales en los artículos del 609 al 636, en donde nos manifiesta que los juicios arbitrales pueden ser de dos formas:

- Juicios arbitrales de estricto derecho.
- Juicios arbitrales de equidad.

Los primeros se llevan conforme a la ley, es decir, que el árbitro se sujeta a la misma, en cambio los juicios arbitrales de equidad por el contrario, dan lugar al libre arbitrio del juzgador, quien resuelve conforme a justicia al caso concreto.

En el arbitraje de Derecho, hay un sometimiento a las reglas impuestas por el régimen jurídico; en el arbitraje de equidad no se da tal sometimiento, al igual que sucede con las figuras autocompositivas. También tratándose del arbitraje como figura heterocompositiva, el Estado limita sus posibilidades a determinado tipo de asuntos, porque no todos los casos son sometibles a arbitraje.

Los asuntos de orden interno, en donde se ventile alguna cuestión de orden o de interés público, no podrán someterse al conocimiento de jueces privados.<sup>83</sup>

El ejemplo claro lo encontramos en el estado civil de las personas, y en los juicios de alimento en el Derecho Civil, en los cuales, el orden jurídico estatal no permite que tales cuestiones sean materia de un juicio de arbitraje: es decir, los asuntos que pueden someterse al arbitraje, deberán estar li

<sup>83</sup> Gómez Lara, Cíprano, *Teoría General del Proceso*, Editorial UNAM, México, 1976, p. 37.

bres de cualquier esfera de orden o de interés público, para que las partes tengan una libre disposición de los derechos respectivos, pues solamente así se pueden someter al arbitraje las cuestiones controvertidas que deriven de esas situaciones y hechos controvertibles.

Lo cierto es, que el arbitraje es una institución útil, que presenta en muchos casos una forma rápida y fácil de solución de conflictos frente a los procesos jurisdiccionales establecidos por los estados, que frecuentemente son lentos, difíciles y costosos. Por estos aspectos se han señalado ventajas indudables para el arbitraje como lo he mencionado.

Otra ventaja sería el secreto, es decir la discreción en cuanto a las contiendas, ya que hoy en día sobre todo tratándose de cuestiones de patentes, de marcas, de competencia industrial, es probable que a ciertos contendientes no les convenga la divulgación de determinadas cuestiones y por ello hace recomendable a esta institución. No pasará por alto que el avance tecnológico y las especializaciones, que cada día son más dinámicas y abrumadoras sean dirigidas por personas capacitadas que deriman o resuelvan este tipo de controversias sumamente complejas, y que en el aspecto técnico, sean precisamente los especialistas de este tipo de tecnologías, para que sean designados árbitros y solucionen estos conflictos en diversas materias a nivel internacional comercial.

Se ha discutido mucho acerca de la cuestión relativa, a que si el arbitraje entraña o no ejercicio de jurisdicción, hay numerosas opiniones en pro y en contra de esta posición, compar

to la idea de que parte de la función arbitral se asemeje a la jurisdicción, ya que ésta es una función soberana estatal, que de por si es indelegable y encuentra su máxima representatividad en la impartición de justicia tanto individual como social. Existe una peculiaridad por lo cual los doctrinarios estatistas no aceptan el arbitraje interno, costándoles mucho trabajo entender el internacional. Ellos dicen que el arbitraje carece de "imperio", que es la parte más importante de la función jurisdiccional que implica la potestad soberana del Estado, imponiendo a los contendientes si es necesario, el cumplimiento por medio de la fuerza inexorable del Derecho de la resolución dictada. Y ellos mencionan que hasta ese grado no puede llegar un árbitro, ignorando que en el aspecto comercial internacional, las sanciones de las Cámaras Comerciales de Comercio son más eficaces por las pérdidas económicas que ocasionan a los comerciantes y empresarios renuentes, que el dilatado sistema jurisdiccional estatista.

Sin embargo, en caso de que se lleve a efecto la fórmula de los Doctrinarios procesalistas, mencionaré: "*que todo laudo arbitral*" debe ser homologado por un "*juez estatal*", y esta homologación es una especie de visto bueno, o de calificación sancionadora que el Estado otorga al laudo arbitral, volviendo a caer nuevamente en los problemas ya antes mencionados y sin darle su categoría al laudo como forma privada de solución de controversias, volviendo a caer en el mismo pozo del enredo dilatado del procedimiento jurisdiccional. Es inútil señalar que toda ejecución contenida en un laudo, debe ser hecho por un

juez estatal. Concluyendo esta paradoja normativa, el ilustre doctrinario mexicano Eduardo Pallares, conceptúa al juicio arbitral, como el trámite ante personas que no son jueces del Estado o que siéndolos no actúan como tales sino como particulares.<sup>84</sup>

Cimentando su afirmación en que en algunas legislaciones se permite a los funcionarios judiciales ser árbitros, pero al hacerlo no desempeñan una función de Estado, circunstancia que explica la segunda parte de su concepto, pero no menciona qué legislaciones, y en qué parte del Derecho Positivo de las mismas legislaciones se encuentra este tipo de ordenamiento.

Pero el problema radica en el Derecho Positivo de cada Estado, por ejemplo: nuestro Código de Procedimientos Civiles para el Distrito y Territorios Federales no tiene precepto alguno que determinen quienes pueden ser árbitros, pero hay que tomar en cuenta que las personas que los nombran celebran con ellos un "contrato", y que de éste dimanen obligaciones, responsabilidades y derechos, en contra y a favor de los árbitros. Se infiere que sólo pueden ser árbitros, las personas capaces desde el punto de vista del derecho civil, o sea, los mayores de edad que no se encuentren en estado de interdicción, o bien suspendidos de sus derechos civiles por una sentencia penal.

Por lo que respecta a la cláusula compromisoria en el Derecho interno, se define como aquella, en la cual las partes que

<sup>84</sup> Pallares, Eduardo, *Derecho Procesal Civil*, Editorial Porrúa, S. A., México, 1978, pp. 579.

celebran un contrato determinado, se obligan a no acudir a los tribunales para poner fin a los litigios que se produzcan entre ellos y que se refieren al contrato, sometiendo ese litigio a árbitros, constituyendo al efecto el tribunal arbitral, o sea aquel que se integra por árbitros.

El Código de Procedimientos Civiles mexicano, no menciona alguna formalidad específica para la validez de la cláusula compromisoria, y respecto del compromiso, suple las omisiones en que incurran las partes en la redacción del mismo, lo único que exige bajo pena de nulidad absoluta, es que en el mismo compromiso no determine con presición el litigio o litigios que se sometan a los árbitros.

Por regla general el compromiso arbitral debe tener los siguientes requisitos:

- a. nombre de los árbitros.
- b. personas que celebran el compromiso.
- c. lugar donde debe tramitarse el juicio.
- d. la manera de tramitarlo.
- e. recursos a que renuncian las partes.
- f. términos de duración del juicio.
- g. el litigio o litigios materia de proceso.

La ley suple estas enunciaciones cuando exista omisión, con excepción lógica de la última, porque ésto es facultad de las partes litigantes.

La ley presume que si no se designa a los árbitros, se entiende que las partes se reservan hacerlo con intervención judi

cial y en el medio preparatorio del juicio arbitral que la ley ha establecido para este efecto.

Si no se fija la duración del juicio, se entenderá de cien días si es ordinario y de sesenta días si es sumario, el plazo empieza a correr a partir del día en que el árbitro acepta su nombramiento.

Cuando se omite la tramitación del juicio, se entiende que han de seguirse los plazos y las formas establecidas para los tribunales, pero en todo caso, los árbitros están obligados a recibir las pruebas que presenten las partes y ha de oír los alegatos que presenten sus abogados.

El compromiso arbitral, puede celebrarse en escritura pública, en documento privado o en acta ante el juez, sea cual fuere la cuestión del juicio. Los árbitros decidirán conforme a las reglas del derecho a menos que en el compromiso o en la cláusula, se les encomendara la amigable composición o el fallo de conciencia.

En Derecho Positivo vigente interno las partes pueden renunciar al recurso de apelación ordinario, pero no lo pueden hacer con respecto al recurso de queja y de apelación extraordinaria, ni menos al amparo, ya que la apelación extraordinaria y el recurso de amparo son de orden público y en ellos se ventila derechos irrenunciables, relacionados con la garantía procesal del artículo 14 Constitucional y no caen dentro de la jurisdicción de los árbitros, sino de los tribunales del orden común es tatal.

## B. Arbitraje Comercial Internacional

El ACI es un proceso jurisdiccional tramitado, desarrollado y resuelto por particulares, es privado en cuanto a las partes han decidido someter sus diferencias a un tercero (árbitro o árbitros) y les han otorgado la facultad de juzgar.

También al ACI se le denomina un juicio entre pares, es de fundamental importancia la calidad del árbitro, que debe ser una persona elegida entre los comerciantes o profesionales vinculados al comercio internacional.

Otra característica particular es el derecho que aplican los árbitros, el procedimiento seguido y las consecuencias de sus decisiones y por supuesto su difusión e institucionalización. Observado por la Doctrina mundial como una nueva fuente del derecho comercial internacional, para unos inadmisibles como tal, para otros, por fortuna la mayoría, es deseada y recibida con éxito, ya que constituye un hecho objetivo fácilmente perceptible en su difusión y prestigio en las numerosas instituciones especializadas en la materia. Muchas de ellas de carácter permanente, por ejemplo: el último reglamento de arbitraje de las Naciones Unidas de 1976 que fue comunicado a más de ochenta instituciones especializadas.

Vuelvo a reafirmar que las disposiciones contenidas en el Derecho interno, principalmente en los códigos de comercio o de procedimiento civil están por lo general referidas con una actitud estatista. Por lo que respecta al arbitraje comercial internacional. Puedo afirmar que la organización de la justicia, y las normas internas de procedimiento, no están ideadas para

atender las necesidades del comercio internacional que de por si son exageradamente dinámicas por el volumen y rapidez de las transacciones comerciales, por la aparición de nuevos y poderosos sujetos de Derecho y por la creciente intervención estatal en actividades comerciales a nivel internacional.

La falta de especialización, lentitud y alto costo son los inconvenientes más frecuentes apuntados y achacados a la justicia estatal. A menudo el juez interno que se ve enfrentado a un litigio relativo al comercio internacional, debe recurrir a la pericia, medio que produce dilatoria y falta de inmediatez en la causa, en muchas ocasiones la actitud intransigente de las partes se suma a la lentitud que acompaña a dicho proceso por su naturaleza. Y el litigante posiblemente tenga que enfrentarse desde el comienzo del proceso al no siempre fácil problema de determinar el tribunal competente, según la norma de conflicto y más tarde eventualmente a la posibilidad de un juicio en un estado extranjero.

Todos estos inconvenientes nos vuelven hacia la justicia privada y especializada. Lo que se denomina el proceso arbitral, que es un proceso más ductil que tiene las ventajas de simplicidad y rapidez, reúne la especial virtud de que el árbitro hablará el mismo lenguaje que las partes, se manejará con los mismos usos, costumbres y terminología que son también los de su profesión. Desarrollado en un clima de informalidad se tratará ante todo de mantener la relación comercial, agotando la conciliación antes de ofrecer fórmulas definitivas.

A pesar de existir sobre este punto divergencias doctrina-

rias, se puede decir que se abarca la intermediación, como el dictamen de un experto, que es la llamada pericia de calidad, la conciliación, el laudo en conciencia y el procedimiento según derecho.

La contienda se dirime a puerta cerrada y amparada en el secreto, punto extremadamente criticado por la doctrina en cuanto que impide la formación de una verdadera jurisprudencia arbitral.

El sometimiento expreso de las partes a través de la convención arbitral, crea en ella la obligación de acatar sus soluciones, ya que en su estructura reposa el principio general de la buena fé, pero además el sistema arbitral cuenta con un número de sanciones de tipo pecuniario o práctico, que como expresiones de un derecho corporativo son particularmente eficaces. Si bien carecen de sustantividad jurídica, estas condiciones hacen que la mayoría de los laudos en materia internacional se cumpla voluntariamente, siendo mucho menor el número de casos en que se debe recurrir al exequátur del juez territorial, para obtener de él la fuerza coactiva en el plano internacional. La aplicación reciente del arbitraje se trasluce en una "Sabiduría secular del arbitraje".

#### Naturaleza del Arbitraje Comercial Internacional

Al igual que en el arbitraje interno, surge la polémica acerca de la naturaleza del A.C.I., que desemboca en dos posiciones doctrinarias radicales en grado extremo y una tercera

con participación de puntos de vista de ambas, y estas posiciones son las siguientes:

a. La Naturaleza Contractual del Arbitraje

En esta concepción doctrinaria, el arbitraje reposa en el *acuerdo de las partes*. El árbitro es considerado un mandatario, y no es posible separar el arbitraje de la convención arbitral, y el arbitraje forzoso no puede considerarse auténtico arbitraje sino como una prolongación de la jurisdicción estatal. Ya que en el plano internacional, la ley propia, del mismo ha de ser automáticamente elegida por las partes, según la doctrina de la ley de la autonomía de las partes.

b. Naturaleza Jurisdiccional del Arbitraje

Para esta doctrina, la consideración fundamental es que el árbitro es un verdadero juez no un mandatario, ya que puede hacer mas de lo que las partes pueden hacer por si, que es resolver el conflicto de intereses, y sostiene que en el arbitraje forzoso no hay contraposición con la voluntad ya que se trata de resolver una controversia, y en el aspecto internacional prevalecerá la ley territorial que es la Ley del Foro.

c. La Naturaleza Híbrida del Arbitraje

También se le denomina doctrina mixta, que en la actualidad parece prosperar, ya que sostiene que a partir del acuerdo de las partes, el árbitro llega a desempeñar y a cumplir una función verdaderamente jurisdiccional.

## Internacionalización del Arbitraje Comercial

En un aspecto bastante peculiar, el arbitraje se internacionaliza cuando aparece interrelacionando y conectado a más de un ordenamiento jurídico, pero es un acto demasiado complejo en donde hay que distinguir los elementos determinantes de su carácter interno o internacional. La solución no las da la calificación que un juez estatal pueda aplicar de los efectos jurídicos y de su buen entender, acerca de un arbitraje interno o internacional. En el primer caso de las normas de procedimiento estatal, y en el segundo acerca del derecho positivo de las convenciones de la que su país forma parte, o de sus normas internas de derecho internacional privado si las tuviere en ausencia de un tratado. Generalmente el problema quedará reducido a la calificación de la sentencia que podrá ser nacional o extranjera, pero también puede ser verdaderamente internacional.

Por lo regular la calificación de la sentencia suele hacerse con un criterio territorialista, por eso la solución del derecho convencional plasmado en la convención de Nueva York de 1958,<sup>85</sup> considera que es extranjera la sentencia dictada en un territorio distinto al Estado en donde se pide la ejecución y reconocimiento; en este caso habrá de dejar al juez del exequatur cierta discrecionalidad que es necesaria para calificar una sentencia como extranjera. En base a otros criterios y en forma especial para las sentencias dictadas dentro de su propio terri

<sup>85</sup> Convención sobre reconocimiento y ejecución de sentencia de N.U. de 1958, convención de Nueva York.

torio, ya que podrá recurrir como elementos extranacionalizantes al procedimiento seguido o a la naturaleza del litigio, normalmente no se pueden variar los procedimientos internos, si la naturaleza del litigio de derecho internacional privado no atraer otras normas que pueda descartarlo.

Corrigiendo este criterio territorialista Battifol dice que hay una tendencia a refutar extranjeras a las sentencias dictadas en el extranjero, pero para él parece más realista considerar las sentencias dictadas en virtud de la voluntad de las partes según un procedimiento extranjero.

A veces puede ser necesaria la calificación antes del laudo arbitral, pero también puede suceder que se tenga necesidad de saber que se está ante un arbitraje comercial internacional o interno, para tomar una excepción de incompetencia ante el juez estatal, o tomar una medida cautelar para saber si en el curso del procedimiento puede aplicarse determinada norma internacional, por ejemplo: la convención europea preve el caso.<sup>86</sup> La Cámara de Comercio Internacional de París propuso como criterio de internacionalización del arbitraje comercial lo siguiente:

Que las partes tengan residencia habitual o principal establecimiento de sus negocios en países diferentes.

Que el contrato que haya motivado el litigio sea susceptible de producir efectos en territorio extranjero, respecto del domicilio de los contratantes.

<sup>86</sup> Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1961, y su protocolo de 1967, art. VI.

En la práctica contractual, la calificación del arbitraje comercial internacional es a menudo omitida por las convenciones en la materia, dándose como un supuesto para evitar conflictos.

En este enredo aparente es menester destacar una diferencia entre el arbitraje internacional privado y de Derecho Internacional Público en forma somera.

El arbitraje comercial internacional se distingue claramente como arbitraje de derecho privado, en cambio en el arbitraje de Derecho Internacional Público, se dirime controversias entre estados aunque no en un aspecto total y se rigen por normas de derecho internacional público. La doctrina jusprivativa sostiene que la condición del arbitraje se da por su materia y objeto.

Todo arbitraje de derecho privado tiene como base la libre determinación contractual a través de una cláusula incerta en un contrato, el arbitraje comercial internacional no se distingue de otros arbitrajes de derecho privado (civil y laboral) sino por su especialidad y por recibir un tratamiento severo en cuanto al orden público.

#### Elementos del A.C.I.

##### a. Convenio Arbitral

El acto más importante dentro del arbitraje, es el convenio por el cual las partes se comprometen a someter a arbitraje toda diferencia surgida o que pueda surgir entre las mismas con motivo de un negocio jurídico determinado, el acuerdo arbitral puede revestir la forma de *cláusula compromisoria* que es

sobre litigios futuros, o de "compromiso arbitral" sobre litigios ya existentes. Sobre este pormenor hay un fuerte movimiento doctrinario porque aquí se confrontan, por un lado la autonomía de la voluntad de las partes y por el otro la actitud monopolítica jurisdiccional y legislativa del Estado.

#### b. Validez

La mayoría de los países reconocen la validez de la cláusula compromisoria en materia comercial. Hay sistemas jurídicos que sin embargo al reconocer la validez del compromiso, no reconocen la de la cláusula compromisoria.

Por excepción algunos países no admiten el arbitraje, la resistencia proviene del efecto que tiene el arbitraje de rechazar o prorrogar la jurisdicción a veces en beneficio de los árbitros extranjeros, pero la tendencia de las convenciones multilaterales en la materia es resolver mediante una norma material unificada, la validez del convenio arbitral, recogiendo un principio general de Derecho Mercantil Internacional que en la actualidad es imposible desconocer.

#### c. Autonomía

La convención arbitral es autónoma en dos supuestos:

1. A que ella no está sometida a la ley que gobierna el contrato principal.
2. Que la nulidad de dicho contrato no acarrea a la del acuerdo arbitral.

La interpretación contraria a estos supuestos, sería que las partes puedan someter el convenio arbitral a una ley distinta

ta a la del contrato principal, encontrándose un límite de la autonomía de la voluntad de los contratantes.

Battifol y parte de la escuela angloamericana, han sostenido la necesidad de que la convención arbitral tenga al menos una relación normal con el contrato. En conclusión la doctrina sostiene que a falta de un acuerdo entre las partes o cuando la expresión de voluntad ha sido confusa, la convención arbitral seguirá el destino del contrato principal, cuando el arbitraje fuera la consecuencia de una cláusula arbitral inserta en el contrato principal, por razón de que no existe un argumento valedero para separar en cuanto a la ley aplicable las diferentes cláusulas de un contrato, otra solución sería cuando se trate de un compromiso arbitral siendo un acto jurídico separado o independiente del contrato.

#### d. Ley Aplicable

Debido a la diversidad de leyes nacionales en materia de arbitraje, el derecho internacional privado ha trabajado en busca de la ley única que regule todos los problemas de arbitraje en forma sustantiva o sea una sola ley aplicable.

En el plano de la ley material uniforme existen varios proyectos. Así en 1963 el "Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado" UNIDROIT, elaboró una ley uniforme sobre arbitraje. En el año de 1956 se crea un proyecto interamericano de ley uniforme de arbitraje comercial internacional, en el seno de la Tercera Reunión de Jurisconsultos celebrado en México.

Por lo que respecta a Europa, el comité Europeo de los On-

ce, constituye un comité de expertos en materia de arbitraje, que elaboró un proyecto de ley uniforme que se mantiene abierto a la firma de los estados parte de la C.E.E. desde 1968.

Pero en el plano de las soluciones derivadas de las normas en conflicto se han dado dos niveles; por una parte se busca una norma general que sea capaz de unificar y coordinar todos los sistemas de conflicto. Por otra parte, en la selección de una ley nacional para resolver los conflictos de leyes, los autores dividen sus preferencias entre: la ley de la autonomía de las partes y la ley del foro arbitral.

Otras posiciones son favorables a la ley del contrato principal; la Ley de la celebración del acuerdo arbitral y la Ley de la ejecución del contrato.

De hecho en la actualidad la ley de la autonomía de las partes, para regular la convención arbitral, tiene una vigencia indiscutida en la práctica, constituye ya un verdadero uso dentro del derecho mercantil internacional como consecuencia de lo cual, los estados son tolerantes con las disposiciones del acuerdo arbitral.

La tendencia de las convenciones multilaterales en la materia, es la que maneja una ley única, una ley francamente preponderante que es precisamente la ley de la autonomía de la voluntad de las partes, utilizando en ausencia de ella criterios subsidiarios, y en caso especial la de la ley del foro arbitral.

#### e. Ley Aplicable a la Capacidad de las Partes

La capacidad de las personas físicas es obvio que escapa a

la autonomía de la voluntad de las partes, la ley aplicable será la ley personal de cada contratante.

Para México como para la totalidad de los países latinoamericanos, el llamado estatuto personal se regulará por la ley del domicilio.

La capacidad como requisito general de la validez de los contratos, que es una formalidad intrínseca posee carácter de principio general del derecho de la contratación, y se funda en la idea de que la persona que asume obligaciones debe tener la libre disposición de su derecho para contratar o sea tener capacidad de goce y ejercicio. La falta de capacidad para comprometerse según la ley personal produce la denegación del reconocimiento o ejecución del laudo arbitral.

La capacidad para contratar es una regla universal, también lo es el principio de la buena fé en el cumplimiento de los contratos; sobre este pormenor y sobre la necesidad de dar certeza al comercio internacional reposa la llamada regla Lizardi, que contempla el caso de la ignorancia excusable de la incapacidad del cuocontratante. Su efecto es admitir la validez del contrato a pesar de la incapacidad de una de las partes si la otra actúa de buena fé ignorando esa situación. La excepción será aplicable a la convención arbitral cuando sea de carácter jurisprudencial.

#### f. Capacidad de las Personas Morales

La capacidad de las personas morales, (resueltos los problemas de su reconocimiento y actuación extraterritorial), surge de la prueba de su personalidad jurídica, esta prueba se facilita en la práctica debido a que la mayor parte de las legis-

laciones, exigen ciertos requisitos de documentación y publicidad.

El problema puede resultar con respecto al representante o mandatario que es por lo general quien compromete a la persona moral en la convención arbitral, es necesario determinar la ley según la cual se controlará la representación. Los requisitos exigidos por la ley de cada contratante pueden ser distintos, por lo cual el punto deberá ser apreciado por los árbitros.

Por lo que concierne a las personas de derecho público, la doctrina ya admite la distinción entre actos de imperio y actos de gestión del Estado en actividades comerciales e industriales, estado banquero, asegurador, transportista; entendiéndose que el Estado está sometido a jurisdicción arbitral según la convención de Washington de 1965 sobre inversiones extranjeras, a propuesta del Banco Mundial que creó un centro de conciliación y arbitraje, para dirimir litigios que pudieran existir entre los estados y los inversionistas extranjeros, ratificado por más de setenta países.

## El Proceso Arbitral

### a. La Constitución del Tribunal Arbitral

Se da desde luego en cumplimiento del acuerdo arbitral, y sobrevenida la diferencia entre las partes, se constituye el tribunal arbitral por el cumplimiento espontáneo o en forma supletoria de la actividad de las partes.

En el arbitraje institucionalizado se cuenta con listas preestablecidas, en donde las partes pueden elegir árbitros y

mecanismos reglamentarios para suplir omisiones de una o ambas partes.

Es muy difícil constituir el tribunal arbitral mediando dificultades entre las partes, principalmente en el arbitraje ad hoc, siendo éste el motivo por el cual muchas veces fracasa la convención arbitral. Con mucha frecuencia las partes se remiten a una ley procesal interna, en vez de crear un procedimiento como en el arbitraje ad hoc, en estos casos el cumplimiento del acuerdo arbitral, dependerá de una acción ante los tribunales estatales según la ley interna, en caso de dificultad es menester hacer una diferencia de árbitros.

#### Clases de Arbitros: Arbitros Jueces o de Conciliación

La conciliación y el arbitraje pueden entenderse que tienen distinta naturaleza, pero los reglamentos de arbitraje suelen conferir a ciertos árbitros esta función específica.

Arbitros de derecho y árbitros de Conciencia. Es la diferencia del árbitro que resuelve en arreglo a las normas de derecho y el que lo hace, según su leal saber y entender y que se denomina arbitraje *ex aequo et bono*.

Arbitros ordinarios y árbitros dirimientes. El árbitro dirimiente es el que resuelve la discordia de los árbitros ordinarios en su caso el árbitro presidente o el nombrado al efecto de solucionar las diferencias.

#### La Capacidad de los Arbitros

La ley personal del árbitro como siempre regulará la capacidad general, pero algunas legislaciones requieren una capaci-

dad especial para el árbitro, como por ejemplo: limitaciones por razones de su edad, sexo o ser funcionario del poder judicial.

Este problema pertenece al procedimiento como una de las condiciones indispensables del tribunal arbitral, por lo que debe ser regulado por la ley que rige dicho procedimiento.

#### La Nacionalidad de los Árbitros

Algunos países prohíben a los extranjeros actuar como árbitros o a los propios nacionales someterse a arbitraje, pero con la creciente internacionalización e institucionalización del arbitraje comercial internacional, tal exigencia resulta inadecuada.

Las instituciones de arbitraje no contemplan la exigencia de que los árbitros sean nacionales de donde actúen y en lo posible dan una composición internacional al tribunal. Sus listas están abiertas a árbitros de diferente nacionalidad y los convenios multinacionales resuelven directa o indirectamente este problema.

#### La Recusación de los Árbitros

Aunque el árbitro tenga capacidad y legitimación para actuar en un caso específico, puede peligrar el tribunal arbitral por la recusación o incapacitación sobrevenida del árbitro o árbitros, pero algunos ordenamientos prohíben la recusación de los árbitros aunque la elección del árbitro reposa en la confianza, pueden ser recusados en otros ordenamientos mediante causas posteriores a su elección.

La recusación de los árbitros por los mismos motivos que la de los jueces, se admite en algunos convenios multilaterales y por numerosos reglamentos de arbitraje.

#### El Procedimiento Arbitral

El procedimiento arbitral puede estar determinado por la voluntad de las partes directamente, o por una ley procesal interna a la que las partes se hayan remitido o por los minuciosos reglamentos de las instituciones especializadas, en otras ocasiones una ley nacional interviene en forma subsidiaria de la voluntad de las partes que es generalmente la Ley Procesal de la Sede Arbitral.

Todo lo antes mencionado nos da pauta a decir que no hay una verdadera "Lex Fori" del arbitraje comercial internacional, aquí esta noción territorial está generalmente desplazada por el acuerdo de las partes a pesar de que las partes o los árbitros mismos gozan de bastante libertad. En cuanto a la elección de las formas procesales deberán respetar algunos principios básicos de garantía procesal, para los efectos de que el laudo sea ejecutable.

En el derecho aplicable al fondo del problema, el árbitro internacional puede resolver el litigio en base a un derecho nacional, por el juego de las normas en conflicto que estime apli cables o en base a un derecho no nacional y a las estipulaciones del contrato, pero si algo supone la práctica del arbitraje internacional, es la autonomía de la voluntad de las partes para fijar el derecho de fondo, pues acompaña la evolución de la

contratación internacional que se produce en este sentido.

Los convenios multilaterales suelen dejar afuera los aspectos de fondo por ejemplo "La Convención Europea" de 1961 y la de Moscú de 1972, pero algunas lo aprueban como por ejemplo la convención de Ginebra de 1961, que dispone en el artículo VII Fracc. I. que las partes podrán según su libre criterio, determinar de común acuerdo la ley que los árbitros podrán aplicar al fondo de la controversia. Si no existiera indicación de las partes en lo concerniente al derecho aplicable, los árbitros aplicarán la ley procedente de conformidad con la regla de conflicto, que los árbitros estimen apropiada en el caso en cuestión. En ambos casos los árbitros tendrán en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles; esto a mi parecer es más correcto porque en caso contrario la autonomía de las partes quedaría seriamente detrimentada y no debe ser así, ya que es la piedra angular del arbitraje comercial internacional.

#### La Eficacia del Laudo Arbitral

El arbitraje comercial internacional cesa con la emisión de laudo, siendo ese uno de sus principales efectos.

Produce el laudo la cosa juzgada formal, cuando ha quedado firme, por haberse agotado los recursos contra él o haber sido aprobado, impidiéndose así una nueva reapertura en el proceso, el efecto de la cosa juzgada formal será además el de permitir la cosa juzgada material, impidiendo un nuevo proceso con un fallo diferente, ya que operará por vía de excepción de cosa juzgada.

En el Derecho Internacional Privado se plantea la dificultad de si es preciso tramitar el "*exequatur*" del laudo, para oponer la excepción ante los tribunales judiciales, es razonable la posición que así se exige para que el juez pueda apreciar el desarrollo formal del arbitraje.

#### La Ejecución del Laudo Arbitral

He mencionado que la mayoría de los laudos internacionales en materia mercantil se cumplen voluntariamente; pero cuando no sea así se presentará la necesidad de solicitar su reconocimiento o ejecución ante el juez territorial, en este caso es la homologación procesal del juez y los tribunales mexicanos, para el efecto de obtener el auxilio de la fuerza pública si fuere necesario contra la parte renuente, en este caso, la norma de conflicto del juez de la ejecución o la interna en su caso, pueden interferir con el resultado del arbitraje comercial internacional, inclusive pueden reducirlo a la ineficacia si la ley del *exequatur* tiene una gravitación excesiva.

En los tratado de Derecho Procesal de Montevideo de 1889 y 1940, en donde México es parte signataria al igual que en el código de Bustamante, las normas aplicables al reconocimiento y ejecución del laudo arbitral, son las mismas que se aplican para la sentencia extranjera, inclinándose por un control formal y no de fondo de la sentencia o laudo extranjero.

Las convenciones multilaterales prefieren establecer normas específicas para el laudo arbitral, posición de la "CIDIP II", en donde se resistía la aprobación de normas sobre ejecu-

ción de laudos extranjeros conjuntamente con las disposiciones sobre la sentencia extranjera (actas y documentos), inclinándose por el control formal y no revisionista del laudo.

En general, los requisitos exigidos más frecuentemente para conceder el exequátur son:

- a. Que haya sentencia extranjera, emanada de un tribunal arbitral que reuna la condición de extranjera, y que esté comprobada por la documentación suficiente y legal.
- b. Que sea definitiva o sea que se hayan agotado los recursos contra ella.
- c. La validez de la convención arbitral se examina según algunos controles, estos controles son: que hayan sido llevadas a cabo por personas capaces de comprometerse según la ley personal a fondo y a la forma. En cuanto a su objeto, generalmente se controla la "arbitrabilidad" del litigio, control que suele realizarse de oficio en la práctica por su estrecha relación con el orden público.
- d. Que los árbitros hayan fallado sobre la materia sometida.
- e. La constitución del tribunal arbitral y el procedimiento según las normas aplicables.
- f. Que el laudo arbitral no choque con disposiciones de orden público del estado del exequátur.

Tiene mucha importancia el respeto de todas las garantías procesales, como: la debida notificación, la igualdad de las

partes en el proceso, el ejercicio del derecho de la defensa, y otras.

En el Derecho comparado encontramos sistemas que exigen el exequátur del laudo arbitral, sistemas que no admiten su ejecución de modo alguno y sistemas que admiten la ejecución directa del laudo sin necesidad del juicio de exequátur. En México es menester la homologación según nuestro criterio territorialista, pero no hay impedimento para la ejecución y nuestros exportadores e importadores podrán recurrir con tranquilidad a la homologación procesal.

Para concluir este extenso panorama en el aspecto arbitral, sólo me queda mencionar de una forma bastante somera, los principales acuerdos multilaterales a los que pueden recurrir nuestros exportadores, y que México ha suscrito para tratar de dar una mayor efectividad a nuestro comercio exterior. Las diferencias procesales son sin lugar a dudas relativamente pocas en materia arbitral respecto de los convenios multilaterales, siendo la mayor prioridad la efectividad del cumplimiento arbitral, destacándose los siguientes:

*Reglamento de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional*

Este reglamento fomenta el empleo de la conciliación y el arbitraje entre financieros, industriales y comerciantes de todos los países, por medio de oficios para resolver diferencias.

El Artículo 2 de este reglamento menciona la composición de la corte arbitral. La corte de arbitraje se compone de un

presidente, de cinco vicepresidentes, de un secretario general y de uno o varios consejeros técnicos escogidos por el consejo de la C.C.I., sea entre los miembros de la corte o fuera de ella, y de miembros designados a razón de uno por comité nacional.

Artículo 4, las decisiones de la corte se tomaron en mayoría de votos, siendo preponderante el del presidente en caso de desacuerdo.

Artículo 13, el arbitraje tiene lugar en el país o localidad fijados por la corte de arbitraje, a menos que las partes hayan convenido de antemano el lugar.

Artículo 14, el plazo para rendir el laudo, por regla general no podrá exceder de sesenta días, pero según las circunstancias de la corte podrá prorrogarlo.

Artículo 17, 2. La corte de arbitraje y el o los árbitros procederán de tal manera que el laudo sea susceptible de sanción legal. Para cada diferencia, la corte de arbitraje decidirá, teniendo en cuenta la ley del país donde deba perseguirse eventualmente la ejecución, si el laudo debe motivarse o no.

La nómina de árbitros de la C.C.I. incluye expertos en casi todas las líneas de producción, comercio, industria y distribución, en construcciones, seguros, bancos y contadurías y otras diversas profesiones. Los tribunales de las asociaciones comerciales de arbitraje reciben su competencia de los convenios de las partes, que fijan sus poderes y establecen el procedimiento. Estos tribunales tienen facultades para actuar en cualquier controversia civil o comercial interna o internacional;

excepto los específicamente excluidos por la ley, la asociación provee las reglas y las nóminas en que figuran los árbitros a' elegir por las partes y todo lo que físicamente y técnicamente se requiera para facilitar las audiencias del litigio. Sirve como centro de información a las partes y a sus consejeros legales.

#### *Reglas de la American Arbitration Association*

Las disputas sometidas a arbitraje pueden ser en dos formas:

- a. Por medio de una cláusula contractual.
- b. Por acuerdo especial denominado sumisión o compromiso de disputas existentes.

#### Artículo 1o.

Las partes pueden hacer de estas reglas una parte de su convenio de arbitraje, cuando en el compromiso (sumisión) o en otros escritos hayan previsto el arbitraje por la American Association o bajo sus reglas. Al iniciarse el arbitraje deberán aplicarse estas reglas y cualquier forma de ellas.

#### Artículo 2o.

Nombre del tribunal, cualquier tribunal constituido por las partes para el arreglo de sus disputas, bajo estas reglas deberá ser llamado el tribunal de arbitraje comercial, que en lo sucesivo se denominará el tribunal.

#### Artículo 3o.

La autoridad es el administrador que se limitará al acuerdo entre las partes y a estas reglas.

#### Artículo 7o.

La iniciación bajo una provisión de arbitraje en un contrato cuando cualquier parte de un contrato, que contenga una cláusula que prevea el arbitraje de la American Arbitration Association, o bajo sus reglas, o cualquier parte de un contrato que contenga una cláusula general de arbitraje, cuando las partes así lo convengan por medio de estipulación o de otra manera, para arbitrar bajo las reglas de la American Association, podrá comenzar el arbitraje.

#### Artículo 11.

Ninguna persona podrá servir como árbitro en ningún caso, si tiene intereses económicos o personales en el resultado del arbitraje, salvo que las partes hayan renunciado a tal descalificación por escrito.

#### Artículo 24.

Las personas que tengan interés directo en el arbitraje, tienen derecho a asistir a las audiencias. Quedará a la discresión del árbitro determinar la procedencia de la asistencia de otras personas. El árbitro tendrá la facultad para requerir el retiro de cualquier testigo o testigos durante el testimonio de los otros.

#### Artículo 28.

La audiencia comenzará por el juramento del árbitro cuando sea necesario y la redacción de una acta por el secretario del tribunal. El acta hará constar el lugar, tiempo y fecha de la audiencia, la presencia del árbitro, partes y abogados si los

hay, así como la recepción por los árbitros de la sumisión o de claración de la demanda y contestación en su caso.

#### Artículo 33.

El árbitro con el consentimiento de las partes, expedirá las órdenes necesarias para salvaguardar la materia del arbitraje, sin perjuicio de los derechos de las partes o de la decisión final de la disputa.

#### Artículo 40.

El laudo debe rendirse puntualmente, salvo que se haya acordado por las partes de otra manera, o exigidos por la ley, no después de treinta días desde la fecha de la clausura de la audiencia.

#### Artículo 41.

El laudo debe ir por escrito y estará firmado sea por el árbitro único o por la mayoría si hay más de uno, en la forma requerida por la ley.

#### Artículo 44.

Las partes aceptarán como entrega legal del laudo:

- a. La entrega del laudo o de una copia auténtica del mismo por correo, por el secretario del tribunal dirigidos a su último domicilio conocido o a su abogado.
- b. Entrega personal del laudo.
- c. El registro del laudo en la forma prescrita por la ley.

#### Artículo 45.

La oficina del tribunal, a requerimiento escrito de una

parte, la entregará a sus expensas, certificados facsimilares de cualquier documento en posesión del tribunal, que pueda ser requerido en procedimientos judiciales relacionados con el arbitraje.

#### Artículo 18.

4. Las audiencias no serán públicas.

#### Artículo 22.

Ningún laudo podrá rendirse sin ser aprobado en su forma por la corte.

#### Artículo 26.

*Ejecución de laudos* (medidas contra las partes recalcitrantes):

1. Las partes están obligadas a cumplir el laudo.
2. Cuando la parte contra la cual se haya dictado el laudo no lo cumpla, en un plazo de treinta días a contar de la notificación que del mismo se le haga, la parte favorecida puede informar de este hecho a su comité nacional o, a falta de éste, al miembro colectivo de la cámara internacional de comercio donde radique.
3. Después de este aviso, la corte de arbitraje requerirá al comité nacional o, en su defecto, a cualquier otro organismo del lugar donde reside la parte contumaz, que tome las medidas oportunas.
4. Las disposiciones anteriores dejan a la parte beneficiaria por el laudo, en libertad de perseguir la ejecución por todas las vías legales.

Debido a las disputas provenientes de la interpretación de los términos de un contrato, de su cumplimiento o rescisión.

Los hombres de negocios y principales abogados en materia comercial han desarrollado un sistema comercial de arbitraje que propende hacia la justicia, la rapidez y la economía. Este sistema es administrado por la A.A.A. grupo voluntario que opera bajo las reglas de Nueva York, sobre bases de no especulación, que mantienen su equipo en más de mil trescientas ciudades, que cubren prácticamente todas las áreas mercantiles de los Estados Unidos.

La American Arbitration Association recomienda la inserción de la siguiente cláusula en todo el contrato comercial:

"Cualquier controversia o reclamación que surja o se refiera a este contrato o a sus partes, serán resueltos mediante arbitraje de acuerdo con las reglas de la American Arbitral Association y las demandas de ejecución de laudos dictados por el COCOS árbitro (s) serán presentados ante cualquier corte competente para conocerla." Desde mi punto de vista las reglas del A.A.A. son más eficaces desde el punto de vista procesal, ya que los términos son más cortos, por regla general de 7 días, y se apega más a la eficacia del trato correcto a las mercancías, punto fundamental en la litis, en que se hace incapié. Adicionalmente a un carácter estrictamente mercantil internacional con seguridad jurídica a los que utilizan estas reglas en materia de exportación.

## *Reglas de Procedimiento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial*

La comisión interamericana de arbitraje comercial ha establecido, mantiene y administra en el continente americano, un sistema para la resolución de controversias comerciales internacionales por medio de arbitraje y conciliación. Se incluyen dentro del sistema secciones nacionales y representantes en casi todos los países del continente americano, donde no existan secciones nacionales o representantes, la comisión mixta lleva a cabo las actividades que una sección nacional realizaría.<sup>88</sup>

La convención interamericana sobre arbitraje comercial internacional se firmó el 16 de junio de 1976. México depositó el instrumento de ratificación el día 15 de febrero de 1978 junto con Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Estados Unidos, Guatemala, Perú y Venezuela.

En el aspecto personal existe muy poca diferencia con las instituciones anteriormente mencionados, La virtud de este convención interamericana de arbitraje comercial internacional, radica en que en un principio la primera conferencia especializada de Derecho Internacional Privado (CIDIP/I) reunida en 1975,

<sup>88</sup> México además de la sección nacional acreditada ante la comisión interamericana de arbitraje comercial internacional con sede en Nueva York, cuenta con un órgano arbitral (COMPROMEX) dependiente del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, que resulta conveniente para el exportador mexicano, es reconocido internacionalmente y además gratuitos, "COMPROMEX" significa comisión para la protección del comercio exterior de México, D. O., 31 de diciembre de 1956.

en la ciudad de Panamá con los auspicios de la O.E.A., consiguió materializar su obra en seis convenciones, tres de ellas de derecho comercial internacional. Reanudó el diálogo entre los países, que no obstante su derecho interno al representar al sistema angloamericano tan diferente en fundamentos al sistema romano francés, logró una coordinación de criterios.

Esta obra fué continuada por la segunda conferencia especializada de Derecho Internacional Privado (CIDIP.II) realizada en Montevideo en 1979, y en la actualidad se siguen puliendo estas actividades con nuevas convenciones y aportes bastante interesantes.

#### *Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI*

Resolución 31/98 aprobado por la asamblea general del 15 de diciembre de 1976 - 31/98 reglamento de arbitraje de la comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

La asamblea general de N.U., reconociendo el valor del arbitraje como método para resolver las controversias que surjan en el contexto de las relaciones comerciales internacionales, recomienda el uso del reglamento de arbitraje de la comisión de N.U. para el Derecho Mercantil Internacional, estableciendo normas especiales y aceptables para países con distintos sistemas jurídicos, sociales y económicos, que como fin persigue el desarrollo de las relaciones económicas internacionales, en un ambiente de armonía en el aspecto procesal, es muy semejante a las convenciones antes citadas, y ha servido de modelo a varias

de ellas, principalmente a la Convención Interamericana de Arbitraje Comercial Internacional que adaptó algunas cláusulas al modo de vida latinoamericano.

#### Ley que crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior

Cabe destacar el organismo competente en materia de exportación más importante en México, que es el I.M.C.E, que por ley es el encargado de atender los servicios relacionados con el comercio exterior.<sup>89</sup>

#### Artículo 3o.

Entre tanto no se publique el reglamento del registro nacional de exportadores e importadores, continuará aplicándose las disposiciones respectivas a la ley del treinta y uno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis, que creó la comisión para la protección del comercio exterior de México, este artículo ya es obsoleto puesto que el registro se creó por decreto, siendo publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 24 de marzo de 1983, adicionado al registro de créditos en divisas a cargo de empresas privadas establecidas en el país y a favor de entidades financieras en el exterior, para la amortización de la deuda externa y se ha unificado un solo registro nacional de importadores y exportadores, para cuyo otorgamiento la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha destacado personal en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior que atienden este servicio.

<sup>89</sup> Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1970.

## Artículo 5o.

El Instituto asumirá las funciones atribuidas a las siguientes entidades:

Consejo Nacional de Comercio Exterior, Comité Coordinador de la Promoción del Comercio Exterior, Centro Nacional de Información sobre el Comercio Exterior, Comité de Importaciones del Sector Público, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México y Departamento de Intercambio Compensado del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. y FOMEX (Fondo de Fomento a las Exportaciones de Productos Manufacturados), en la actualidad hay una coordinación entre el IMCE, BANCOMEXT y FOMEX que están unificando los criterios para la integración de programas de exportación y se está definiendo las instancias necesarias para la coordinación de acciones en estas instituciones, con supervisión de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, que es la responsable de la coordinación de la instrumentación del programa integral del fomento a las exportaciones y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Banco de México. En la determinación de los tipos de cambio con fundamento en el Artículo 8o., Fracción I y 23o. bis de la Ley Orgánica del Banco de México; de conformidad con lo dispuesto en la ley reglamentaria de la Fracción XVIII del Artículo 73o. Constitucional en lo que se refiere a la facultad del Congreso para dictar reglas que determinen el valor relativo de la moneda extranjera, en los artículos 8o. y 12o., y 3o. transitorio del Decreto de Control de Cambios, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de diciembre de 1982 para salvaguardar el desarrollo económico del país.

## CONCLUSIONES

1. Para un país no hay una teoría del crecimiento, sino un conjunto de teorías complementarias, desafortunadamente aún no hay un acuerdo acerca de este conjunto.

En México se debe evitar lanzar respuestas económicas que rebasen los límites dentro de los cuales se aplican. Estos límites obviamente son diferentes en los países más desarrollados y en los de menor desarrollo.

Nuestro país para que sea un auténtico exportador necesita un desarrollo económico previo global, o sea un crecimiento autosostenido desarrollado en dos niveles: uno que tiene que ver con los recursos y otro referente al liderazgo. Por lo que respecta a los recursos, se juzga que un país ha alcanzado el crecimiento autosostenido cuando es más o menos autosuficiente en producción y ahorro, cuadros dirigentes, trabajadores calificados y en otros rubros de infraestructura.

El liderazgo es la habilidad para afrontar situaciones contrarias a lo esperado en materia económica, para un buen liderazgo, es necesario una alta preparación académica y formación en la experiencia profesional

Desafortunadamente México ha implementado una política exportativa en forma temporal de productos no petroleros, adicionado a una angustiante monoexportación que no traerá ningún beneficio a largo plazo a nuestro país.

Por tal motivo sugiero que se implemente una política econó

mica planificada para nuestro desarrollo interno, que vaya encauzada a satisfacer las necesidades más apremiantes de nuestra población. Con esto se podrá contribuir en forma eficaz a la sustitución de importaciones y posiblemente en un ligero aumento de nuestros productos de exportación que poco a poco tendrán que hacerse competitivos a nivel internacional y dejando a un lado las exportaciones temporales de productos primarios.

2. El proceso arbitral es un proceso más dúctil que, a ciertas condiciones de simplicidad y rapidez, reúne la especial virtud de que el árbitro hablara el mismo lenguaje que las partes, se manejará con los mismos usos, costumbres y terminología que son también los de su profesión. Desarrollado en un clima de informalidad, se tratará ante todo de mantener la relación comercial, agotando la conciliación antes de ofrecer fórmulas definitivas.

A pesar de existir sobre el punto divergencias doctrinarias, puede decirse que abarca la mera intermediación como el dictamen de un experto que es la llamada pericia de calidad, la conciliación, el laudo en conciencia y el procedimiento según de recho.

La contienda se dirime a puertas cerradas y amparada en el secreto, punto este criticado en cuanto impide la formación de una verdadera jurisprudencia arbitral.

Nacido de un sometimiento expreso de las partes a través de la convención arbitral, crea en ellas la disposición de acatar sus soluciones. En su estructura reposa el principio general de la buena fé. Pero además, el sistema cuenta con un número de san

ciones de tipo moral, pecuniario o práctico, que como expresiones de un derecho corporativo particularmente eficaces, si bien carecen de sustantividad jurídica.

Estas condiciones hacen que la mayoría de los laudos en materia internacional se cumplan voluntariamente, siendo mucho menor el número de los que deben recurrir al exequatur del juez territorial para obtener su fuerza coactiva.

En el plano internacional, aunque de mucho más reciente aplicación que en el derecho interno, también es singular la sabiduría secular del arbitraje.

3. Para que el transporte internacional de mercaderías, los buques sean rentables, se necesitan determinadas condiciones técnicas y un uso racional de explotación. Un movimiento de mercancías constante y estable en su recorrido que debe de ser considerablemente largo, de acuerdo a las altas normas de operaciones de carga y descarga en los puertos, además de contar con sus respectivos almacenes para los diferentes tipos de mercancías aunado además a una excelente capacidad de almacenaje. En los puertos debe haber una profundidad apropiada cerca de los atracaderos para un mejor arribo a puerto y una descarga eficaz de grandes lotes de mercancías que beneficiará sin lugar a dudas a nuestro comercio exterior.

México cuenta en la actualidad con una importante infraestructura portuaria en los denominados puertos industriales que son de altura, óptimos para el comercio exterior, por desgracia

en el aspecto normativo existe una desmembración en nuestra legislación mercantil, naviera, aduanera y de vías de comunicación cualesquiera que ésta sea, se encuentra dispersa, existiendo además un sinnúmero de dependencias burocráticas que en lugar de auxiliar la labor de nuestros exportadores, la entorpecen, creando con esto largas estadías de los buques en los puertos propiciando el encarecimiento de los fletes y sin lugar a dudas nuestros productos de exportación.

4. Para que se pueda implementar en nuestro país un ahorro eficaz y real en el transporte marítimo, encausado a la exportación por esta vía los aspectos principales son: la elaboración de modos efectivos tecnológicamente relativos al aprovechamiento de los buques de transporte, las medidas por el aseguramiento de la integridad de las mercancías transportadas y la seguridad de navegación, reducción de los gastos relativos al transporte de las mercancías, y la aceleración de su entrega.

Los factores principales que determinan la eficacia del aprovechamiento de los buques desde mi punto de vista son: el aseguramiento de la carga marítima de los buques con las mercancías y una duración mínima de estancia en las operaciones de carga y descarga. Asimismo la eficacia de la tecnología de transporte de mercancías por mar descansa en un nivel de garantía e integridad de las mercancías y la seguridad del transporte.

A la elaboración de una nueva tecnología para el transporte de las mercancías le debe anteceder un análisis de los modos

existentes en el transporte. El análisis comprenderá el cálculo y la evolución de los índices que caracterizan la tecnología para el transporte por mar: el volumen de las mercancías, los elementos característicos de su transporte, el tiempo de marcha y la estancia del buque, los índices de aprovechamiento de tonelaje y la capacidad de estiba del buque, el nivel de mecanización compleja y la tecnología de las operaciones de embarque y desembarque en los puertos de transbordo, los índices de integridad de las mercancías y de seguridad en su transporte, el costo del transporte y de manipulación de las mercancías en los puertos.

El volumen creciente en el transporte marítimo, y los elementos característicos de este transporte determinan la posibilidad y la racionalidad de plantear un cambio en la tecnología existente, así como en buscar una tecnología innovadora para las mercancías no enarboladas en los buques ordinarios.

Se deben de elaborar planes en las medidas técnicas de organización para la introducción de nuevas tecnologías para el transporte de mercancías. Estos planes deben de incorporar: la composición de los participantes en la realización del plan; el plan de construcción básica para el requerimiento de los objetos para cada participante en el transporte; los plazos de realización de las nuevas tecnologías de transporte de las mercancías; el plan de las medidas de organización; el compuesto y el orden de formalización de los documentos de carga; el grado de responsabilidad y las obligaciones de los participantes en el transporte; las nuevas tarifas para el transporte y las tasas del pago

diferente, relacionados con el transporte, almacenamiento y transbordo de las mercancías.

5. La República Mexicana cuenta con un inmenso potencial en costas, con un enorme potencial de recursos renovables y no renovables; y es a consecuencia de ésto que cuando la empresa naviera surge como una alternativa inmediata para el capital humano mexicano.

Además propiciará el desarrollo de la empresa de reparación de buques, dando servicios de reparación naval a nuestros vecinos de centro y sudamérica con un mínimo de inversión en este tipo de empresa.

Los servicios portuarios deben de verse como un negocio productivo y no como una simple infraestructura básica para nuestro desarrollo.

El comercio internacional de mercaderías es un negocio multifacético en donde se hacen funcionar los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia naviera y comercial, en donde nuestro país obtendrá un amplio margen en materia comercial de los centros de consumo a nivel internacional.

## BIBLIOGRAFIA

ANDRONOV, L. P., *Estudio del Movimiento de Mercancías y las Operaciones de Estibación*, Ed. MIR, Moscú, 1977.

APODACA RAMIREZ, ROBERTO, "Protección Efectiva y Asignación de Recursos en las Manufacturas Mexicanas", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 31, núm. 10, Octubre, 1981.

BANCO DE MEXICO, "La Actividad Económica en 1983", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 34, núm. 4, Abril, 1984.

BANCOMEXT, "Programa Financiero de Bancomext para 1983", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 4, Abril, 1983.

BANCOMEXT, "Apoyos Financieros y Garantías al Comercio Exterior de México 1984", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 34, núm. 3, Marzo, 1984.

BARBAGELATA, ANIBAL LUIS, *La Democracia*, Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1983.

BIALOSTOSKY DE CHAZAN, SARA, "La Buena Fé de los Contratos", en Revista de la Facultad de Derecho de México, UNAM, Tomo XX, núm. 79-80, Julio-Diciembre, 1970.

BRAVO AGUILERA, LUIS, "El Crecimiento y Desarrollo Orientados a la Exportación", en Revista Ejecutivos de Finanzas, México, núm. 9, Septiembre, 1983.

- BRANSON, WILLIAM H., "Ajuste a la Competencia Mundial", en Revista Perspectivas Económicas, Ed. United States Information Agency, núm. 46, Washington, D. C., 1984.
- BRISEÑO SIERRA, HUMBERTO, "Libertad de Comercio, Competencia Desleal y las Cámaras de Comercio", en Revista de la Facultad de Derecho de México, UNAM, Tomo XXVIII, núm. 111, Septiembre-Diciembre, 1978.
- BOUNZAS, ROBERTO, "La Política Económica del Gobierno de Reagan, Bases para un Desarrollo Futuro", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 32, núm. 2, Febrero, 1982.
- C.A.M.E., "Colaboración Económica 1/83", en Boletín Informativo del Secretariado del Consejo de Ayudua Mutua Económica, Hungría, 1983.
- CASILLAS HERNANDEZ, ROBERTO, "Poder Constituyente Originario en las Estructuras Políticas Internacionales", en Revista de la Facultad de Derecho de México, UNAM, Tomo XXX, núm. 115, Enero-Abril, 1980.
- CEREXHE, E., y OTROS, Los Valores Culturales en el Nuevo Orden Internacional, Instituto de Cooperación Internacional, Madrid, 1978.
- C.E.P.A.L., "Aspectos de una Política Latinoamericana en el Sector de los Productos Básicos", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 5, Mayo, 1983.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL, Títulos y Operaciones de Crédito, Ed. Porrúa, S. A., 1978.

COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS, "Desarrollo Marítimo y Portuario en 1981", en Revista Mar y Tierra, Marzo-Abril, núm. 29, México, 1982.

COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS, "La Integración del Transporte", en Revista Mar y Tierra, Mayo-Junio, núm. 30, 1982.

CORREDOR ESNAOLA, JAIME, "El Significado Económico del Petróleo en México", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 31, núm. 11, Noviembre, 1981.

COSIO VILLEGAS, DANIEL, *El Estilo Personal de Gobernar*, Ed. Joaquín Mortiz, S. A., México, 1974.

CUADRA, HECTOR, Y OTROS, *Estudios de Derecho Económico*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1980.

DEVLIN, ROBERT, "La Banca Privada Internacional y el Endeudamiento de América Latina", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 7, Julio, 1983.

DIAZ MÜLLER, LUIS, *El Sela y las Empresas Multinacionales en el Marco del Desarrollo Regional*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1981.

EXPANSION, *Conflicto Cervecerero con Estados Unidos*, Informe Especial, México, vol. 14, núm. 353, Noviembre, 1982.

EXPANSION, *Reformas a la Constitución: Palanca para Fortalecer al Estado*, Informe Especial, México, vol. 15, núm. 361, Marzo, 1983.

- FAJNZYLBER, FERNANDO Y MARTINEZ T., TRINIDAD, *Las Empresas Transnacionales*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
- FILIPPO, ARMANDO DI, "Mercado y Democracia", en Revista El Trimestre Económico", Ed. Fondo de Cultura Económica, Enero-Marzo, vol. I, núm. 197; México, 1983.
- F.M.I., *Boletín del FMI*, Washington, D. C., vol. 13, núm. 10, 28 de mayo de 1984.
- GARCIA ACEVEDO, MA. ROSA, "Los Ambitos de Discusión de las Relaciones México-Estados Unidos en la Campaña Presidencial de 1984", en Revista C.I.D.E., Segundo Semestre, núm. 14, México, 1983.
- GARCIA CUELLAR, SAMUEL, "Aspectos Jurídicos de la Recontratación de Créditos con el Exterior", en Revista Ejecutivos de Finanzas, México, núm. 5, Mayo, 1983.
- GARRIGUES, JOAQUIN, *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo I, Ed. Porrúa, S. A., México, 1981.
- GARRIGUES, JOAQUIN, *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, Ed. Porrúa, S. A., México, 1981.
- GOMEZ LARA, CIPRIANO, *Teoría General del Proceso*, Ed. UNAM, México, 1976.
- GOMEZ-ROBLEDO, ALONSO (Compilador), *La Soberanía de los Estados Sobre sus Recursos Naturales*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1980.
- GREEN, ROSARIO, "México: Crisis Financiera y Deuda Externa, el

Imperativo de una Situación Estructural y Nacionalista", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 2, Febrero, 1983.

GRIFFITH-JONES, STHEPHANY, "El Gran Préstamo de Arabia Saudita al F.M.I.", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 3, Marzo, 1983.

GURRIERI, ADOLFO, *La Obra de Prebisch en la CEPAL*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1982.

GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO, *Derecho de las Obligaciones*, Ed. Cajica, S. A.. Pue., México, 1978.

HALL, PETER K., "Avance del Transnacionalismo Japonés y América Latina", en Revista Foro Internacional, Enero-Marzo, vol. XXII, núm. 3, México, 1983.

HERRERA CANALES, INES, *El Comercio Exterior de México 1821-1875*, El Colegio de México, México, 1977.

KAPLAN, MARCOS, "Intervención del Estado y Empresas Públicas en la América Latina Contemporánea", en Memora del Primer Congreso Nacional de Teoría y Práctica del Estado Contemporáneo, UNAM, México, 1982.

KORIAKIN, S. F., *Economía del Transporte Marítimo*, Ed. MIR, Moscú, 1978.

KOS-RABCEWICZ-SUBROKOWKI, "El Arbitraje en el Código de Procedimiento Civil de Quebec", en Revista Boletín Mexicano de Derecho Comparado, UNAM, Tomo II, núm. 4, Enero-Abril, 1969.

LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA, *Gaceta Informativa*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, vol. II, núm. 35, Enero-Abril, 1982.

LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA, *Gaceta Informativa*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, vol. II, núm. 37, Septiembre-Diciembre, 1982.

LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA, *Gaceta Informativa*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, vol. 9, núm. 31, Septiembre-Diciembre, 1980.

LII LEGISLATURA DEL CONGRESO DE LA UNION, CAMARA DE DIPUTADOS, "Proceso Legislativo de la Iniciativa Presidencial de Reformas y Adiciones a los artículos 16, 25, 26, 27 fracciones XIX y XX; 28, 73 fracciones XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", en *Colección Documentos*, México, 1983.

LII LEGISLATURA DEL CONGRESO DE LA UNION, CAMARA DE DIPUTADOS, "Proceso Legislativo de la Iniciativa Presidencial de Ley de Planeación", en *Colección Documentos*, México, 1983.

LEHNINGER, ALBERT, *Bioquímica*, Ed. Omega, S. A., Barcelona, 1979.

LINARES, ANTONIO, *Sistema de Derecho de la Representación de los Estados en sus Relaciones con las Organizaciones Internacionales de Carácter Universal*, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Instituto de Derecho Público, Caracas, 1982.

MACIOTI, MANFREDO, "México y las Comunidades Europeas, Nexos y Perspectivas", en *Revista Comercio Exterior*, vol. 32, núm. 1, Enero, 1982.

MADRID HURTADO, MIGUEL DE LA, "La Política Económica del Nuevo Gobierno, Principales Bases Jurídicas", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 1, Enero, 1983.

MADRID HURTADO, MIGUEL DE LA, "La Planeación en México", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 30, núm. 11, Noviembre, 1980.

MATO, DANIEL, "La Mundialización de las Relaciones Capitalistas de Producción y el Estado Nación", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 32, núm. 3, México, 1982.

MATTEO DE OTEIZA, VIVIAN, "Arbitraje Comercial Internacional", en Revista de Derecho Comercial y de la Empresa, Octubre-Diciembre, vol. V, núm. 20, Montevideo, 1961.

MIYAZAKI, ISAMU, "La Planeación Económica en Japón", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 30, núm. 11, Noviembre, 1980.

NACIONAL FINANCIERA, "Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988", en Revista El Mercado de Valores, México, vol. XLIII, núm. 24, Junio, 1983.

NATIONAL WESTMINSTER BANK GROUP, México, *An Economic Report Published by National Westminster Bank*, London, May 1984.

NAVARRETE, JORGE EDUARDO, "La VI UNCTAD; Resultados, Retrocesos y Promesas", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 8, Agosto, 1983.

NEVINS, ALLAN, Y STEELE C., HENRY, *Breve Historia de los Estados Unidos*, Ed. Cía. General de Ediciones, S. A., México, 1953.

OECD, *Maritime Transport 1981, A study by the Maritime Transport Committee*, Paris, 1982.

OLVERA DE LUNA, OMAR, *Contratos Mercantiles*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1982.

PAJESTRA, JOSEF, "Hacia una Mayor Racionalidad Mundial", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 33, núm. 12, Diciembre, 1983.

PEÑALOSA, TOMAS, "El Proteccionismo Agrícola en la C.E.E.", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 31, núm. 4, Abril, 1981.

PEREZNIETO, LEONEL, *Derecho Internacional Privado*, Ed. Harla, S. A., México, 1980.

PINA, RAFAEL DE, *Derecho Civil Mexicano*, vol. IV, Ed. Porrúa, S. A., México, 1978.

PINA, RAFAEL DE, *Diccionario de Derecho*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1978.

PREBISCH, RAUL, *Obras Escogidas*, Ed. Plaza an Janes, Bogotá, 1983.

PREBISCH, RAUL, *Capitalismo Periférico, Crisis y Transformación*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1981.

REAGAN, DONALD, "Como Abordar las Tensiones Financieras Internacionales", en Revista Perspectivas Económicas, Ed. United States Information Agency, núm. 42, Washington, D. C., 1983.

RECASENS SICHES, LUIS, *Tratado General de Filosofía del Derecho*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1981.

REQUEIJO, JAIME, "Crecimiento y Situación del Sector Exterior: el caso español", en Revista Información Comercial Española, VII Congreso Mundial de Economía, Madrid, núm. 604, Diciembre, 1983.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, JOAQUIN, *Derecho Mercantil*, Tomo I, Ed. Porrúa, S. A., México, 1980.

ROMERO PEREZ, JORGE ENRIQUE, "Notas Sobre el Problema de la Constitución Política", en *Revista de Ciencias Jurídicas*, Universidad de Costa Rica, Sep.-Dic., núm. 3, 1977.

RUBIO DEL CUETO, ERNESTO, "Nuevo Convenio Bilateral de Comercio México-Estados Unidos", en Revista Ejecutivos de Finanzas, México, núm. 7, Julio, 1983.

RUIZ MASSIEU, JOSE F., *Régimen Jurídico de las Empresas Multinacionales en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1972.

SANCHEZ ACOSTA, LUIS, "La Justicia Constitucional", en Revista de Derecho Político, Diciembre-Enero, núm. 16, Madrid, 1983.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *Convenios Internacionales Sobre Transporte Marítimo Suscritos por México*, Tomo I, México, 1981.

SIQUEIROS, JOSE LUIS, "La Contrastación Internacional. Posible

Armonización en su Regulación Jurídica", en Revista Boletín Mexicano de Derecho Comparado, UNAM, Tomo XIII, núm. 39, Septiembre-Diciembre, 1980.

SMITH, ADAM Y OTROS, *Profetas de la Libertad Económica*, Ed. Centro de Estudios en Economía y Educación, A. C., México, 1982.

SOMAVÍA, JUAN Y OTROS, *La Información en el Nuevo Orden Internacional*, Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales, México, 1977.

SORENSEN, MAX (Compilador), *Manual de Derecho Internacional Público*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1978.

SZÉKELY, GABRIEL, *La Economía Política del Petróleo en México, 1976-1982*, El Colegio de México, México, 1983.

TRIGUEROS, EDUARDO, *Estudios de Derecho Internacional Privado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1980.

TENA RAMIREZ, FELIPE, *Derecho Constitucional Mexicano*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1978.

TORO, MARIA CELIA, "Comercio y Conflicto en las Relaciones México-Estados Unidos, El Punto de Vista Estadounidense", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 32, núm. 5, Mayo, 1982.

TORRE VILLAR, ERNESTO DE LA, *La Constitución de Apatzingán y los Creadores del Estado Mexicano*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, 1978.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *Trade Facilitation*, E.C.E. Trade and Technology Division, INF. 88, Geneve, 1983.

UNITED STATES INFORMATION AGENCY, "Resumen de la Reunión Cumbre Económica de Williamsburg", en Revista Perspectivas Económicas, núm. 43, Washington, D. C., 1983.

URENCIO, CLAUDIO F., Y T. DAVID, "El Programa Económico de Estados Unidos y sus Efectos en la Economía Mexicana", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 32, núm. 10, Octubre, 1984.

WITKER, JORGE, "Los Contratos de Utilización de Buque en el Derecho Marítimo Mexicano", en Revista Boletín Mexicano de Derecho Comparado, UNAM, Tomo VI, núm. 18, Septiembre-Diciembre, 1973.

WITKER, JORGE Y PEREZNIETO, LEONEL, *Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1980.

WUFFLI, PETER A., "La Presencia Suiza en la Industria Mexicana", en Revista Comercio Exterior, México, vol. 34, núm. 1, Enero, 1984.

ZAMORA Y VALENCIA, MIGUEL ANGEL, *Contratos Civiles*, Ed. Porrúa, S. A., México, 1981.

## FUENTES LEGISLATIVAS:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para  
da la República en Materia Federal 1978.

Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal 1978  
Legislación Aduanera 1983.

Ley de Vías Generales de Comunicación 1982.

Código de Comercio y Leyes Complementarias 1979.

Código Fiscal de la Federación 1982.

Ley Sobre el Registro de la Transferencia de Tecnología y el Us  
y Explotación de Patentes y Marcas 1980.