



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**GUIA PARA EL IMPORTADOR Y EXPORTADOR
MEXICANO EN LA COMERCIALIZACION A
TRAVES DEL TRANSPORTE MARITIMO**

Seminario de Investigación Administrativa
que en opción al grado de Licenciado en
Administración presentan:

**IVONNE ALMEIDA PEREZ
MAURICIO JOEL GONZALEZ LOPEZ**

DIR. DEL SEMINARIO: LIC. J. CARLOS VARELA COTA

1985



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

Concepto	Página
Capítulo I.	
1.- Objetivo	1
2.- Introducción	2
3.- Glosario	4
 Capítulo II.	
1.- Breve Historia del Transporte Marítimo	21
2.- Tipos de Buques	42
3.- Principales Puertos de la República Mexicana	45
3.1.- Definición y clasificación de los puertos	45
3.2.- Mazatlán Sinaloa	53
3.3.- Ensenada Baja California	58
3.4.- Guaymas Sonora	64
3.5.- Manzanillo Colima	70
3.6.- Lázaro Cardenas Michoacán	75
3.7.- Acapulco Guerrero	80
3.8.- Salina Cruz Oaxaca	85
3.9.- Puerto Madero Chiapas	91
3.10.- Tampico Tamaulipas	96
3.11.- Veracruz Veracruz	103
3.12.- Coatzacoalcos Veracruz	110
3.13.- Progreso Yucatán	116
 Capítulo III.	
Requisitos que debe presentar ante la aduana el exportador e importador mexicano.	121

Capítulo IV

1.- Servicios que ofrece una Empresa Naviera.	126
1.1.- Servicios Regulares de Líneas	126
1.2.- Conferencias de fletes	126
1.3.- Estimación de un Viaje	128
1.4.- Conferencias en las que México participa	146
1.5.- Pools de Fusión de Líneas	152
1.6.- Pools en los que México Participa	154
1.7.- Características básicas de las conferencias	156
1.8.- Convenios	158
1.9.- Joint-Venture	160
1.10.-Ley de Reservas de Carga	160
2.-Servicios trampa o Fletamentos	161
2.1.-Características principales de este -- servicio	161
2.2.-Claúsulas principales de un Contrato - de Fletamentos	162

Capítulo V.

1.- Términos de Compra Venta Internacional (INCOTERMS)	173
1.1.-Ex-Fábrica	177
1.2.-Libre en el vagón de ferrocarril	180
1.3.-Libre al costado del barco	183
1.4.-Libre a bordo	186
1.5.-Costo y flete	189
1.6.-Costo, Seguro y Flete	192
1.7.-En el muelle con los derechos de aduanas pagados	195

1.8.-Entrega libre de derechos	198
2.-Conocimiento de Embarque	201

Capítulo VI

1.- Pallets	213
2.- Servicio de contenedores	216
2.1.- Clasificación de los contenedores	218
2.2.- Ventajas que se obtienen al utilizar los contenedores	227
2.3.- Desventajas	227
2.4.- Consideraciones generales de los -- contenedores	227
2.5.- Infraestructura requerida para el -- uso de los contenedores	229
2.6.- Tipos de contratación de los contenedores	232
3.- Permisos de Importación Temporales	237

Capítulo VII.

Tratamiento de las Cargas Peligrosas	244
--------------------------------------	-----

Capítulo VIII.

1.- Agente Aduanal	256
2.- Agencia Consignataria de Buques	260
Conclusiones	271
Bibliografía	280

CAPITULO I

1. - O B J E T I V O

Hacer una aportación en tres sentidos importantes:

- a).- A los profesionales o futuros profesionistas de la Universidad Nacional Autónoma de México que deseen tener conocimientos sobre las ventajas-- que ofrece el mar como medio de comercialización; así como por su fuente de inagotables recursos--- naturales, de divisas y de empleo
- b).- A los que están directamente vinculados con este transporte para que tomen en cuenta algunos aspectos importantes que no han sido considerados; y
- c).- A los que están interesados en la utilización del transporte marítimo y que no hacen uso de él por falta de conocimiento de las características que lo integran.

Se considera que el intercambio comercial de las Naciones se basa en la capacidad de producción que cada país tiene. Las Naciones deben de comerciar para obtener productos que no tienen y así alcanzar el desarrollo económico que haga posible mejorar el nivel de vida de la población.

Este comercio se realiza en la mayoría de los países libremente y en los cuales influye la tecnología que poseen.

Para ello es necesario considerar la importancia que tienen los sistemas de transporte, ya que esta industria incluye no sólo vehículos y empleos, sino que también las cargas, los pasajeros, las compañías y las leyes y reglamentos que intervienen.

Es por esto que si el transporte es deficiente ocasionará-- desempleo y empobrecimiento creciente, pues un país debe de ampliar sus medios de transporte, ya que así deben crearse las condiciones que hagan posible un desarrollo económico--- integral.

Por otra parte, el transporte existe como una etapa inherente a los procesos productivos, ya que cualquier producto requiere de movimiento, desde su creación hasta su consumo final.

En muchas ocasiones los países necesitan establecer contacto por vía marítima, pues las tres cuartas partes del planeta son agua y, además porque este transporte ofrece mayores ventajas en comparación con los terrestres y aéreos, tanto en su costo como en la capacidad de transportación sobre todo cuando se trata de importar o exportar volúmenes considerables de -- minerales, granos o maquinaria y así como la gran diversidad de mercancías que puedan ser transportadas.

De aquí se desprende que cualquier administrador deberá de utilizar el sistema de transporte, teniendo en cuenta que la parte que corresponde al transporte marítimo implica la integración de dos o más actividades en las que se requerirá de planear, organizar, dirigir y controlar el despacho de materias primas e inventarios desde el origen hasta su destino final.

Es por todo lo anterior que se pensó en realizar una investigación sobre el uso del transporte marítimo, la cual podría servir de guía al importador y exportador, que hacen de esta actividad su tarea primordial.

No se pretende tratar todos los aspectos que engloba este género, sólo se han seleccionado los tópicos que a nuestro juicio tienen mayor relevancia.

Además nos encontramos que este tema en nuestro país no ha sido explotado, por lo tanto no cuenta con bibliografía propia y a la poca que se tiene acceso no aparece en nuestro idioma, esta fue otra razón que nos impulso al desarrollo de este trabajo.

Expresamos nuestro más sincero agradecimiento a la empresa Transportación Marítima Mexicana, al Instituto Mexicano de Comercio Exterior y a la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes; por su valiosa cooperación.

Los autores

3. GLOSARIO DE TERMINOS

DEBIDO A LA ESPECIALIZACION QUE SE LE HA DADO A ESTA RAMA DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE, HEMOS ANEXADO ESTE GLOSARIO QUE TIENE COMO OBJETIVO EL LOGRAR QUE EL LECTOR TENGA CONOCIMIENTO DE TODOS AQUELLOS TERMINOS QUE FORMAN PARTE DEL RAMO NAVIERO Y QUE FUERON INCLUIDOS EN ESTA INVESTIGACION.

Abanderar	Matricular bajo la bandera de un estado a buque extranjero.
Abrigo	Area Marítima natural o artificial que sirve de protección a las embarcaciones contra los fenomenos naturales que afectan al mar.
Acantilado	Costa alta con frente escarpado.
Acrecentamiento	Aumento gradual de un área terrestre durante un largo período de tiempo a causa de fuerzas naturales.
Administración portuaria	Organización para el manejo de un puerto.
Aduana	Administración que percibe los derechos sobre las mercancías importadas o exportadas
Alijar	Maniobra para la transferencia de carga de muelle a barco y de barco a muelle, o de embarcación a embarcación.
Altura	Término relativo a altamar.
Amarradero	Sitio y/o elemento donde se sujeta -- una embarcación.
Amplitud	Tratándose de mareas, la diferencia de altura entre la alta y la baja. Distancia vertical entre el seno y la -- cresta de la ola.
Ancla	Es la pieza metálica de forma especial que sirve para evitar que los barcos sean atastrados por los vientos o corrientes, manteniendolos seguros en -- los fondeaderas.
Antepuerto	Area marítima protegida natural o artificialmente inmediata a la bocana o ca

	nal de acceso con tirante de agua y su superficie suficiente para que las embarcaciones que lleguen al puerto puedan esperar para entrar o disponerse a salir.
Aparejo	Sistema compuesto por dos polcas, dos cuadernales o una polca y un cuadernal y un cabo guarnido entre ellos, con lo cual se logra una multiplicación de fuerza.
Armador	El que por su cuenta arma o equipa una embarcación. Proveedor de un barco mercante de todo lo que necesita para la navegación y lo utiliza para uno o más viajes; no es necesario que el armador sea el propietario de la nave.
Arrecife	Cadena o cordillera de roca o coral que se eleva del fondo del mar, cubierta o no por las aguas y peligros para la navegación de superficie.
Arribar	Llegada de la nave al puerto.
Arsenal	Instalaciones donde se construyen, reparan y abastecen buques de guerra.
Astillero	Establecimiento donde se efectúa la construcción y reparación de buques.
Atagüía	Muro, pared o bordo, ya se formado por tablestacas, piedra o tierra, para limitar o encerrar un espacio determinado, para efectuar en seco los trabajos.
Atracadero	Estructura a la cual se puede arrimar y amarrar una embarcación.
Atracar	Arrimar las las embarcaciones a tierra
Bahía	Extensión algo considerable de mar, que penetran en la costa y tiene así una boca de mayor o menor anchura, que puede servir de fondeadero y protección a las embarcaciones.

- Babor** Es el costado izquierdo de la embarcación.
- Bajo** En los mares, ríos y lagos navegables, elevación del fondo formada por algunos materiales, excepto roca o coral, que impide el paso por calado a ciertas embarcaciones.
- Baliza** Señal fija o flotante que marca bajos, veriles, canales, direcciones y otros puntos que se desea señalar.
- Banda de atraque** Lado de un atracadero donde se arriman y/o amarran las embarcaciones.
- Barcaza** Embarcación de fondo plano sin propulsión propia que se emplea en la navegación, en operaciones de carga y descarga de los buques y en diversos servicios de obras portuarias.
- Barco, Buque, Embarcación, Navío** Todo vaso flotante destinado a navegar, impermeable al agua y con o sin medios propios para su locomoción.
- Barra** Banco o bajo de arena en la desembocadura de un río o a corta distancia y paralelo a la playa.
- Bloque** Elemento natural de roca o artificial de concreto de forma paralelepípeda.
- Bocana** Paso estrecho de mar que sirve de entrada a un puerto, bahía o fondeadero.
- Bodega** Estructura o depósito para guardar mercancías con riesgos mínimos.
- Boya** Cuerpo flotante sujeto en el fondo del agua, que se coloca como señal o como elemento de amarre.

Buque Compuerta	Estructura flotante que sirve para cerrar o abrir el paso del agua a un dique seco.
Cabo de amarre	Cuerda o cable con que se sujetan las <u>em</u> barcaciones.
Cabotaje	Transporte marítimo de carga y de personas entre puertos del mismo país.
Cajón	Elemento estructural precolado de concreto armado, en forma de caja paralelepípeda, que se lleva flotando al sitio de su empleo, el que un vez hundido se rellena de material para darle mayor peso y formar así, un muro de gravedad, empleado en rompeolas o muelles.
Calado	Distancia vertical desde la parte más <u>ba</u> ja de un barco a la superficie del agua.
Canal	Parte más profunda navegable de un río, bahía, etc. Corte artificial en tierra o dentro del agua para formar una <u>vía na</u> vegable.
Capitán	Es comandante de un barco o de un puerto
Catastro portuario	Censo que establece la cantidad y clase de las instalaciones y servicios en un puerto.
Casco	Cuerpo de la nave con abstracción del <u>aparejo</u> y de las máquinas.
Cauce	Lecho de un río
Ciaboga	Vuelta o giro que hacen las <u>embarcaciones</u> o marcha hacia atrás de las mismas.
Cobertizo	Espacio cubierto que carece de <u>muros</u> .

Contenedor	Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, en la que se guardan mercancías para facilitar su manejo, su preservación y su transporte.
Consignatario	Es el negociante al que se dirige una mercancía es el representante de un armador en un puerto.
Coraza	Capa de enrocamiento o de elementos prefabricados, de gran peso, colocada para completar la sección de una escollera, rompeolas o espigón, y para proteger el enrocamiento de menor peso.
Corriente	Desplazamiento de las aguas en una dirección y siguiendo un movimiento bien definido, originado por fenómenos naturales.
Costa	Faja de tierra de anchura indefinida, que se extiende desde la orilla del mar hasta encontrar el primer cambio notable en el aspecto del terreno.
Cubierta de muelle	La superficie de la superestructura o cara superior de un muelle, en la que se hacen las maniobras de alijo.
Dársena	Area de agua protegida contra la acción de oleaje y con la extensión y profundidad adecuadas, para que las embarcaciones realicen las maniobras de atraque, desatraque y ciaboga con seguridad.
Defensa	Elemento estructural que se coloca en un muelle para amortiguar los golpes de la embarcación al atracadero y viceversa.
Demora	Tardanza o retraso o tiempo de espera.
Derecho portuario	El pago que hace una embarcación por su entrada, estancia en el puerto y por el uso de sus instalaciones.

Desembocadura	Lugar donde un río o corriente sal al -- mar o de otra extensión de agua.
Desplazamiento	Espacio que ocupa en el agua un buque -- hasta su línea de flotación.
Dique	Muro o terraplén que sirve para contener aguas o azolves.
Dique flotante	Casco especial flotante con secciones en "U" que recibe a flote a las embarcaciones, para ponerlas en seco y poder <u>proce</u> der a sus reparaciones.
Dique seco	Estructura marítima provista de compuertas que permiten dejarlo en seco mediante bombeo, para poder reparar a las <u>em</u> barcaciones.
Dragado	Operación que consiste en excavar o limpiar el fondo de los puertos, ríos, <u>cana</u> les, etc.
Embarcadero	Instalación portuaria preparada para <u>em</u> barcar personas o mercancías, <u>generalmen</u> te en botes o naves de pequeño porte.
Escollera	Estructura que se construye en la desembocadura de una corriente para encauzarla y evitar azolves en el canal de <u>nave</u> gación.
Escobilla	Son aperturas practicadas en las cubiertas y sirven para comunicar las bodegas y locales inferiores con el exterior. --
Espacio Perdido	Sus dimensiones dependen del tipo y <u>espe</u> cialidad del buque.

Espigón	Estructura protectora de la costa, construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el acarreo litoral o para retardar la erosión.
Eslora	Son piezas longitudinales que se apoyan en las paredes verticales interiores que dividen al buque en compartimientos.
Estiba	Disposición y acomodo de mercancías en bodegas de barco o en lugares de almacenamiento en tierra.
Embarcar	Dar ingreso a personas, mercancías, etc. en una embarcación.
Estrecho	Angostura por donde se comunican dos mares entre grandes porciones de tierra.
Estribor	Es el costado derecho del buque.
Fletar	Alquilar la nave o alguna parte de ella para transportar personas o mercancías.
Flete	Es el precio de alquiler de una nave, o la carga de un barco.
Fondeadero	Area de agua cuyas condiciones de agitaciones permiten anclarse a las embarcaciones.
Grúa	Máquina para levantar pesos o cargas a los que mueve horizontalmente en distancias limitadas bajándolas a nuevas posiciones.
Hincar	Clavar en el terreno estacas, pilotes y tablestacas, ya sea por golpes o por vibración.

Hinterland	Zona de influencia económica de un puerto. Región terrestre de la cual y hacia la cual se oriente el flujo de los productos que se mueven por el puerto.
Infraestructura	Obras y servicios que sirven para integrar y apoyar las actividades productivas de una región o país. Apoyo de una estructura de construcción.
Intermediario	Es la persona que media entre dos o más personas, mediador entre el productor y el consumidor.
Lastre	Peso o elemento constructivo con el que se carga una embarcación, destinado a mejorar o asegurar su estabilidad.
Litoral	Costa u orilla del mar
Malecón	Estructura que separa la tierra del agua, diseñada principalmente para resistir el empuje de tierras.
Manga	Anchura mayor de un buque.
Marea	Movimiento regular y periódico de las aguas del mar cuyo nivel sube y baja alternativamente debido a la atracción de la luna y del sol.
Marejada	Agitación del mar en forma de ondas violentas y muy dinámicas, que se propagan lejos de los sitios en que han sido originadas.
Marina Mercante Mexicana	Se integra por el conjunto de Leyes Nacionales o Internacionales o bien por empresas armadoras, astilleros, trabajadores marítimos y portuarios. Por medio de la combinación de los mismos es que se da dicha Institución.

Marina	Perteneciente o relativo al mar. Conjunto de buques. Conjunto de instalaciones para dar servicio a embarcaciones deportivas.
Montacargas	Ascensor para subir bultos o mercancías.
Muellaje	Pago que hacen las embarcaciones por el uso de una instalación de atraque.
Muelle	Obra de atraque para embarcaciones, sobre el que se efectúan operaciones de carga o descarga de mercaderías y de embarques de pasajeros.
Muerto	Pieza generalmente de concreto o metálica bajo tierra o en el fondo del agua que sirve de anclaje o de amarre.
Nudo	Unidad de velocidad igual a una milla náutica por hora.
Ola	Onda que se desplaza en la superficie de las aguas por la acción del viento.
Operación portuaria.	Conjunto de técnicas dirigidas a la adecuada utilización y a la optimización de los servicios portuarios.
Paleta	Es una paleta pequeña
Patio de almacenamiento	Area en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.

Patio de manio- bras.	Area dentro del puerto en donde se manejan las mercancías para descargarlas de y/a los vehículos de transporte, estibarlas, clasificarlas, empacarlas, envasarlas, etc.
Personal portua- rio	Trabajadores y empleados que prestan sus servicios en la operación de un puerto.
Pilote	Elemento constructivo a manera de poste, que se hinca en el terreno para soportar y transmitir fuerzas que pueden ser verti- cales, horizontales o ambas.
Planta de cons- trucción	Instalaciones en las que se elaboran, -- transforman o preparan los elementos - - constructivos de una obra.
Plataforma	Superficie plana horizontal. La conti- nental es la porción del lecho marino -- que rodea a los continentes, desde la -- playa hasta una profundidad de 100 bra-- zas.
Playa	Parte de tierra que por virtud de la ma- rea cubre y descubre el agua, hasta los límites del mayor reflejo anual.
Pluma	Es un soporte giratorio de hierro o de - madera que sobresale del costado del bu- que y que sirve para arrear o izar carga.
Popa	Es la parte posterior del barco, dispues- ta en tal forma que facilite el paso de los fletes líquidos que llenan el vacío producido por el barco en su movimiento de traslación.
Portainer	Grúa instalada en un muelle que sirva pa- ra cargar y descargar los contenedores, de barco a muelle y viceversa.

- Proa** Es la parte anterior del casco, dispuesta en forma de cuña para mejor resistencia en el movimiento en el agua.
- Profundidad de hinca** Longitud del pilote o tablestaca que se entierra, medida a partir del terreno o lecho.
- Protección de costas** Conjunto de técnicas usadas para defender las costas contra su degradación o cambios provocados por fenómenos naturales como oleajes, corrientes, etc.
- Puerto** Conjunto de obras construídas en la costa, en las riberas de un río o en una laguna o canal en un lugar que proporciona abrigo seguro a las embarcaciones que dispone de instalaciones y de servicios para la transferencia de carga y de pasajeros de mar a tierra y de tierra a ar, que está respaldado por una zona de influencia económica y cuyas condiciones urbanas garantizan salud y bienestar social.
- Puerto Interior** Instalaciones para dar servicio a las embarcaciones de navegación interior. El que se construye tierra adentro cerca o lejos de la costa aprovechando mejores condiciones de abrigo y las naturales propias de la vía navegable de que se trate.
- Punta** Saliente menor de la costa.
- Punta de Pilote** Externo aguzado de un pilote por el que penetra al terreno durante la operación de hinca.
- Quilla** Es la parte principal del casco, que constituye una larga y robusta preza longitudinal a lo largo de la cual corre de proa sobre la cual descansan las demás.

Rampa	Plano inclinado artificial que une a dos superficies de diferente nivel y que permite subir y bajar a personas y cargas.
Recinto portuario	Está constituido por áreas de agua y tierra que compenden obras exteriores, ante puerto, dársenas, obras de atraque, de almacenamiento, patios de maniobra, astilleros y otras instalaciones para construir y reparar barcos, así como a las oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria.
Relleno	Material que se coloca en un hueco o excavación. Material que se coloca en un terreno para elevarlo de nivel.
Remolcador	Embarcación provista de motores potentes que se emplean para halar a otra por medio de cables o de cadenas.
Resaca	Movimiento de las olas del mar al retirarse de la orilla.
Rompeolas	Estructura que protege contra las olas y contra el azolve, a una área costera, puerto, bahía o a un atracadero.
Ro-Ro	Transferencia por rodamiento (Roll on -- Roll Off). Sistema de transportación marítima que se efectúa con embarcaciones especialmente construidas para que la carga de muelle a barco o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.
Seabee	Sistema que consiste en transportar chalanes dentro de un barco nodriza, al que llegan flotando, y mediante un elevador del mismo barco nodriza, son acomodados en distintas cubiertas en el sentido longitudinal del barco. Al descargarse los chalanes en ríos o en canales, se remolcan a su destino final.

Seno de escollera	Concavidad que se forma inmediatamente - antes del arranque de una escollera o de un rompeolas.
Servicios portuarios	Conjunto de obras, dispositivos, instalaciones y actividades que facilitan la --operación de un puerto.
Tarifa portuaria	Pago que se hace a la Administración Portuaria, por un servicio prestado por la misma.
Temporal	Mal tiempo con lluvias y vientos que agitan al mar.
Terminal Portuaria	Conjunto de edificios, estructuras y - equipo donde termina y empieza el transporte marítimo, los que se utilizan para traslado, manejo, salida y llegada de pasajeros y de carga.
T.P.M.	Tonelaje de peso muerto expresado expresado en toneladas métricas. Es el peso de carga, combustible, agua, tripulación y efectos que una embarcación puede llevar a plena carga.
Transbordador	Barco grande preparado para transportar personas y vehículos cargados o no, de una orilla a otra.
Transportador	Dispositivo mecánico para transportar materiales o mercancías en forma continua.
Trastainer	Grúa especial auto móvil, para manejar - contenedores en muelles, en patios de maniobras y/o patios de almacenamiento.
Trinca	En una ligadura.

- Varadero** Sitio donde se varan las embarcaciones - para mantenerlas en seco, para fines de conservación, limpieza de fondos u obras en ellas.
- Zona federal** Es la construída por la faja de 10 metros contigua al cauce de las corraientes, o al vaso de los depósitos de propiedad nacional. Esa zona se reduce a 5 metros - en los causes cuya anchura sea de 5 metros o menos.
- Zona franca** Area o zona del recinto portuario fuera de la jurisdicción de la Aduana que está bajo el control de la Oficina de Operación Portuaria.
- Zona libre** La que suele establecerse en algunos - - puertos o lugares de la costa, cuyos límites están determinados por razones administrativas, económicas o políticas y en donde existe dispensa de derechos - - arancelarios.
- Zona marítimo terrestre** Está constituída por la faja de 20 metros de ancho de tierra firme, que no cubre la marea, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos desde su desembocadura en el mar hasta donde llega el mayor reflujo anual, río arriba.
- Zonificación del recinto portuario.** Distribución y asignación de áreas de terrenos y de agua en el recinto, para las distintas actividades.

- Desconsolidar** Se utiliza este término para significar la acción de separar y sacar las mercancías heterogeneas pertenecientes a varios consignatarios, después de que han sido transportadas. Se aplica unicamente cuando se trata de un Less Than Container -- Load (LCL), es decir, cuando la mercancía que se transportó en el contenedor viene dirigida de varios embarcadores y varios consignatarios que quieren gozar de las ventajas del servicio de contenedores, pero no tienen mercancía suficiente para utilizar un contenedor completo por lo que recurren a este sistema, que solamente se puede llevar a cabo en una Container Freight Station (CFS) y es el transportista el que se encarga de "desconsolidar" el contenedor.
- Cargar** Este término se utiliza para significar la acción de subir un contenedor desde el costado del buque, hasta el buque -- mismo.
- Descargar** Este término se utiliza para significar la acción de bajar un contenedor desde el buque, hasta el costado del mismo.
- Llenar** La acción de introducir y acomodar mercancía en el interior de un contenedor, de tal manera que éste quede listo para ser transportado. Se aplica cuando se trata de un Full Container Load (FCL), es decir, cuando la mercancía que se transporta en el contenedor, va dirigida de un sólo embarcador a un sólo consignatario, u es el embarcador el que se carga del "Llenado" del contenedor.
- Vaciar** La acción de sacar la mercancía del interior de un contenedor, después de que ha sido transportada. Se aplica cuando se trata de un Full Container Load (FCL) es decir, cuando la mercancía que se ha transportado en el contenedor, viene dirigida de un sólo embarcador a un sólo consignatario, y es el consignatario el que se encarga del "Vaciado" del contenedor.

Consolidar

Se utiliza este término, para significar acción de introducir y acomodar mercancías de varias clases pertenecientes a varios embarcadores, en el interior de un contenedor, de tal manera que este quede listo para ser transportado. Se aplica Less Than Container Load, cuando la mercancía se transporta en el contenedor va dirigida de varios embarcadores a varios consignatarios que quieren gozar de las ventajas del servicio de contenedores, pero no tienen mercancías en el volumen suficiente para utilizar un contenedor completo por lo que recurren a este sistema, que solamente puede llevarse a cabo en una Container Freight Station (CFS).

Transportista

Se refiere a cualquier persona por quien, o a cuyo nombre, se realice un contrato de transporte, ya sea por ferrocarril, carretera, aire, mar o por una combinación de modalidades. Cuando el vendedor debe proveer un conocimiento de embarque cumplirá sus obligaciones presentando esos documentos expedidos por una persona.

C A P I T U L O I I

1.- Breve Historia de la Navegación.

Grande es la importancia del mar en su relación con las necesidades del hombre. Desde sus orígenes, las corrientes de agua han unido su curso a la vida del hombre.

Junto al río el hombre aprendió a vivir, al ver como la corriente arrastraba gruesos troncos y ramas, quizá ideó la forma de navegar y se lanzó por los cursos de agua en busca de otros lugares y de otros hombres.

Las tribus, las familias y las formas más complejas de la convivencia humana se han formado junto a los ríos el Eufrates y el Tigris en la Mesopotamia, el Nilo con Egipto, el Yang-Tsé en la China y el Ganges en la India, apoyaron el florecimiento de las grandes civilizaciones en sus orillas.

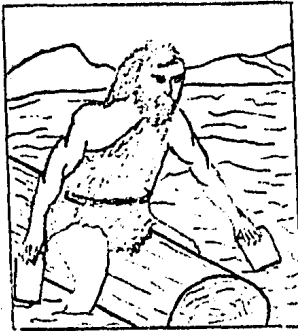
Con el correr del tiempo, probablemente siguiendo el curso de los ríos, el hombre se fué acercando al mar.

Otras grandes civilizaciones antiguas como la egipcia, fenicia, cretense, griega, etrusca y romana, florecieron en las islas o costas del mar Mediterráneo, que fué llamado "Cuna de la Civilización".

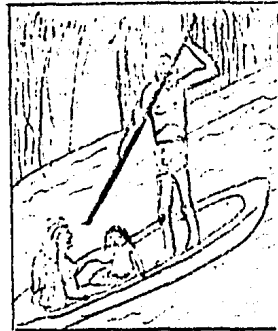
Ya familiarizado con las corrientes de agua y con la acción de los vientos, el hombre emprendió la búsqueda de tierras más lejanas para intercambiar con otros hombres bienes materiales e ideas.

I. El Tronco

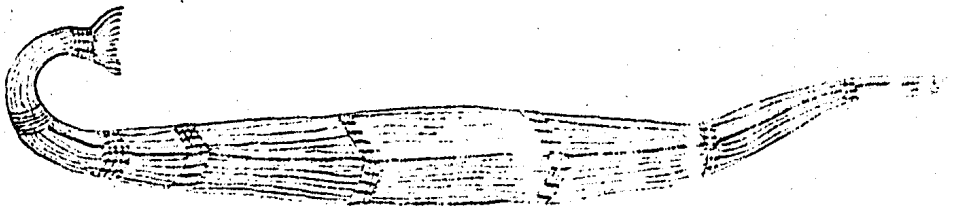
El primer objeto que se mantuvo a flote fué un tronco, sobre el cual iba el hombre montado a horcajadas dejandose arrastrar por la corriente, usando para dirigirlo primeramente sus pies y manos después se valía de una estaca que apoyaba en el fondo. Luego le surgió la idea de ahuecarlo, utilizando para ello sus herramientas de piedra o el fuego. Estos troncos excavados son aun empleados en Africa y Sudamérica.



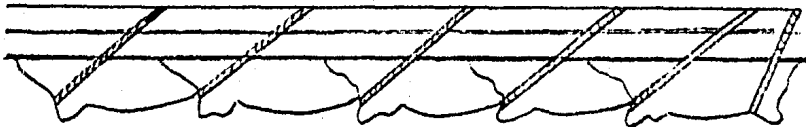
1- TRONCO FLOTANTE



2- CANOA PRIMITIVA



3- BARCA EGIPCIA CONSTRUIDA CON PAPIRO Y PEQUEÑOS TROSOS DE MADERA



4- BARCA SIRIA ACONDICIONADA PARA TRANSPORTAR MADERA

Cuando la construcción en tronco excavado no fué conveniente para seguir siendo usada en Egipto por ejemplo, se amarraron los papiros de caña para hacer embarcaciones de carrete tallado, puntiagudo y curvado hacia arriba en el dobles, para facilitar el desembarque en las playas.⁵ En otros lugares eran amarrados de bambú o con -- pieles de animales usadas para construir balsas o velas de cuero envolviendo la madera.⁷

Todas estas embarcaciones fueron esencialmente usadas en el interior de las ciudades con entradas de agua, ya que permitían el -- más cómodo, seguro y rápido traslado entre las costas, de hombres y productos,⁴ sin que los mismos se mojaran. Estos primitivos navegantes trataron de hallar un medio de propulsión, de modo que no tardaron en aparecer el remo y la vela.^{5,6,8,9,10}

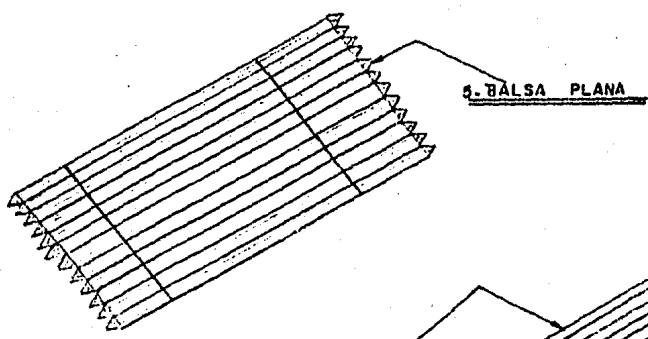
II. El Remo y la Vela

El remo era descendiente directo de la estaca y comenzó a usarse -- cuando el hombre descubrió que con el palo podría hacer palanca en la masa de agua.^{11,12,13,14,15}

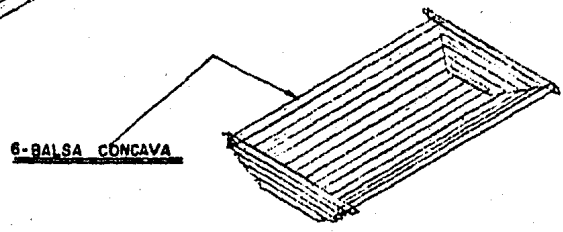
La vela,¹⁶ por su parte, nació cuando fué advertida la acción del -- viento sobre algunas superficies. Se comenzó por oponerle una su perficie lo más amplia posible y al mismo tiempo manejable. Así llegó la navegación propiamente dicha.

De estos elementos, se apoyaron los griegos y romanos para hacer -- sus galeras y a veces con una vela cuadrada para ayudarse.

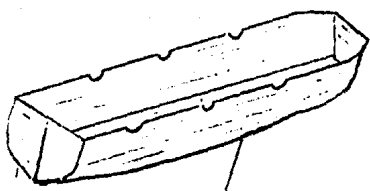
Los botes eran impulsados primero por remos con dos o tres remeros ubicados de la popa al timón. El desarrollo de los remos hizo posible emplear botes más largos. Dichos botes eran de construcción débil y cuando los egipcios se pusieron a la mar en ellos les fortalecieron la proa y la popa con una especie de relinga doble, con velas arqueadas de proa a popa rodeados de caballos de madera y ti rantes trenzados por un cruzero insertado entre las dos relingas.



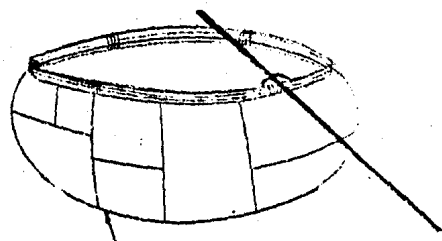
5-BALSA PLANA



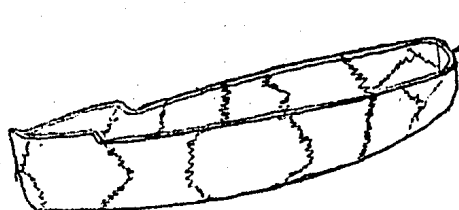
6-BALSA CONCAVA



8-PIRAGUA DE UN SOLO TRAZO DE CORTEZA

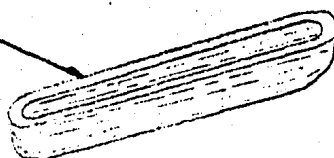


7-BARCA REDONDA DE PIEL



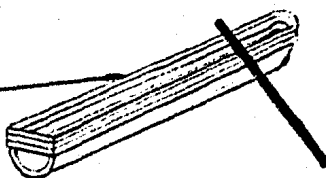
9 - PIRAGUA DE CORTEZA COSIDA

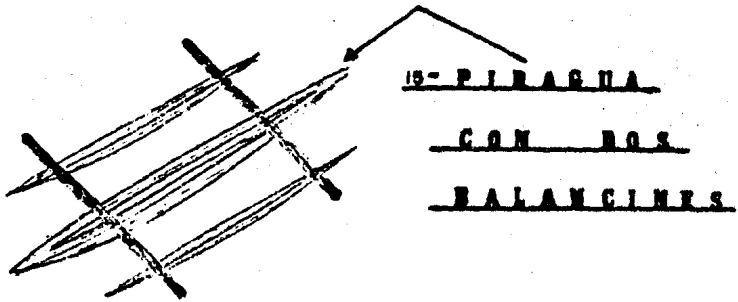
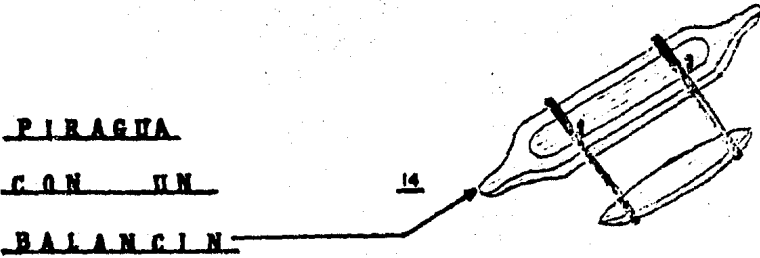
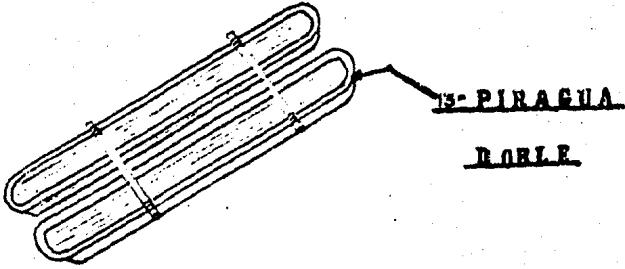
10 - PIRAGUA DE TRONCO EXCAVADO

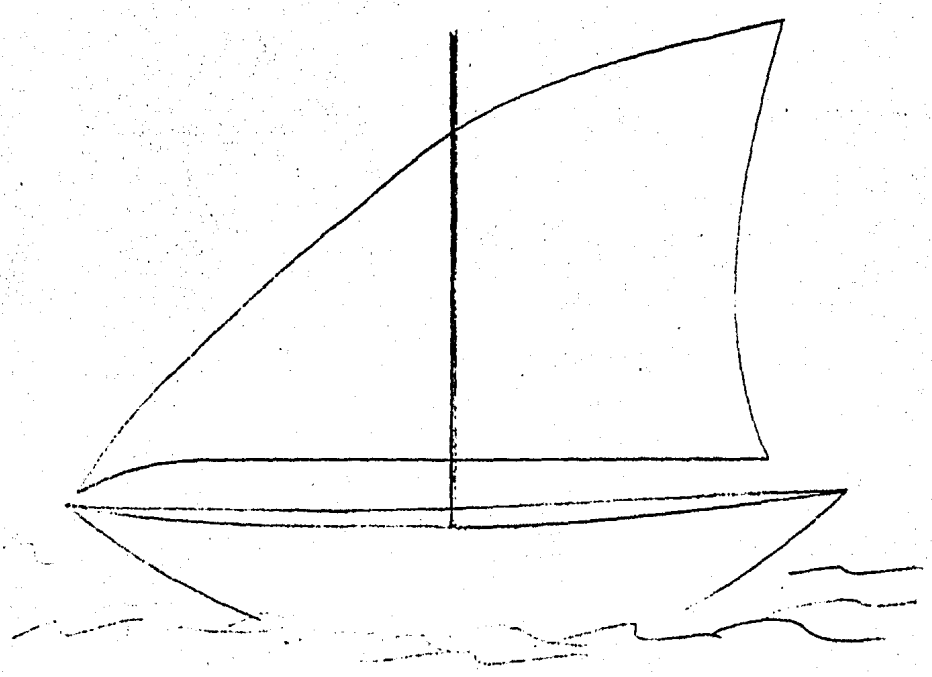


11 - CANOA CERRADA CON PIEL

12 - PIRAGUA DE UN TRONCO EXCAVADO Y TABLAS APLICADAS A LOS BORDES







16. VELA LATINA

La supremacía del viejo Egipto en el campo de la construcción de barcos vino a su fin con el surgimiento de los fenicios y de los griegos, los cuales tuvieron fácil acceso a la buena -- madera y usaron la excavación para sus cascos principales, con puntales o extensiones para proveer el punto de balance para los remos.

El verdadero buque de vela, fué el de los fenicios; hondo, ancho y lento, propio para llevar mercaderías, pero que sólo podía navegar con viento en popa.

Los fenicios fueron los más enterados del comercio marítimo en aquellos años, viajando a Cornwall en busca de dinero y al oeste de Africa.

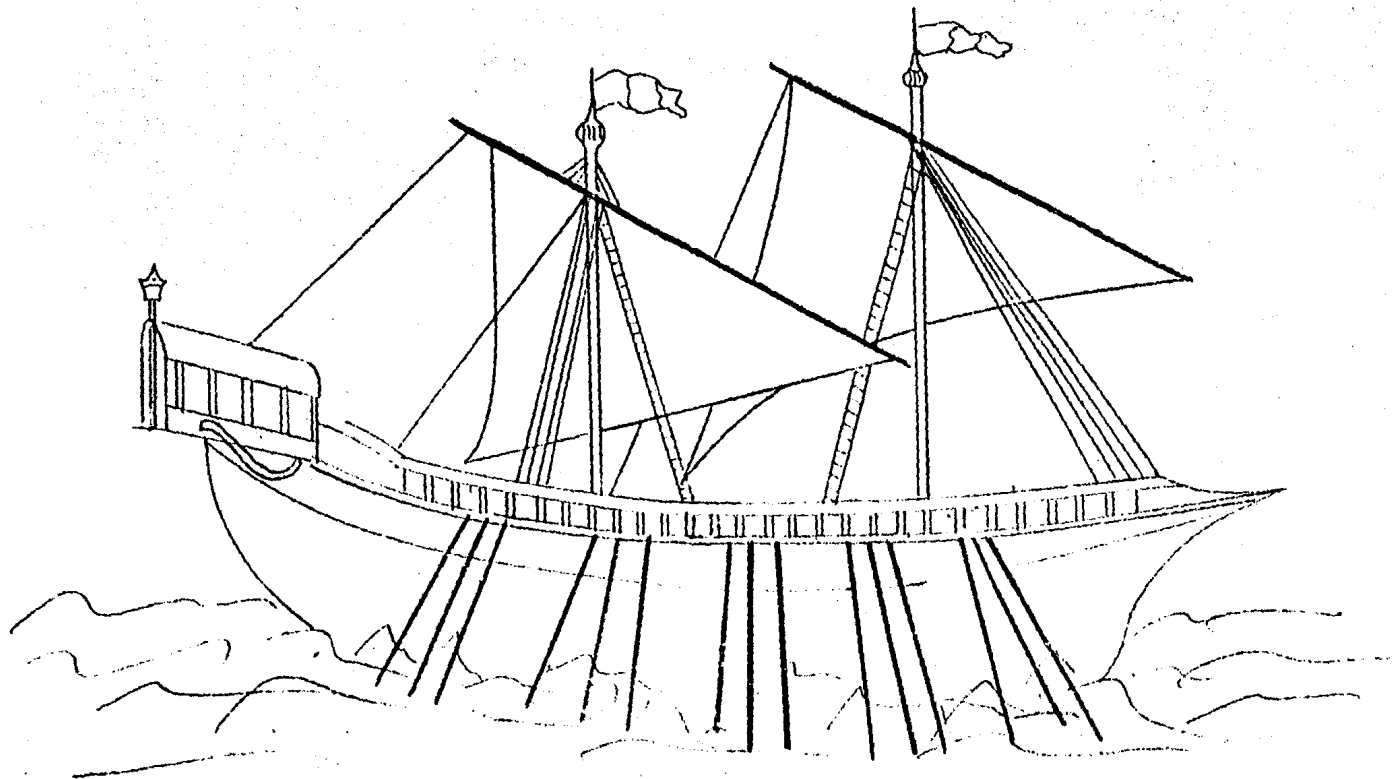
Los griegos también se adentraron ampliamente en el negocio por mar y confiaron en los barcos para importar el grano desde Egipto, sus barcos fueron pequeños, también crearon embarcaciones de confiar principalmente para la navegación por propulsión. Existen evidencias acerca de las luchas de los griegos en galeras de las cuales la mayoría eran fenicios. Unirremos, Birremos y Trirremos fueron comunes, Cuadrirremos y Quinquerremos existieron también.¹⁸

En los Trirremos, los cuales fueron diseñados por los Corinenses, dos remeros eran coordinados inclinándose hacia adelante y hacia fuera del centro de la línea. En el barco más alto sentados dos remeros, por el lado sus remos de diferente largo; en el barco más bajo un sólo remero.

En los Cuadrirremos y Quinquerremos había remos similares en dos o tres niveles respectivamente pero con más de un hombre en algunos de los remos.

Las galeras griegas fueron las primeras en tener un proa y una popa con una cubierta volando como en las galeras de los fenicios.

La ciudad de Cartago se convirtió por un tiempo en el principal



18. LA GALERA: FUE LA NAVE MAS FAMOSA UTILIZADA POR LAS REPUBLICAS MARITIMAS

poder naval en el mediterráneo . El diseño de sus galeras no cambio notablemente y cuando la lucha por el poder empezó entre cartagineses y romanos, simplemente copió los barcos de sus opo-
nentes.

Los escandinavos usaron pequeñas embarcaciones excavadas, habien-
do evidencia de que también ellos hicieron uso de botes cubiertos
como escondites similares a los "Kayaks" de Greenland y el diseño
de los botes de madera más tempranamente descubiertos, los cuales
datan de 200 A.C.

El último diseño en el Norte impulsado por remos fueron los largos
barcos bikiños, siendo el promedio de ancho de dichos barcos de
9 y medias pulgadas y la más delgada de una pulgada, excepto los
de 10 tablas en quilla, la cual formaba el final de la manga y
el de 14 tablones taladrada con hoyos para 16 remeros en cada lado.

El bote es de 78 pies de largo, la popa y los postes de popa---
adelgazaban y curvaban hacia arriba en 57 pies con la quilla de
encino, la cual ellos conectaban por verticales y un doble remo
de acero riveteado. Con un mástil simple y en estos barcos nave-
gaban usando una vela o por procedimientos bajo viento. El mando
fue por un pequeño timón o mando a bordo del estribor de popa.

La construcción de estos grandes barcos se combinaban refuerzos
con ligereza facilitando así ser jalados a tierra cuandoviajaban
a grandes velocidades en el agua, fueron normalmente de pasajeros
o galeras de guerra en las aguas del norte en la era de los biki-
ños.

Los suizos y rusos hicieron uso de los remos para impulsar sus
galeras con propósitos de guerra, realizando algunos diseños --
ingeniosos para facilitar el montaje de las armas a los costados
del buque, desplazando el viento a los remos, creándose así los
buques de comercio y de pasajeros en las tormentosas aguas del
norte.

La primera potencia marítima en el mediterráneo en la edad media fué Venecia, siendo fieramente rivalizada por Génova y más tarde por Turquía, pero el diseño y la construcción de los barcos venecianos sirvieron de muestra hasta el siglo XVI.

Las galeras de Venecia eran Trirremos con 25 a 30 bancas de cada lado inclinadas como en los antiguos Trirremos griegos por con tres remeros cada banca. Antes del siglo XVI los remeros de las galeras venecianas no fueron esclavos sino hombres libres y voluntarios.

Los más pequeños barcos de varios tipos conocidos como fuste, goleta, bergantín o fragata también Birremos o Unirremos, fueron usados como barcos rápidos o como patrullas de las costas.

En el año 1300 los venecianos trajeron un nuevo tipo de barco mejor, la gran galera, los de mayor número y los más largos fueron las galeras flamencas las cuales podían cargar 200 Ton. bajo cubierta.

Para el siglo XIX las grandes galeras se habían estandarizado más o menos, cargando 250 Ton. y equipadas para navegar con modernas velas en un mástil principal con un pequeño de proa y popa .

El fin de la época de las galeras para el comercio vino a fines del siglo XVI. Las galeras de guerra persistieron más tiempo, la última gran pelea en la cual dicha galeras lograron la mejor parte fué la de Lepanto en 1571.

III. De las galeras a las carracas

Cuando los fenicios, griegos y romanos se convirtieron en los principales constructores de barcos en el mediterráneo, ellos continuaron como los egipcios defendiendo primeramente de los remos para impulsarse pero con un simple mástil con una vela para navegar con el viento. En los días de apogeo de los romanos, éstos confiaban su desarrollo a la navegación.

Hubo pequeños avances en el diseño o armado de los barcos en el mediterráneo hasta que una nueva inspiración vino en el siglo -- VIII por parte de los arabes con quienes había un rico negocio de seda y especies del Oriente las cuales eran llevadas por un río a ciudades de Venecia y Génova, los arabes se fueron introduciendo en el mediterráneo donde muy pronto se desplazaron a cualquier parte a través de la navegación. Para fines del siglo XIV la última arma de barcos con dos y tres mástiles fueron comunes, otros retuvieron la habilidad para hacer uso de los largos remos pesados para navegar, los cuales se conocían como carabelas.²⁰

Fue en este tipo de barcos donde los portugueses hicieron sus tentativos viajes de descubrimiento, los cuales en 1448 los habían-- llevado tan lejos como a las Azore, bajo el fomento del principe Henry quien había establecido un observatorio y escuelas de navegación en Sagres cerca de Cape San Vicente. Dichos barcos también-- fueron ligeros y pequeños pero para viajes más distantes.

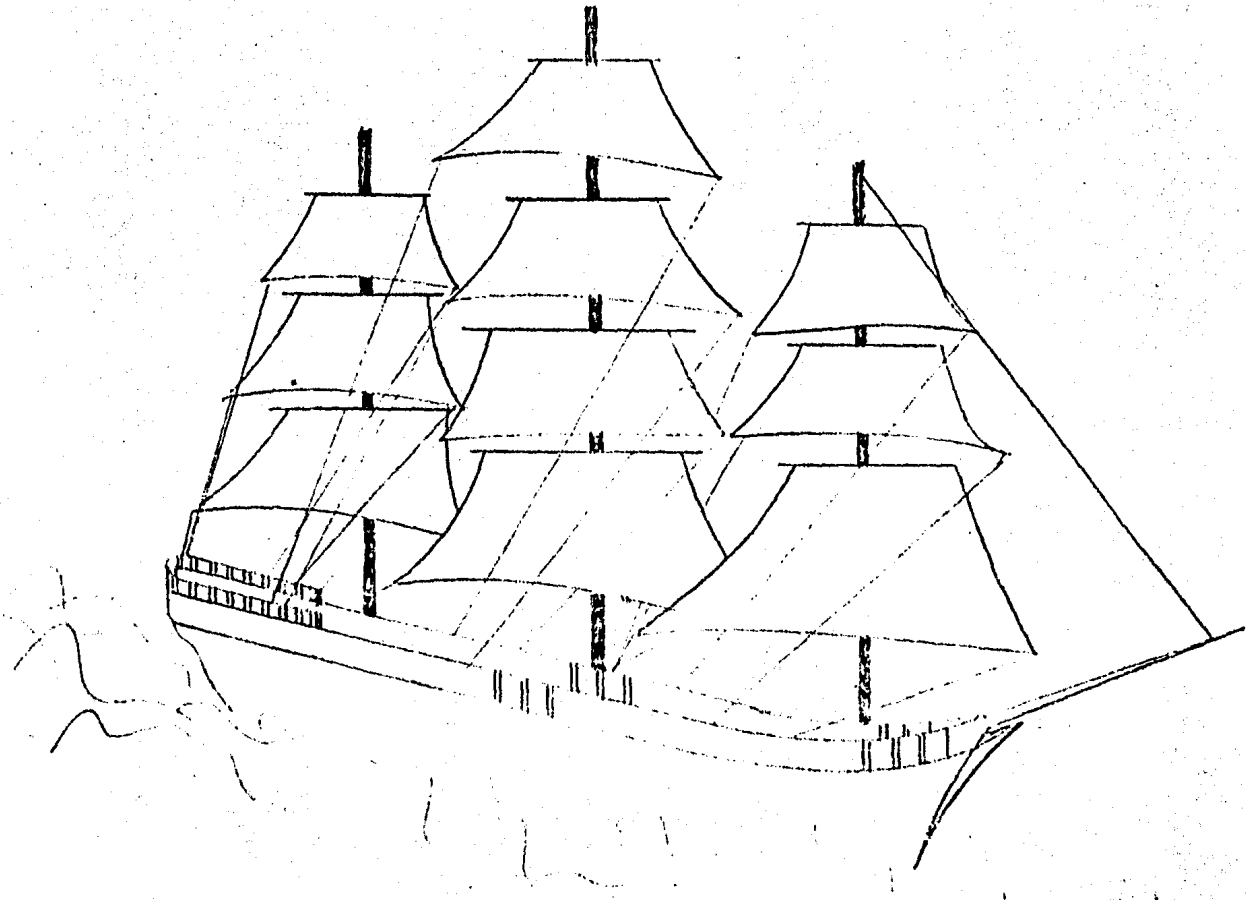
El sistema de construcción "Clinker" (Ladrillo) favorecido por--- los vikingos persistió en el norte.

Los mercantes llevaban ya velas cuadradas y latinas con castillos a proa y a popa, para defensa contra los piratas y alojamiento de la tripulación.

Más tarde por la necesidad de explorar el mundo se agregaron más velas y mástiles y apareció en el siglo XV el velero de 3 palos: uno a proa, el mayor en el centro (ambos con velas cuadradas) y el de mesana con vela latina.

Se instaló un timón a popa en lugar de la antigua pala.

Otras características de los nuevos tipos de barcos fueron la proa y la popa con una torre, los cuales se originaron como para abrir la construcción en las plataformas del casco, pero al paso del-- tiempo se fueron convirtiendo en partes integrales de la estructura del casco. La torre de popa podía comprimirse en varias cubiertas:



20 - VELERO DE TRES MASTINES

la primera cerca de la cubierta superior del casco, la siguiente cubierta, la cual no se extendió tan lejos de la proa fué la mitad de cubierta. Entre la cuarta cubierta y la torre de proa estaba el combes con la tapa escotilla de las bodegas a mitad del babor, proa y popa conectando el portalón (puente) que corre de cada--lado.

Las carracas o argocias pudieron ser mucho más grande, no podían golpear contra el viento tan eficientemente como las carabelas con sus modernas embarcaciones, ocasionalmente podían alcanzar unos 80 grados de altura o distancia de acuerdo al viento, el cual podía--ser comercial o monzónico.

Al mismo tiempo otros progresos habían ocurrido para hacer viajes oceánicos. Desde China a través de las manos de los arabes habían venido las brújulas marineras, las cuales hacían la división para medir la altitud del sol, la guía de sonda acanalada de atras y el astrolabio, capacitándose para hacer el cálculo de la latitudes.

Todo iba resolviendo y descubriendo más fáciles y económicas rutas para que las especies, tan vitales en la dieta de los europeos y las drogas, para acabar los dolores, obtenidos solamente en el ---oriente pudieran ser transportadas. Hubo más de un incentivo para investigar las islas de especies y Cathy por mar.

Expediciones salieron de Lisboa por ejemplo: 1488 Bartolomé Díaz rodeó el Cabo de la Buena Esperanza, en Sur Pantaleón, 4 años más tarde el Genovés Cristobal Colón bajo el patrocinio de Fernando e Isabel de España, se embarcó en la Santa María acompañado por dos pequeñas carabelas La Pinta y la Niña para buscar una ruta en el Oeste de Cathay, descubriendo así las Bahamas, Haití y Cuba en--su primer viaje, trayendo la existencia del nuevo mundo. En 1498 una flotilla portuguesa de 4 barcos gobernados por Vasco de Gama en el San Rafael rodeando el Cabo de la Buena Esperanza llega a--Calcuta en la Costa Oeste de la India. Marcando así el final de Venecia como el más avanzado poder marítimo.

Pedro Alvarez Cabral con un escuadrón de 12 barcos en 1500 descubrió la Costa de Brasil.

Las carracas fueron armadas con cañones montados en proa el primero y después en la torre de popa, pero más tarde siguiendo experimentos el francés Des Charges De Brest en 1501 en la cubierta principal y bajo cubierta del casco agujerado para proveerlo de cañones portuarios.

IV. Desarrollo del Equipo Acuatico. Square

A principios del siglo XVI los barcos iban al oceáno con las características principales que fueron persistiendo a través de los años de la navegación, los siguientes 400 años van a ser de variaciones por ejemplo: uno de los logros más tempranos en los barcos fueron los del escocés Miguel el Grande, construido en 1511, el cual tenía 240 pies de eslora total. Tres años más tarde, Enrique VIII de Inglaterra construyó el famoso Henry Grace A Dieu, un barco de 1500 Ton, el cual fué reputado por cargar no poco menos de 184 cañones. El más típico de los barcos armados del período fué el Elefante Suizo construido por Gustavo Vasa en 1532. Durante las guerras napoleónicas no eran naturales los refinamientos de equipo y diseños aplicados a los barcos especializados en la guerra. Los comerciantes persistieron para llevar carga y mínima tripulación.

El primer barco especializado para la guerra fué el Galeón, una palabra española aplicada originalmente para galeras impulsadas porremos.

La construcción de barcos ingleses tuvo su auge en el primer cuarto del siglo XVII. El primero de ellos fué el Phineas Pett del Prince Royal, lanzando al mar en 1610, montado con 56 cañones en tres cubiertas. Aún más revolucionario diseño fué su Soberano de los Mares construido por Phineas hijo de Peter en 1637, el cual montó 100 cañones en 3 cubiertas. El diseño de los barcos ingleses persistió hasta el siglo XIX en que el famoso Pettes probó que era incomodo y más pesado y lo cortó de abajo a dos cubiertas mostrando así su plan de navegación reducido.

Los franceses y los holandeses superaron a los ingleses en estos tiempos y a ello se atribuyen muchas de las innovaciones en barcos de navegación.

Fué el danés en la mitad del siglo XVII introdujó la estabilidad para navegar.

En el siglo XVIII se hizo el foque reemplazando al difícil botavara para navegar en barcos largos y la falucha en la messana dada la forma para el garfio, arpón conductor o cangrego de la popa.

Otro adelanto fué el Gobierno de rueda,²¹ el mecanismo básico del -- cual era la simple transmisión del movimiento de la rueda a la -- caña del timón, el timón por supuesto aplicó este movimiento a los remos.

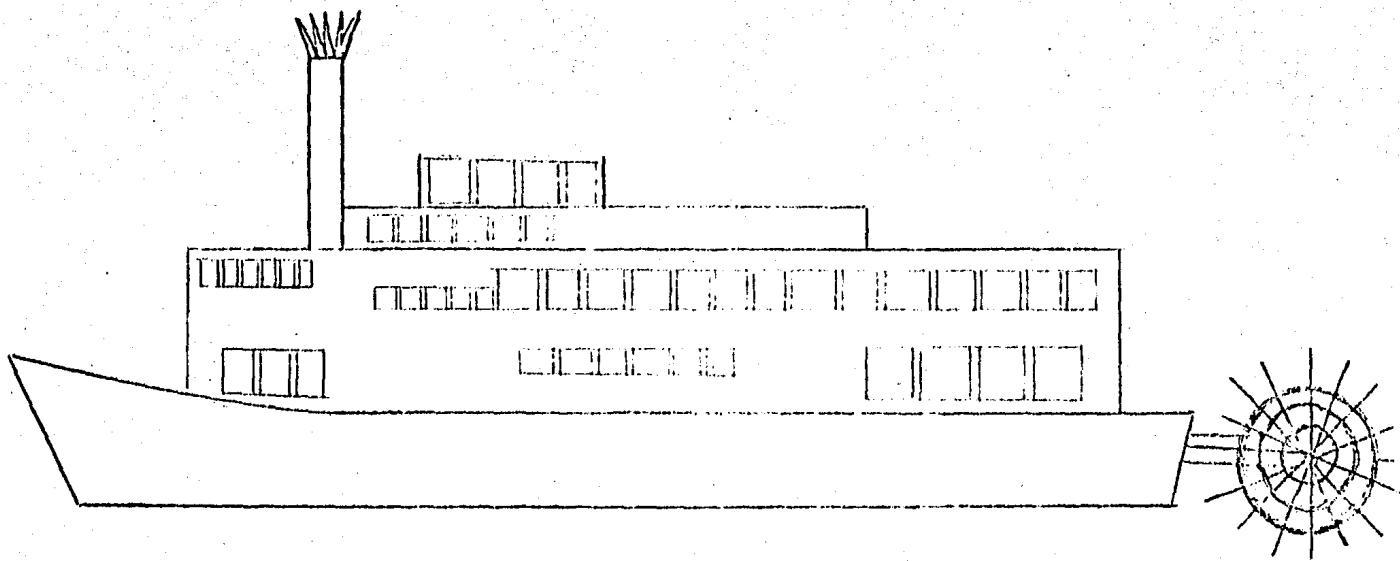
A fines del siglo XVII un nuevo invento conocido como el Whipstaff (lantron de apoyo) posición de una cubierta o dos desde donde el timonel (el que maneja el timón) podía escuchar las órdenes del -- capitán en la popa o cuarta cubierta y ver la posición de las embarcaciones.

El aparejo corriente hasta el siglo XVIII fué de seis velas: dos en el palo de proa, dos en el mayor, uno en mesana y un foque. Los buques de guerra se dotaron de muchísimas velas y un complicado-- aparejo, en busca de la mayor fuerza y velocidad.

V. Varietades de pequeños barcos para el comercio.

El comercio en los años de la navegación fué llevado a cabo en multiples tipos de pequeños barcos diferentes, por ejemplo: la congtrucción gata o barcos gata (el nombre es de origen escandinavo), el cual era ancho-convexo, casi de casco en pantoque e inmensamente fuerte la nave, con tratados en el tráfico del carbón en la costa este de Inglaterra. La mayoría era de dos bergantines redondos.

El capitán James Cook, el gran explorador, quien empezó su carrera



21 BARCO DE PASAJEROS CON RUEDA

en dichos barcos, seleccionó uno, nombrado Endeavour, como el más apropiado para sus primeros viajes de descubrimiento, 1768-1771; otros dos carboneros fueron usados en su segundo y tercer viaje.

Un tipo conocido por su equipo fué el "hooker" (vagabundo), palabra de origen escandinavo, el cual fué de dos barcos arbolados - cargando tres velas y un arpón o garfio en el mástil principal, - un arpón y una vela square en lo alto de la vela messana y en ausencia de un mástil de proa, tres largas proas triangulares.

Una variedad distinta fué el "snow" (bergantin de esnon). Este - fué equipado con una vela square, dos barcos arbolados redondos - en adición, un corto-separado mástil cerca de la popa; el mástil principal compuesto bajo la cofa en la cual fué colocado un arpón.

Un tipo de barco desarrollado por el danés en los inicios del siglo XVII fué el yate, introducido para patrullar los mares de Holanda, siendo una pequeña nave graciosa, equipados con sotaventos para actuar como una quilla cuando golpeaba el viento.

El garfio y la estabilidad fueron en este tiempo rasgos de muchos tipos de pequeños barcos.

En el Mediterraneo hubo de dos tipos de barcos comunes que fueron la "Polacca" o "Poleacre", un pequeño barco con mástil de poleas - usualmente instalado en proa, con una pequeña vela messana, con un arpón y velas desplegadas. El otro fué el "Xebec" (Jabeque) - una embarcación falucha de dos o tres arboladas adaptadas de las galeras desarrolladas orginalmente por los árabes.

En el Océano Indico navegaron los faluchos árabes "Dhow" que estaban en todo los lugares.

Los chinos mostraron independencia en la arquitectura naval al desarrollar sus "Junks", juncos de diversas variedades, tuvieron en común los mástiles inestables, la proa y la popa.

La mayoría fueron pequeñas naves de no más de 500 Tons. pero hubo barcos largos que iban a los océanos de más de 1,000 Tons. Las características más visibles en muchas de ellas fueron el brillante pintado, el trabajo decorativo incrustado en sus lados y el piso arqueado.

La influencia del oeste en la mitad del siglo XIX trajo como consecuencia la hechura de una nave híbrida, la "Lorcha", la cual combinaba la lata con refinados metales; las líneas del casco eran del diseño del oeste. Estos se encontraron como barcos piratas y como patrullas.

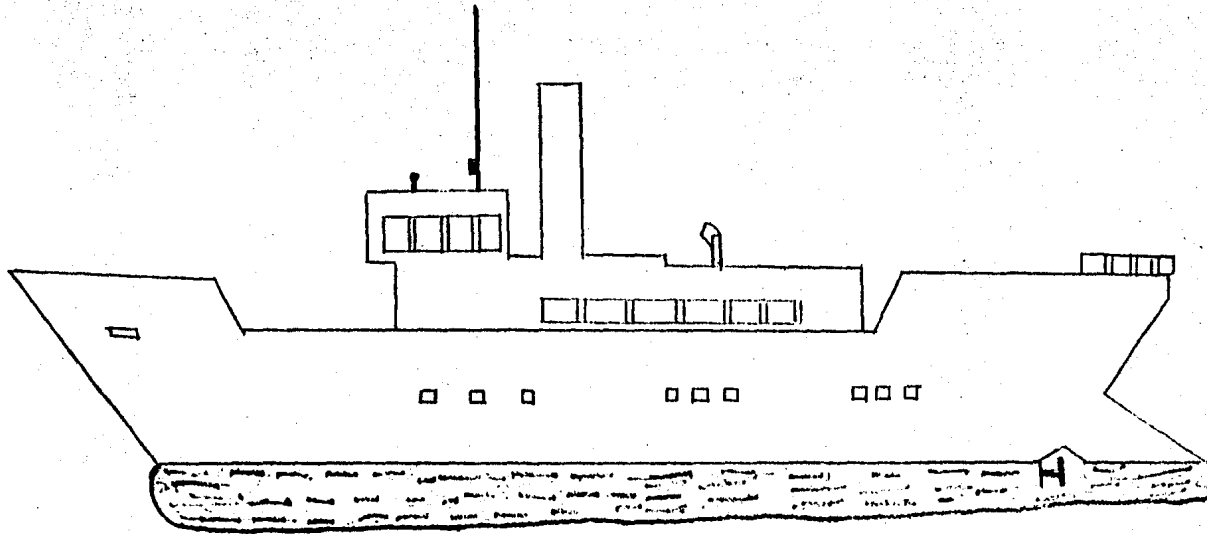
En todo mar y océano hubo una gran invasión de pequeñas naves--contratadas en el comercio de la costa tan vital en algún tiempo. La mayoría de estas pequeñas naves comerciantes combinaron la vela crussamen, la proa y la popa para navegar de un cambio a otro.

Los clipeers norteamericanos (largos, estrechos y muy veloces)--representaron la mayor perfección a que llegó el barco de velas, pero su auge fué breve: la máquina de vapor de Watt empezó a enseñarse en los buques y en 1807 Robert Fulton demostró su utilidad práctica navegando en el río Hudson.²²

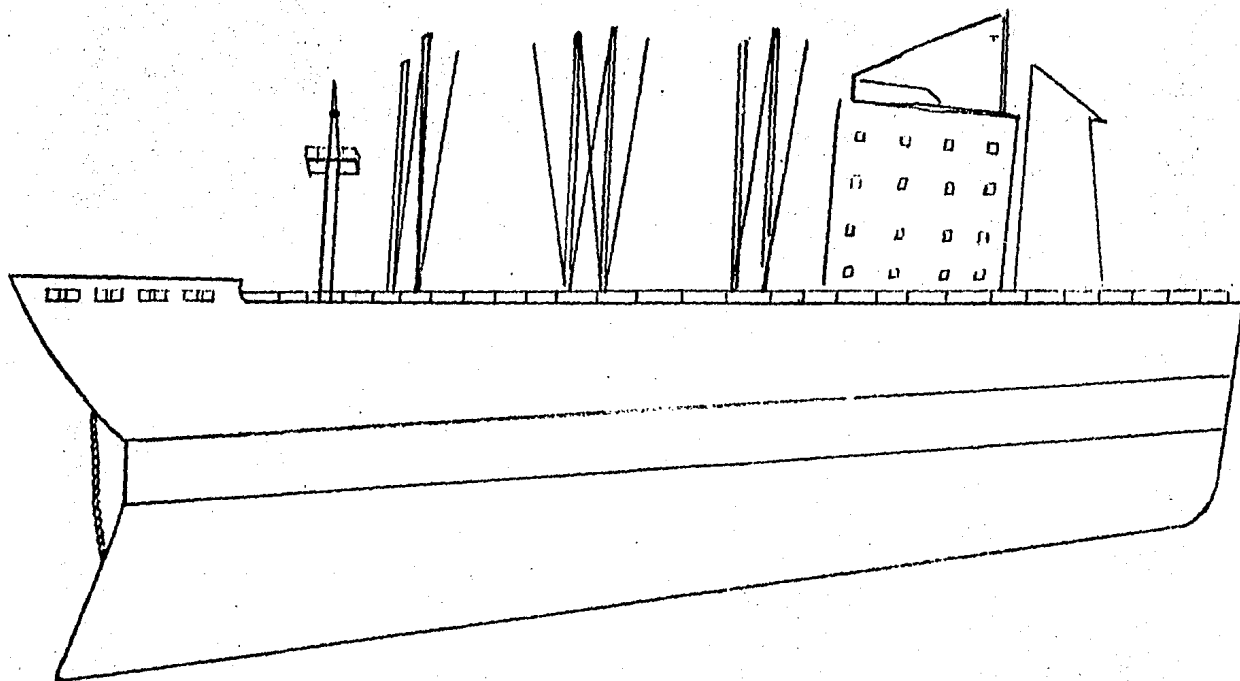
Los primeros buques de vapor eran de ruedas con paletas y se usaron en la navegación fluvial o de cabotaje, pero en 1836 se realizó la primera travesía del Atlántico; ese mismo año la hélice reemplazó a las ruedas, y de 1850 en adelante los veleros empezaron a desaparecer (hoy son sólo yates de recreo).

De 1890 en adelante se inventaron la turbina de vapor y el motor diesel que dió origen a la moderna motonave.

Los cascos de hierro aparecieron en el siglo XIX, aunque ya en 1787 se habían construido barcasas de ese metal. Con ello se redujo el costo y se aumentó el tamaño,²³ pues los buques de madera sólo podían hacerse hasta de unos 90 M. de longitud.



22 - BARCO CON HELICE Y MAQUINA DE VAPOR



23 - BARCO DE CARGA, GRANELERO

2. Tipos de Buques

Como vimos en el capítulo que trata sobre la evolución de la navegación, los buques han sufrido grandes e importantes cambios, desde el tronco que utilizó el hombre para cruzar un río hasta los sorprendentes buque-motor que hoy en día surcan los mares del mundo. Siempre han estado encaminados hacia el progreso, satisfaciendo las necesidades que han ido surgiendo y siendo cada vez más especializadas.

Así tenemos:

BUQUES GRANELEROS (SINGLE DECKERS) (BODEGA SIN DIVISIONES)

Son buques especializados para transportar cargas a granel y por la estructura con la que cuentan en sus bodegas, la carga se acomoda por sí misma, ya que sus cuadernas y quilla están construidas de tal forma que al caer la carga se trima automáticamente.

Este tipo de buque puede ser con equipo (grúas, almejas, etc.) o sin él, pero siempre condicionado a las necesidades del armador y del cliente.

En puertos de países desarrollados se cuenta con terminales de granos que están equipadas con bandas transportadoras y succionadoras que se conectan al barco por lo que éste no necesita contar con equipo propio para realizar sus maniobras de carga y descarga.

BUQUES DE CARGA GENERAL (GENERAL CARGO) (Generalmente TWEEN DECKERS)

Como su nombre lo indica, se dedican al transporte de mercancías en general. Tienen un entrepuente para dividir la bodega en dos. Cuentan con amarrillos o cabos que sirven para levantar la carga dentro de las bodegas. Además tienen grúas o plumas las cuales son de capacidad baja para levantar cargas.

BUQUES MULTIPROPOSITO (MULTIPURPOSE VESSELS)

Son buques multipropósito, ya que ofrecen servicios múltiples, pueden cargar graneles, carga general y contenedores. Cuentan con un entrepuente que divide a la bodega en dos.

Sus grúas tienen mayor capacidad que el anterior para cargas más pesadas. Tienen mucha resistencia para contenedores y sus bodegas son más cuadradas.

BUQUES PARA CONTENEDORES (CONTAINER VESSELS)

Se dividen en dos:

1.- Full Container Ship, llamado también Celular. Son barcos totalmente contenerizados, ya que sólo pueden cargar contenedores y únicamente pueden cargar y descargar éstos en las terminales de contenedores, pues no traen equipo de carga.

Se les llama celulares porque las bodegas están equipadas con divisiones exáctas para estibar y trincar los contenedores.

2.- Container Ship Self Sustained, se refiere a un barco Contenerizado con equipo propio para poder cargar o descargar sus contenedores por sí mismo.

SEA BEE (ABEJA DE MAR)

Es un buque que se integra por cuatro factores:

Contenedores, Barcazas, Roll-on / Roll-off y carga de granel. Cuenta con grúas para contenedores y para carga general. Este tipo de embarcaciones es muy raro verlos en México.

ROLL-ON / ROLL-OFF

Es un buque que cuenta con rampas para cargar y descargar la carga rodando o sea que toda la mercancía que entra y sale puede hacerlo rodando. Además cuenta con un entrepuente y elevadores.

CAR CARRIER

Es un buque que sólo se dedica al transporte de automóviles, a simple vista parecería un estacionamiento.

LUMBER TYPE

Es un buque que se dedica al transporte de la madera y sus derivados. Este tipo de embarcaciones se utiliza en los países escandinavos.

PIPE CARRIER

Este buque se utiliza para el transporte de tubería.

STEEL CARRIER

Este buque se utiliza para el transporte de acero.

TANQUEROS (TANKERS)

Este buque se utiliza para el transporte de petróleo.

PANAMAX

Este tipo de buque se dedica al transporte de granel, se les llama así debido a que tienen el límite máximo de peso muerto para pasar el Canal de Panamá (entre 45,000 y 65,000 Tons.)

VLCC

Se especializa en el transporte de grandes volúmenes de carga a granel (entre 100,000 y 130,000 tons. de peso muerto). Se utiliza para cargas de un puerto a otro y sobre bases de contratos de millones de toneladas.

LPG

Este buque se utiliza para el transporte de gas.

CHEMICAL CARRIERS

Este buque se utiliza para el transporte de químicos.

3. Principales Puertos de la República Mexicana.

3.1. México no ha sido un país de tradición marítima. Como pudimos conocer a través de la lectura del capítulo titulado "La Historia de la Navegación", nuestro país no participó en el origen y desarrollo que fueron sufriendo las embarcaciones para llegar a ser lo que ahora son; como prueba de ello es que los primeros buques que se conocieron en México fueron los de los conquistadores.

Sólo durante la época independiente se trato de remediar esta situación pero no se tuvo ningún éxito.

A partir del gobierno de Porfirio Díaz hubo incremento en la navegación debido al desarrollo industrial que se dió en el país, se reformaron los puertos de Mazatlán, Manzanillo y Salina Cruz en el Pacífico y Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en el Golfo.

En nuestros días el puerto se ha convertido en eslabón de la cadena del transporte.

El origen y el fin del transporte marítimo es un puerto.

"Un puerto es el punto en que las mercancías en tránsito pasan de un medio de transporte a otro". (1)

"Puerto es el conjunto de estructuras marítimas o terrestres, localizadas en costas o riberas de ríos, capaces de proporcionar seguridad en las instalaciones a que ellos llegan, pudiendo así efectuar las diversas maniobras de carga y descarga de productos o pasajeros, en cualquier tiempo, de o hacia el puerto, o dicho en otras palabras, puerto es el lugar de transbordo del transporte marítimo al terrestre o viceversa".(2)

- 1.- Naciones Unidas.- UNCTAD, Desarrollo de los Puertos (Nueva York 1969, p. 4.)
- 2.- Pérez Cerera, Salcedo Felipe. Problemas Relativos a la Administración Portuaria, Tesis Profesional, Universidad Ibero-Americana, México 1965, p.5.

"Los puertos son como eslabones que ligan intereses internacionales y vfa ellos concurren líneas de navegación, deben a su vez converger el mayor número posible de líneas de ferrocarril y aéreas, carreteras y vías fluviales, para que ningún lugar del "hinterland", la tierra posterior que ampara su economía, quede desvinculado del puerto". (3)

"Puerto, es un lugar en una costa o ribera, adecuadamente protegido contra la acción de los elementos naturales, para brindar seguridad a las embarcaciones que a él concurren. Capaz de recibirlas en cualquier tiempo y dotado de instalaciones apropiadas para la recepción, almacenaje y transbordo de mercancías y pasajeros, es el nexo entre los sistemas de transporte marítimo y terrestre o viceversa o sirve a una o varias zonas de actividad económica, las cuales en conjunto, forman su Hinterland". (4)

Los puertos se pueden clasificar en puertos naturales y puertos artificiales, los primeros son creados, como su nombre lo dice por la naturaleza, como es el caso de Acapulco, mientras que los segundos son acondicionados por el hombre, como es el caso de Lázaro Cárdenas, el cual fué creado para satisfacer los requerimientos industriales que se presentaron en el estado de Michoacán.

3.- Mendoza Franco Rober. Política Portuaria, 2a. Edición, México 1957, p.17.

4.- Bustamante Ahumada R., Croia Treviño, M, de Paz Publica, Figueroa Castillo, Berzunza Valdéz, Bustamante Ahumada. Ingeniería Marítima, 2a. Edición, Ediciones Temas Marítimos, S. de R.L. México 1976

También se pueden clasificar de acuerdo a su localización

- a) Puerto Marítimo, localizado frente al mar. (Veracruz, Progreso, Salina Cruz, Acapulco, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, La Paz y Ensenada)
- b) Puerto Fluvial, localizado frente a un río. (Tampico, Coatzacoalcos, entre otros).
- c) Puerto Lacustre, localizado frente a un lago (Pajaritos, Maracaibo, entre otros).

Respecto a la navegación y carga que transporta, el puerto puede ser:

- a) Altura.- La navegación es entre un puerto extranjero y uno nacional. Pero cuando un puerto es de altura también puede ser de Cabotaje, Turístico y Pesquero.
- b) Cabotaje.- La navegación es entre dos puertos mexicanos pero del mismo litoral.
- c) Pesquero.- Sólo se dedica a la actividad pesquera.
- d) Turístico.- Se reciben barcos extranjeros de personas que deciden pasar determinado tiempo en nuestro país y se realiza a través de agencias.

Por lo general se pueden dar los cuatro tipos de puertos en un mismo lugar.

Conforme a la Ley se clasifican en:

- a) De Administración Estatal.- El gobierno a través de la superintendencia de operación portuaria realiza todas las operaciones y proporciona todos los servicios necesarios para la embarcación.
- b) De Administración Descentralizada.- Todos los servicios operacionales son proporcionados a través de entidades que tienen una concesión del gobierno federal.

Hay puertos con terminales especializadas

- a) Con terminal de contenedores
(Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Lázaro Cárdenas)
Se maneja con equipo y almacenes adecuados.

- b) Con terminal de servicios generales
 Cuentan con instalaciones especiales para granos, cemento, ro
ca fosfórica, minerales, fertilizantes y metales (Las terminales
 les de cementos son privadas).

Los puertos por su ubicación tienen zonas de influencia.

Un puerto debe de realizar tres funciones:

- a) Ser puerto de Tránsito, para que se realicen movimientos de -
 carga y descarga de todo tipo de mercancías (líquidos, secos,
 empaquetados, graneles, contenedores, etc.), también deberá de
 contar con un buen calado y muelles suficientes para atender
 embarcaciones de diferentes tipos.
- b) Ser puerto de Almacenaje, ya que debe de contar con zona para
 la guardia o despacho de carga general, contenedores, petró--
 leo, minerales, cereal, etc.
- c) Ser puerto Industrial, pues debe de tener amplias áreas para
 crear industrias y facilidades para movilizar los productos.

La infraestructura marítima portuaria con la que cuentan los puertos
 mexicanos es la siguiente:

a) Obras de Protección

Se les considera a aquellas obras construidas para crear cal
ma y navegabilidad en las aguas del puerto, para permitir ma
niobras de ciaboga, atraque, desatraque, carga y descarga de
 embarcaciones; y se clasifican en;

1. Escolleras.- Estructura que sirve para encauzar la navegaci
ón, son hechas de roca. También sirven para poner en --
 calma la mar.
2. Rompeolas.- Se utiliza para discipar la energía del oleaje,
 hecha de piedra natural y/o bloques de concreto.
3. Espigones.- Se usa para dar protección a las playas
4. Bordos Marginales.- Se utiliza para deterner el material
 producto de dragado, se construye de tierra y de roca.

b) Areas de Agua:

Son las obras protegidas contra la acción del oleaje, corrientes, azolves, etc., construidas con las profundidades y con las dimensiones adecuadas para que las embarcaciones realicen maniobras de navegación interior, atraque, fondeo, desatraque y ciaboga. Se clasifican en:

1. Bocana.- Es el área donde las embarcaciones pueden entrar al muelle.
2. Canal de acceso.- Lugar por donde transitan los barcos hacia la bocana.
3. Canales secundarios de navegación.- Segundos canales por donde transitan los barcos.
4. Fondeadero.- Lugar donde llega el barco y se fondea (estaciona) para esperar tener lugar en el muelle.
5. Antepuerto.
6. Dársena de ciabotaje.- Espacios para realizar movimientos de carga y descarga.
7. Dársena de maniobras.- Espacios para realizar movimientos de maniobras generales.

c) Obras de Atraque:

Son estructuras de transición entre la tierra y el agua. En ellas se realizan operaciones. Se clasifican en:

1. Muelles
 - 1.1. Carga general de altura (exportaciones e importaciones).
 - 1.2. Carga general de cabotaje (movimientos de mercancías entre puertos nacionales).
 - 1.3. Pesqueros.
 - 1.4. Turfísticos.
 - 1.5. Fluidos.
 - 1.6. Minerales.
 - 1.7. Reparaciones y construcciones.
 - 1.8. Militares.
2. Embarcaderos
 - 2.1. Pasaje.
 - 2.2. Turfísticos.

d) Areas de Almacenamiento:

Son áreas que se utilizan para recibir y almacenar mercancías que se trasladan al interior del país y pueden estar cubiertas o a la intemperie. Se clasifican en:

- 1.- Patios.- Lugar donde se guardan mercancías, carecen de techos, paredes y puertas.
- 2.- Cobertizos.- Estructura con techo y sin muros.
- 3.- Bodegas.- Estructura con techos, muros y puertas.
- 4.- Tanques.- Estructura para guarda de fluidos.
- 5.- Silos.- Estructura para almacenaje de granos.
- 6.- Frigoríficos.- Estructura para almacenaje con refrigeración.

A continuación presentamos doce puertos comerciales que consideramos son los más importantes.

Estos puertos han recibido mayor apoyo del gobierno por eso han logrado destacar en los servicios que ofrecen, por esta razón - están muy por encima de aquellos que no han recibido estos beneficios. (Para fines de nuestra investigación no serán tratados estos puertos).

Los puertos que a continuación detallamos los hemos dividido en cuatro grupos de acuerdo a su ubicación geográfica:

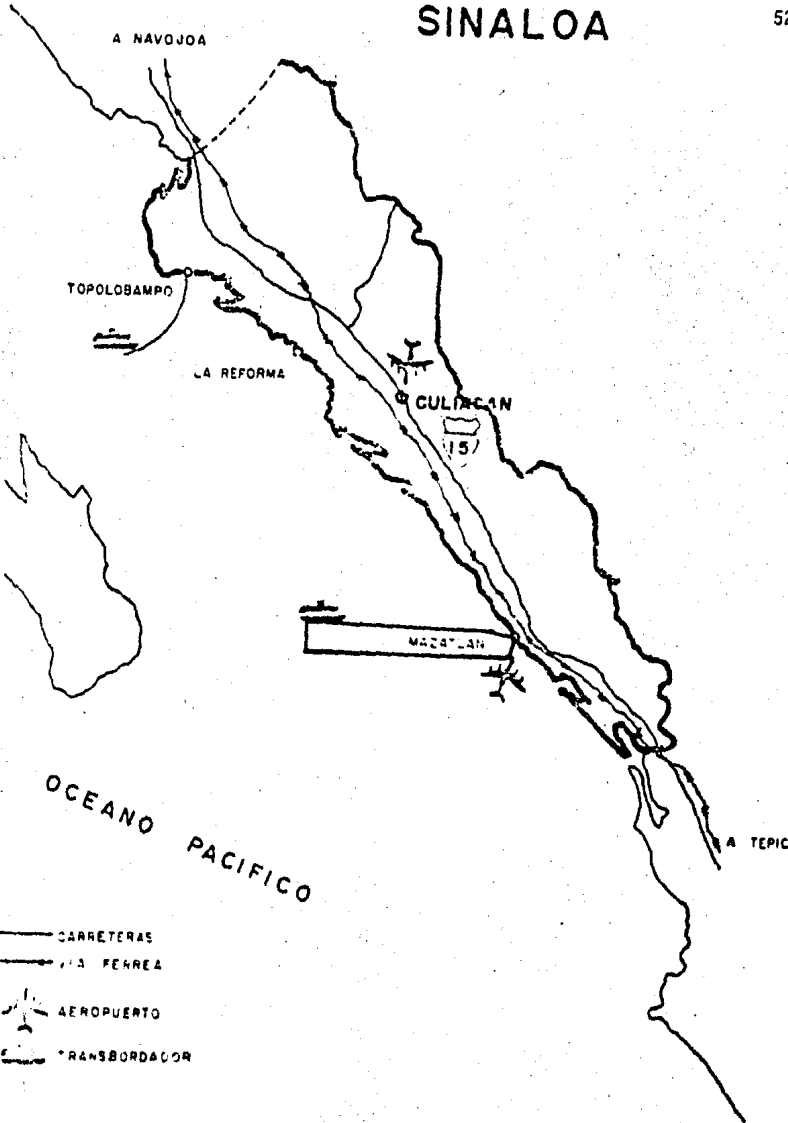
- Pacífico Norte.- Ensenada, Mazatlán y Guaymas.
- Pacífico Sur.- Puerto Madero, Salina Cruz, Acapulco, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.
- Golfo Norte.- Tampico
- Golfo Sur.- Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso-Yukalpeten.



- 1. Ensenada
- 2. Guaymas
- 3. Mazatlán
- 4. Manzanillo
- 5. Lázaro Cárdenas
- 6. Acapulco
- 7. Salina Cruz
- 8. Puerto Madero
- 9. Progreso
- 10. Yucalpeten
- 11. Coatzacoalcos
- 12. Veracruz
- 13. Tampico
- 14. Corredor Transistmico



SINALOA



OCEANO PACIFICO

- CARRETERAS
- VIA FERREA
- ✈ AEROPUERTO
- ⚓ TRANSBORDADOR

3.2. MAZATLAN

El estado de Sinaloa se encuentra al noreste del país, entre las coordenadas $22^{\circ}31'00''$ y $26^{\circ}56'00''$ latitud norte y a los $105^{\circ}24'00''$ y $109^{\circ}27'00''$ longitud oeste, con superficie de 58,328 km².

Colinda al norte con los estados de Sonora y Chihuahua, al sur con Nayarit, al este con Durango y al oeste con el Océano Pacífico.

La extensión territorial es de 656 km.

Los grandes litorales, lagos, esteros y bahías con los que cuenta han permitido que la pesca se desarrolle; especialmente en la captura, industrialización y comercialización del camarón. Además tiene congeladoras y empacadoras para efectuar los procesos anteriores.

Por otro lado, las plantas para la elaboración de alimentos, despepite del algodón y los molinos para granos forman parte de las principales actividades de este estado.

Cuenta también con un gran tráfico turístico. Atraídos por las bellezas de sus paisajes, playas, manantiales y balnearios, entusiastas para efectuar actividades deportivas o bien por cruzar a Baja California.

Mazatlán está ubicado en el estado de Sinaloa, con latitud norte de $23^{\circ}12'$ y longitud oeste de $106^{\circ}25'$, el clima que rodea esta región es tropical.

Se le ha considerado puerto artificial y de altura de carácter comercial, turístico, pesquero y militar.

La altura sobre el nivel del mar es de 3m

Es importante debido a la cantidad de artículos que se comercializan a otros lugares del mundo, sobre todo a la costa Pacífica de Estados Unidos y de Asia.

La zona de influencia de este puerto es con el norte y centro del país (Edos. de Sonora, resto de Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Nuevo León y Coahuila), debido a que cuenta con una amplia red de carreteras, tanto federales como estatales, líneas de ferrocarriles mexicanos y un aeropuerto internacional; que convierte a Mazatlán en un puerto con rápidas y eficientes comunicaciones.

Existe cerca de este lugar un parque industrial que cuenta con todos los servicios básicos, cumpliendo con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Industrial.

Los barcos que por lo general se localizan en este lugar son los pesqueros y petroleros, además se embarcan grandes cargamentos de mercancía en general y cuenta también con transbordadores a cargo de SCT, que trasladan tanto pasajeros como carga a la Paz, Guaymas y Santa Rosalía y además tiene barcos turísticos que realizan viajes de diversión a este puerto.

Mazatlán se localiza en un estero marítimo.

Los servicios que ofrece este puerto a las embarcaciones son:

- Agua potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria.
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas.
- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Varadero de embarcaciones menores
- Astillero
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.

Las Agencias que intervienen son:

- Agencias Navieras
- Agencias Aduanales
- Agencias de Seguros y Financieras

Servicios generales que se ofrecen:

- Representaciones Consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo

- Teléfono
- Telex
- Lavandería

Organizaciones Laborales

En 1929 se constituye la Liga de Trabajadores Marítimos y Terrestres del puerto de Mazatlán, CROM con registro No. 32 de la Secretaría de Trabajo.

Contaba en ese año con 50 miembros cuyos servicios lo hacían estableciendo directamente la comunicación con los usuarios.

En 1935 logran obtener autorización de una tarifa que establece los niveles de cuotas para el cobro de sus servicios.

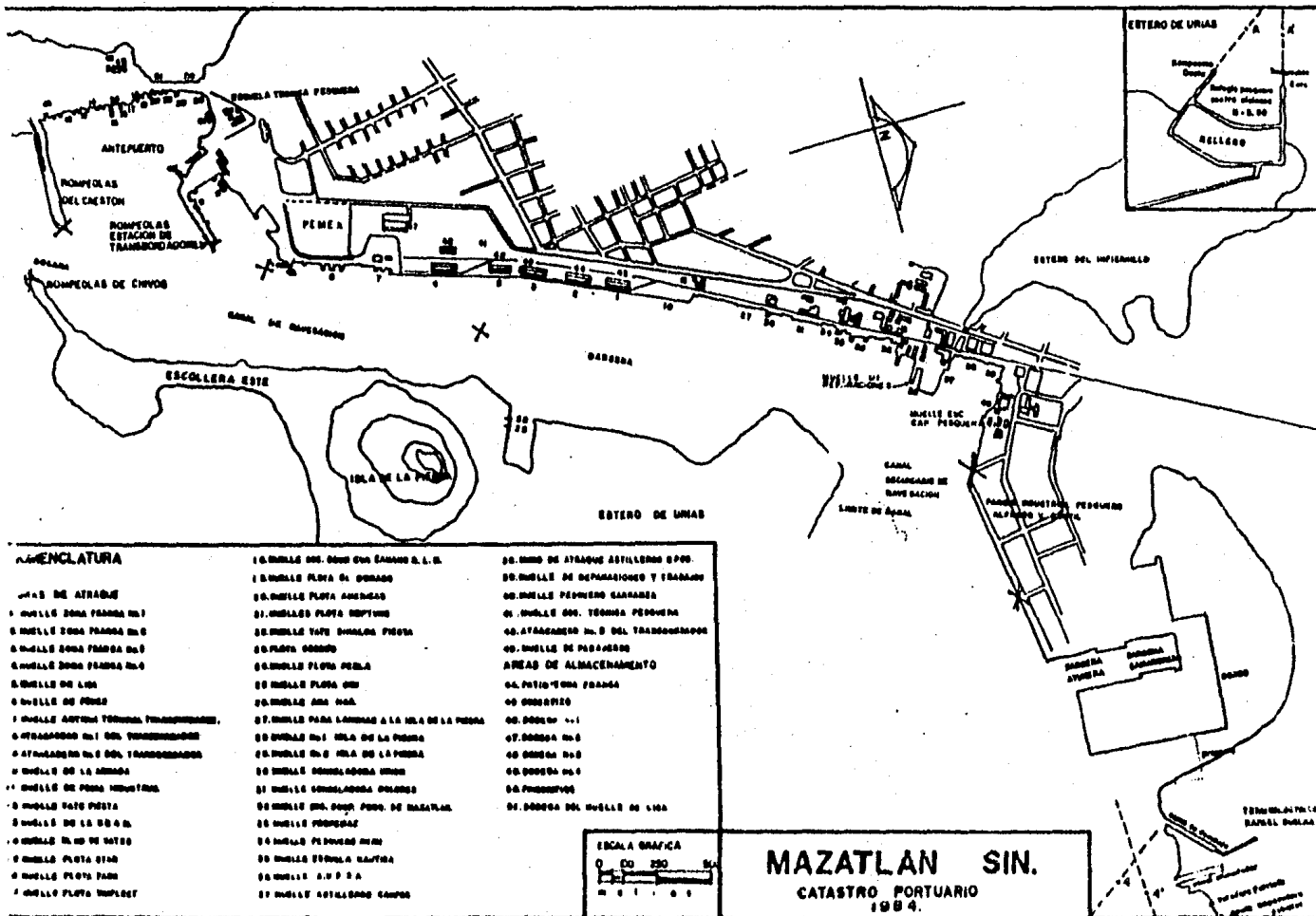
Para 1960 el número de trabajadores aumentó a 58 y en 1966 la Secretaría de Marina les otorgó permiso para realizar maniobras en la zona marítima federal.

Por otra parte en 1925 se crea la Unión de Estibadores y Alijadores del Puerto de Mazatlán, CROM, con registro No. 38 de la Secretaría del Trabajo. Esta unión se formó con socios de tres gremios; estibadores, alijadores de tierra y alijadores de lanchas.

Al momento de su creación contaba con 150 socios que se encargaban de las funciones de carga y descarga, estiba y desestiba en los muelles, patios, explanadas, cobertizos y almacenes del puerto.

En 1966 la Secretaría de Marina les otorgó el primer permiso para la ejecución de maniobras en la zona marítima federal.

En 1973 se firmaron los contratos colectivos de trabajo, con la Liga de Trabajadores Marítimos y Terrestres del Puerto de Mazatlán y la Unión de Estibadores y Alijadores del Puerto de Mazatlán para trabajar juntos.



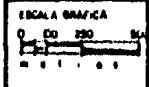
NOMENCLATURA

PUERTOS DE ABRIGUE

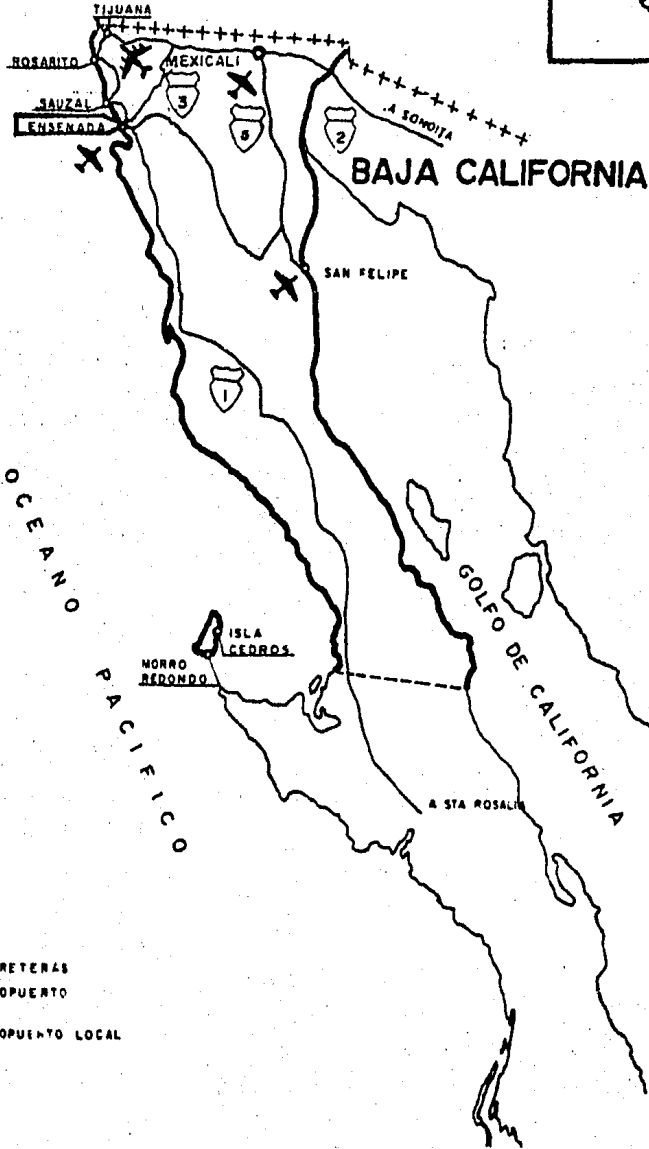
- 1 MUELLE ZONA FRANCA No. 1
- 2 MUELLE ZONA FRANCA No. 2
- 3 MUELLE ZONA FRANCA No. 3
- 4 MUELLE ZONA FRANCA No. 4
- 5 MUELLE DE LINA
- 6 MUELLE DE PUEBLA
- 7 MUELLE ANTERO TERMINAL TRANSACCIONES
- 8 TRANSACCIONES No. 1 CON TRANSACCIONES
- 9 ATACADERO No. 1 DEL TRANSACCIONES
- 10 MUELLE DE LA ARMADA
- 11 MUELLE DE PUEBLA INDUSTRIAL
- 12 MUELLE TATE PUESTA
- 13 MUELLE DE LA BARRA
- 14 MUELLE No. 10 DE NOTES
- 15 MUELLE PLOTA STAR
- 16 MUELLE PLOTA PAN
- 17 MUELLE PLOTA TRIPLET



- 18 MUELLE DEL CANTON CON SANGRE S. L. R.
- 19 MUELLE PLOTA DE DOMAGO
- 20 MUELLE PLOTA ANDEAS
- 21 MUELLES PLOTA NEPTUNO
- 22 MUELLE TATE DIVALDO PUESTA
- 23 PLOTA GORDON
- 24 MUELLE PLOTA PUELA
- 25 MUELLE PLOTA GUY
- 26 MUELLE ANA MIA
- 27 MUELLE PARA LANCHAS A LA ISLA DE LA PUEBLA
- 28 MUELLE No. 1 ISLA DE LA PUEBLA
- 29 MUELLE No. 2 ISLA DE LA PUEBLA
- 30 MUELLE COMERCIALIZADORA UNAS
- 31 MUELLE COMERCIALIZADORA UNAS
- 32 MUELLE DEL DOOR PUEBLA DE MATAZAN
- 33 MUELLE PUEBLAS
- 34 MUELLE PUEBLAS MIMI
- 35 MUELLE PUEBLA NAUTICA
- 36 MUELLE A. P. S. A.
- 37 MUELLE ROTACIONES CAMPOS

- 38 MIMO DE ATACADERO ESTILERO EPO
- 39 MUELLE DE DEPOSITACION Y TRABAJOS
- 40 MUELLE PUEBLA GARRANES
- 41 MUELLE DEL TERMINAL PUEBLA
- 42 ATACADERO No. 2 DEL TRANSACCIONES
- 43 MUELLE DE PASADERO
- 44 AREA DE ALMACENAMIENTO
- 45 PATIO ZONA FRANCA
- 46 COBERTIZO
- 47 BARRIO No. 1
- 48 BARRIO No. 2
- 49 BARRIO No. 3
- 50 BARRIO No. 4
- 51 FERRONVIA
- 52 BARRIO DEL MUELLE DE LINA



MAZATLAN SIN.
CATASTRO PORTUARIO
1984.



- CARRETERAS
-  AEROPUERTO
-  AEROPUERTO LOCAL

3.3. ENSENADA

Se localiza en el estado de Baja California Norte, el cual se encuentra en la península de Baja California y limita al norte con Estados Unidos de America, al noreste con Sonora, al este con el Golfo de California, al sur con Baja California Sur y al oeste con el Océano Pacífico.

Tiene un territorio de 69,921 km². Alrededor de los litorales se han formado muchas bahías e islas. Sobre el Océano Pacífico se encuentran las Bahías de Todos los Santos, San Quintín y parte de Sebastián Vizcaíno, en los límites de Baja California Sur e Islas Cedros, San Benito, Guadalupe, Las Coronado; sobre el Golfo de California, San Luis Gonzaga, de los Angeles, de las Animas y San Rafael, Islas Angeles de la Guarda y San Lorenzo y finalmente en la desembocadura del Río Colorado, las Islas Montaque y Gori.

Baja California contribuye al comercio internacional con el algodón, productos del mar (langosta y abulón).

Se dedica a la agricultura y producción de trigo, cártamo, cebada, alfalfa, espárragos, maíz, sorgo y vid. Así como a la minería de metales como oro, plata, cobre, plomo, tungsteno y hierro.

El estado de Baja California es un lugar de atracción turística para los extranjeros norteamericanos.

Ensenada se localiza en el litoral poniente de la Península de Baja California, en la Bahía de Todos los Santos, a 100 km. aprox. de los Estados Unidos.

Ubicado a 31°51' latitud norte y a 116°38' longitud oeste, el clima que rodea a esta región es templado y el tipo de puerto es de Bahía Artificial.

La función principal de este puerto es la de darle salida a la producción agrícola (sobre todo de algodón) del Valle de Mexicali.

Ensenada cuenta con muelles, bodegas y patios, que ofrecen seguridad y movilización ágil para todo tipo de carga, además de tener una extensa área para el atraque de buques con capacidad para atender hasta cuatro embarcaciones de altura a la vez y algunas de cabotaje, pero por lo general estos lugares permanecen inactivos.

Las plantas congeladoras y el servicios de atraque se ofrece sobre todo a la pesca y comercialización del atún y la anchoveta.

En relación a los yates de recreo que llegan a esta zona, también se les ofrece todo tipo de servicios.

La mayoría de las instalaciones con las que cuenta Ensenada son muy buenas pero el problema es que se desperdician, ya que el tráfico de artículos que utiliza este puerto es incipiente.

Se ha creado un corredor fiscal entre Ensenada y la frontera con Estados Unidos a través de las aduanas de Tijuana, Mexicali y Algodones, esto con el fin de promover el desarrollo de este puerto.

La zona de influencia que tiene es con los estados de Sonora, Baja California Norte y Sur, y Distrito Federal y los estados California, Colorado y Arizona en Estados Unidos, a través de las carreteras y el aeropuerto internacional de Tijuana, aunque Ensenada también cuenta con un pequeño aeropuerto para la carga y descarga de artículos y de pasajeros.

Los servicios que se ofrecen a las embarcaciones que arriban en este puerto son:

- Combustible
- Agua Potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Alumbrado
- Camión en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas

- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Dique flotante para embarcaciones menores
- Astillero
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias

Las agencias que intervienen son:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Los servicios generales:

- Bancos
- Representaciones Consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

Organizaciones Laborales

Existía la Unión de Estibadores, Maniobristas, Lancheros, Amarradores de Barcos, Checadores, Trabajadores de Almacenes, Carretilleros y Similares del Puerto de Ensenada, Baja California, los cuales pertenecen a la CROM y realizan las funciones que su nombre indica.

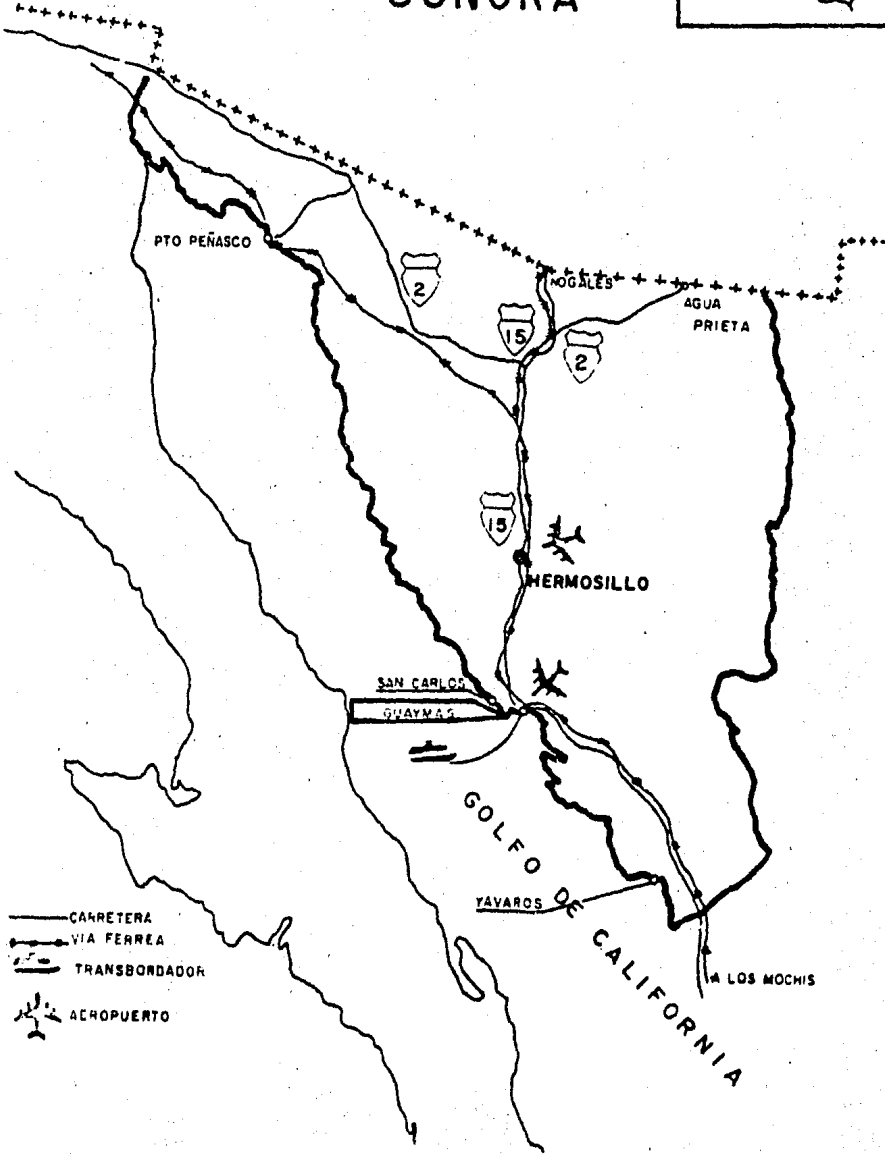
Fueron los más estusiastas en formar la Empresa de Servicios Portuarios, cediendo a la Sria. de Marina los permisos de maniobras y a la de Sria. de Comunicaciones las autorizaciones de las tarifas.

Por otro lado el Sindicato de Cargadores Progreso C.R.O.C. realizaban las funciones de carga y descarga de los camiones y -- al ver las operaciones de las empresas y los frutos que estaban obteniendo decidieron vender todo su equipo de maniobras.

Después la empresa solicitó hacerse cargo de estas operaciones logrando la autorización, entonces la Unión de Estibadores -- ofreció a la empresa hacerse cargo de estas funciones.

La sección 39 del Sindicato Nacional de Alijadores CTM, conservó las maniobras de descarga en los buques.

SONORA



3.4. GUAYMAS

Sonora es uno de los estados más grandes de la República Mexicana, inclusive es más grande que algunos países europeos.

Limita al norte con Estados Unidos de América, al sur con Sinaloa, al este con Chihuahua y al oeste con el Golfo de California. La extensión territorial es de 18,543 km. Es una zona montañosa y con grandes litorales (1,400 km) y es debido a esto que la actividad pesquera juega un papel muy importante en este estado, sobre todo en la captura de camarón.

La actividad agrícola que se desarrolla en este estado se especializa en la producción de trigo, cártamo, soya, linaza, tomate y chícharo.

La minería (producción de cobre) y la avicultura también juegan un papel importante en este estado. Cuenta además con plantas industriales de algodón y trigo.

En lo que respecta a los atractivos turísticos, Sonora cuenta tanto con playas como con montañas para satisfacer el gusto de todas las personas que decidan ir a visitar el lugar.

Guaymas se localiza en el estado Sonora, sobre el Golfo de California, con latitud norte de 27°54'30" y longitud oeste de 110°52'30".

Es una bahía de carácter comercial, pesquero, militar y turístico. La altura sobre el nivel del mar es de 44m.

Es un puerto muy antiguo, fué descubierto en 1650 por Francisco Lucenilla. En 1770 se le consideró puerto de altura por la enorme cantidad de artículos que entraban y salían de este puerto.

Las paças de algodón, el concentrado de cobre y la pesca son cosas muy importantes en este puerto debido al tráfico que se realiza. Además se considera que Guaymas es un puerto especializado en el manejo de paças de algodón.

Hay tres áreas especializadas en el puerto:

- Al Noroeste realiza actividades vinculadas con el manejo de petróleo
- Al Norte zona franca, destinada a carga de altura y graneles
- Al Oeste dedicada a la actividad pesquera

Existe una zona de transbordadores que conectan a Guaymas con Santa Rosalía y la Paz en Baja California Sur.

Se ha agilizado la transportación de carga, ya que se ha utilizado los pallets de embarques unitarios y también los contenedores.

Este puerto se comunica hacia el resto del país mediante carreteras, líneas de ferrocarril y un aeropuerto internacional.

El clima que predomina en esta región es árido y el tipo de puerto es de bahía natural localizado en un estero marítimo.

La zona de influencia es hacia el estado de Sinaloa, Sonora y Baja California.

Los servicios que ofrece este puerto a las embarcaciones que arriban es el siguiente:

- Combustible
- Agua potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas
- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Varadero para embarcaciones menores de 800 toneladas de peso muerto
- Astillero
- Equipo contra incendio

- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.

Las agencias que intervienen en el puerto son:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Los servicios generales que se ofrecen son:

- Bancos
- Representaciones consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería
- Transbordador a Baja California

Organizaciones Laborales

En 1924 se crea la primera organización de trabajadores del puerto integrada por 21 personas que por ocho años realizaban trabajos organizados cobrándole directamente a los usuarios. En 1932 registran su organización ante la Secretaría del Trabajo, pero no logran obtener la autorización para el cobro de tarifa, manteniéndose en una situación de irregularidad. En 1942 obtienen la regularización de sus servicios como un servicio público de maniobras. A partir de 1945 hasta 1948, un grupo ajeno a la organización, manifestó tener derecho sobre parte de las áreas que realizaban funciones, para entonces la organización ya contaba con 60 miembros y posteriormente se crearon dos organizaciones:

- a) Unión de Estibadores, Jornaleros y Lancheros: CROM
- b) Sindicato de Trabajadores en el ramo de Cargaduría, Alijo, Estiba y Similares en zonas federales, industriales, marftimas, fiscales y comerciales del estado de Sonora; CTM.

Tuvieron grandes problemas estas organizaciones, en 1953 se agravaron más al grado de llevarlos al terreno legal y en 1971-1972 se logró delimitar la zona de acción de cada organización, dándole fin a estos problemas.

Posteriormente se permitió la creación de una empresa de Servicios Portuarios, teniendo como socios al Gobierno Federal y a la Unión de Estibadores.

En 1974 se vieron los beneficios de la empresa y en ese mismo año se integró con ellos el Sindicato antes mencionado.

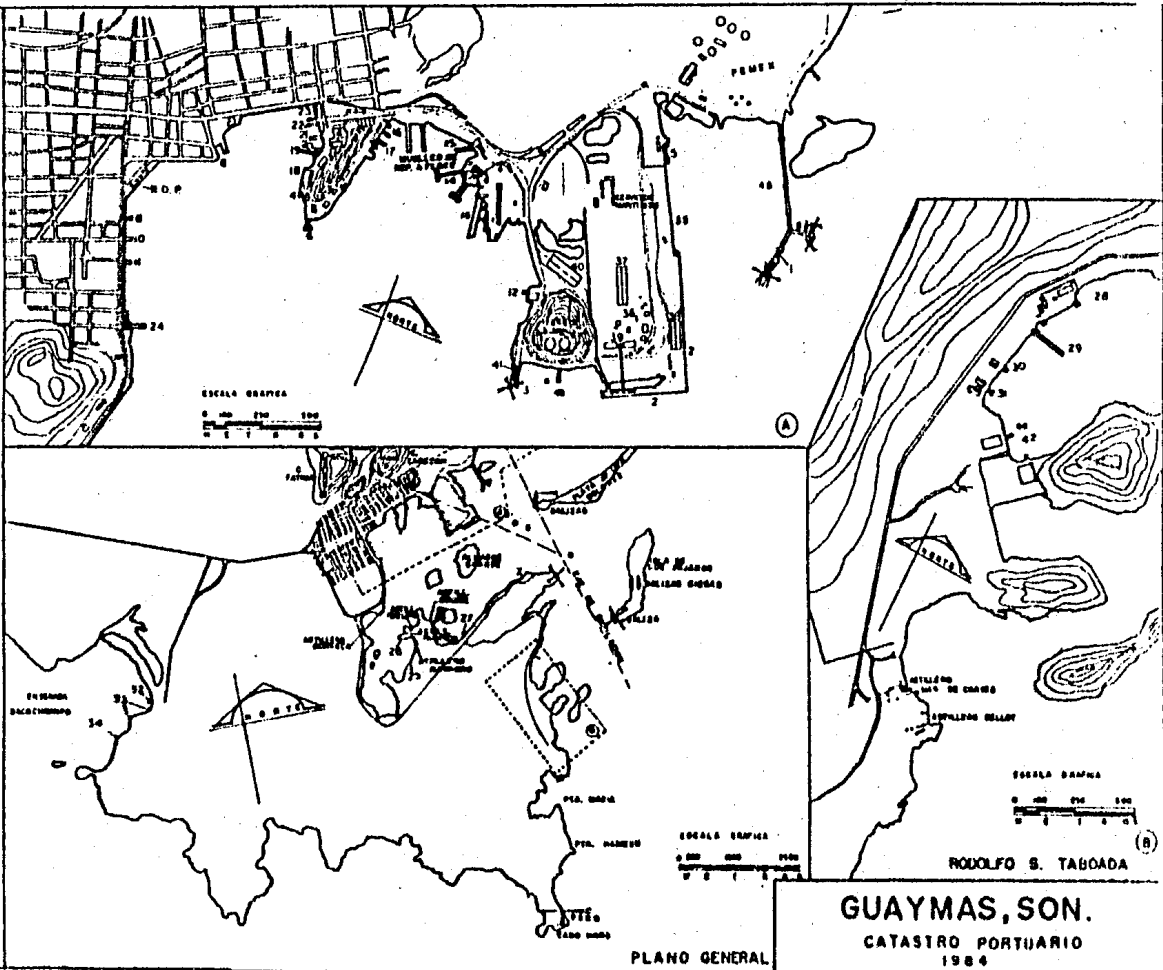
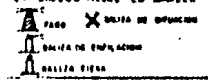
NOMENCLATURA

OBRAS DE ATRQUE

- 1 MUELLE DE PUMER
- 2 MUELLE PATIO
- 3 MUELLE FISCAL "LA ARDILLA"
- 4 MUELLE FISCAL DE CAROTAN
- 5 MUELLE DEL TRANSPORTADOR
- 6 MUELLE DE LA ARMADA
- 7 MUELLE DEL VARADERO NACIONAL
- 8 MUELLE DE TURISMO
- 9 MUELLE PESQUERO No. 1
- 10 MUELLE PESQUERO No. 2
- 11 MUELLE PESQUERO No. 3
- 12 MUELLE MOUNT DE PRODUCT MARINO
- 13 MUELLE DE ACOMODAMIENTO
- 14 MUELLE DE PROPELSE
- 15 MUELLE MILLERA DEL NO.
- 16 MUELLE CARRIL DE GUAYMAS IBI
- 17 MUELLE MILLERA ORA
- 18 MUELLE MAQU. Y BOMBEO DE PRODUCCION
- 19 MUELLE MILLERA FRIOLUX
- 20 MUELLE ARTESANOS UNIDOS
- 21 MUELLE DE PRODUCTOS CARNELADOS
- 22 MUELLE NAVITEZ GUARDI
- 23 MUELLE PAQUETA (COOP. GUAYMAS)
- 24 MUELLE MILLERA Y COM. MAR DE COM.
- 25 MUELLE TRAFICAR COM. BAHIA
- 26 MUELLE R. DENA
- 27 MUELLE LAY PLAYITAS
- 28 MUELLE P. INTA
- 29 MUELLE I. I. MOUNT PESQUERA
- 30 MUELLE DE SAMPANAS Y BERRIBOS
- 31 MUELLE DE ALIMENTOS CONCENTRADOS
- 32 MUELLE HOTEL INDIANAS
- 33 MUELLE H. PLAYAS DE CORTES
- 34 MUELLE DE CANGUAS MARINAS
- 35 MUELLE PARA CHALANES
- 36 MUELLE PLANTAS
- 37 CEMENTO VOLTECA
- 38 MUELLE PRODUCTOS MISO PUMER
- 39 ATACADERO L.P. 9

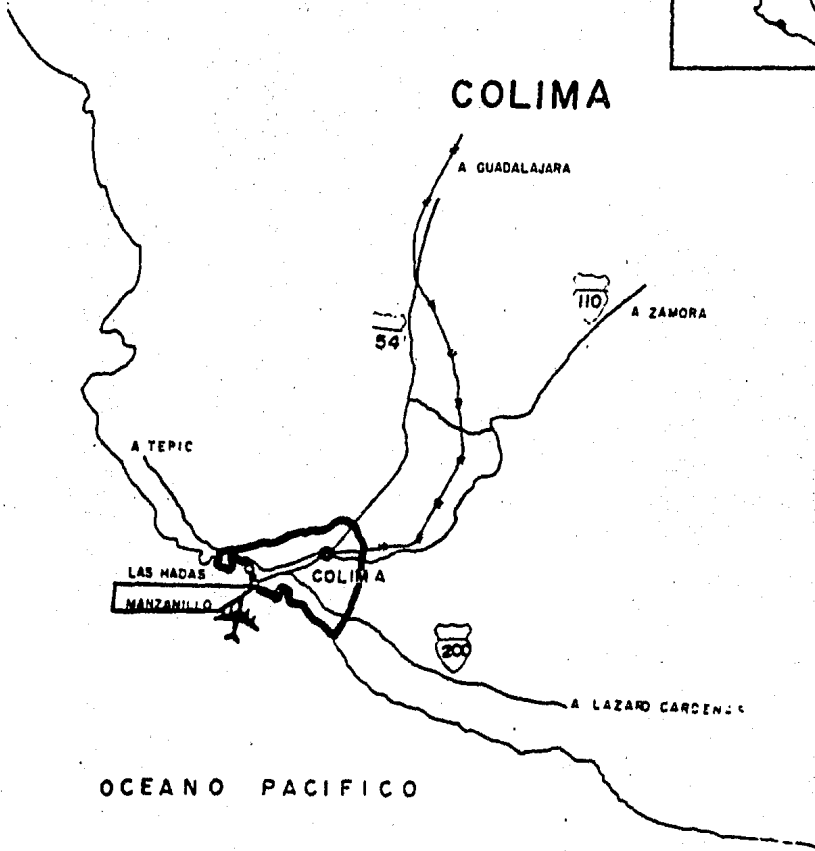
AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 36 PATIO FISCAL
- 37 COBERTIZO
- 38 BARRIO DE TRAMONTO
- 39 BARRIO DE ARD. A.
- 40 BARRIO DE MERICANA DE COM.
- 41 BARRIO FISCAL "LA ARDILLA"





COLIMA



- CARRETERA
- VIA FERREA
- ✈ AEROPUERTO

3.5. MANZANILLO

El estado de Colima se localiza entre los meridianos $103^{\circ}30'20''$ y $104^{\circ}37'10''$ longitud oeste y $18^{\circ}41'10''$ y $10^{\circ}27'20''$ latitud norte, cuenta con un territorio de 5,455 km².

Colinda al norte y al noroeste con Jalisco, al sureste con Michoacán al sur y oeste con el Océano Pacífico.

Se localizan dos bahías, la de Manzanillo y la de Santiago. Tres importantes lagunas, la de Cuyutlán (rica en yacimientos de sal), Amelia y Alcuzahie con superficie total de 800 hectáreas, y el Cerro Grande con 2,530 m. sobre el nivel del mar.

Es un estado eminentemente agrícola con producción de limón, copra, banano, maíz y caña de azúcar.

La actividad minera es muy importante. cuenta con yacimientos de hierro de Peña Colorado. Coquimatlán y Minatitlán; los de cobre en Comala y los no metálicos como yeso, caliza y barita.

La actividad pesquera también es muy importante en esta región, así como la actividad industrial con los ingenios azucareros y las plantas elaboradoras de aceite de coco.

En relación al turismo, Colima cuenta con buenas instalaciones hoteleras y apropiados lugares para las embarcaciones; -- que han hecho que incremente el turismo en este lugar.

Manzanillo se localiza en el estado de Colima; es un puerto artificial de carácter comercial, turístico, pesquero y militar. Tiene una altura sobre el nivel del mar de 8 m.

Fue creado a fines del siglo XIX; como necesidad para la región industrial.

Se localiza a los 10°04' latitud norte y a los 104°19' longitud oeste y sirve para la navegación de altura y cabotaje; sobre todo hacia el Oriente y Sudamérica. El clima es tropical.

La creación de este puerto ha sido de gran importancia, ya que ha ayudado al desahogo de los estados de Jalisco, Guanajuato, Queretaro, México y D. F.

Se habilitó la laguna de San Pedrito, al este del puerto, para el manejo de cargas del tráfico de altura y cabotaje.

Cuenta con un complejo siderúrgico Benito Juárez-Peña Colorada, con instalaciones petroleras para el manejo de minerales y se le ha incorporado el manejo de contenedores.

Se encuentra ampliamente comunicado por carreteras, líneas de ferrocarril y un aeropuerto internacional.

La zona de influencia de este puerto es con los estados de Colima, Jalisco, Michoacán, Nuevo León y el D. F.

Los servicios que se ofrecen en este puerto son:

- Combustible
- Agua potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Manejo de contenedores
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.

Agencias que intervienen:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Servicios Generales que se ofrecen:

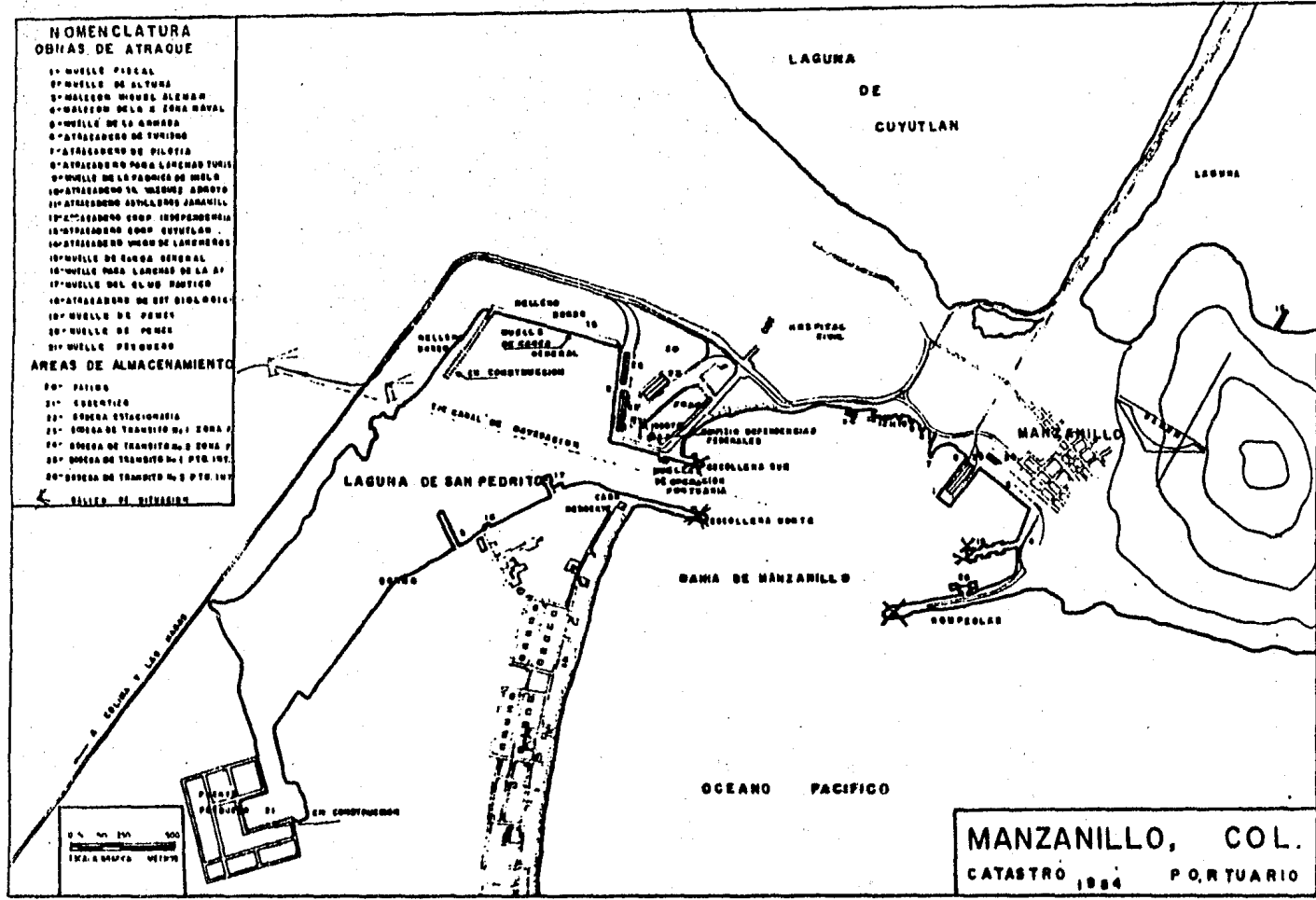
- Bancos
- Representaciones Consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

**NOMENCLATURA
OBISAS DE ATRAQUE**

- 01 MUELLE FISCAL
- 02 MUELLE DE ALTURA
- 03 MUELLE DE MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 04 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 05 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 06 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 07 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 08 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 09 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 10 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 11 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 12 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 13 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 14 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 15 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 16 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 17 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 18 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 19 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 20 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 21 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 22 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 23 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 24 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 25 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 26 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 27 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 28 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 29 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 30 MUELLE DE LA ZONA NAVAL
- 31 MUELLE DE LA ZONA NAVAL

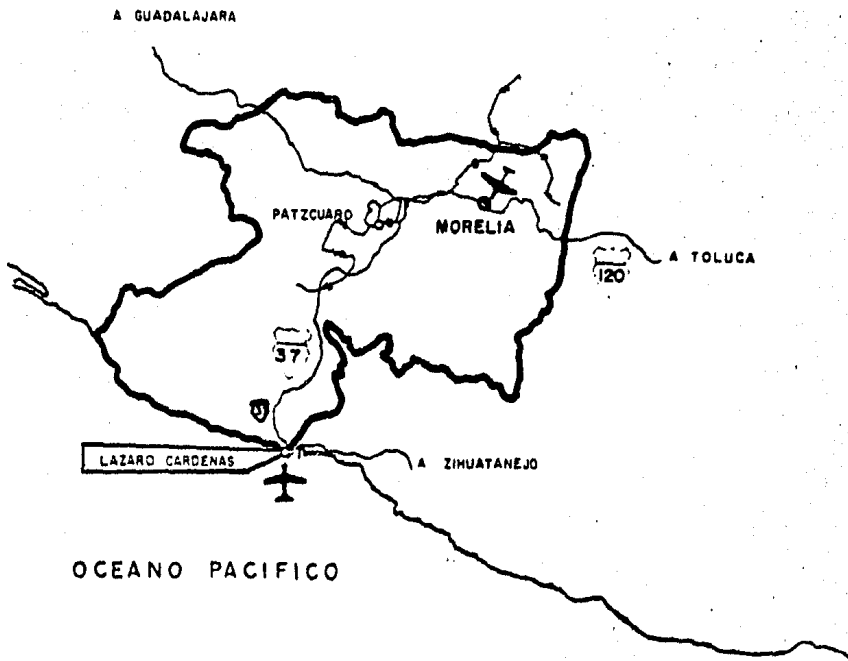
AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 01 PABILLON
- 02 PABILLON
- 03 PABILLON
- 04 PABILLON
- 05 PABILLON
- 06 PABILLON
- 07 PABILLON
- 08 PABILLON
- 09 PABILLON
- 10 PABILLON
- 11 PABILLON
- 12 PABILLON
- 13 PABILLON
- 14 PABILLON
- 15 PABILLON
- 16 PABILLON
- 17 PABILLON
- 18 PABILLON
- 19 PABILLON
- 20 PABILLON
- 21 PABILLON
- 22 PABILLON
- 23 PABILLON
- 24 PABILLON
- 25 PABILLON
- 26 PABILLON
- 27 PABILLON
- 28 PABILLON
- 29 PABILLON
- 30 PABILLON
- 31 PABILLON





MICHOACAN



- CARRETERA
- VIA FERREA
- ✈ AEROPUERTO LOCAL

3.6. LAZARO CARDENAS

El estado de Michoacán se localiza en el oeste de la República Mexicana, con extensión territorial de 59,928 km², entre los paralelos 17°53'50" y 20°23'37" latitud norte y los meridianos 100°03'32" y 103°44'49" longitud oeste.

Limita al norte con Jalisco y Guanajuato, al noreste con Querétaro, al este con Guerrero, al suroeste con Jalisco, Colima y el Océano Pacífico

En este lugar podemos encontrar una gran variedad de climas, lagos, balnearios con aguas termales y hermosísimos paisajes; pero lo más importante son los trabajos de artesanos mexicanos hechos a base de cobre y madera.

Los Ríos Lerma y Balsas son fuente de energía para esta región mediante las presas hidroeléctricas de Infiernillo y José María Morelos, las cuales tienen capacidad de más de 1 millón de kilovatios.

La minería que se desarrolla en este lugar ha tenido un fuerte incremento a partir de la construcción del complejo Siderúrgico Lázaro Cárdenas - Las Truchas. Así mismo el sector industrial dedicado a la transformación de productos agropecuarios ha sufrido grandes beneficios en sus niveles de tecnificación y calidad en la fabricación de fibras sintéticas, productos químicos y fertilizantes.

Las principales actividades agrícolas de esta región son los cultivos de algodón, fresas, aguacate, melón, garbanzo, arroz, papas, sandía y caña de azúcar.

El puerto de Lázaro Cárdenas se localiza en el estado de Michoacán, en el delta del Río Balsas frente al Océano Pacífico y en los límites de Michoacán y Guerrero.

Ubicado a los 17°55' latitud norte y a los 102°10' longitud oeste.

Su clima es tropical y es un puerto artificial fluvial de carácter industrial, comercial y pesquero. Se le considera un puerto moderno, de reciente creación debido a que la finalidad de este puerto es la de servir a la Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas para el acceso y operación de barcos de gran tamaño.

Este puerto aún no está concluido pero empezó a trabajar en - 1975,1976 recibiendo cargas de maquinaria para la Siderúrgica.

Se encuentra ampliamente comunicado por líneas ferroviarias y carreteras nacionales.

Cuenta con una grúa de pórtico, con capacidad de 40 toneladas para el manejo de contenedores.

Su ubicación es excelente, ya que comunica a los estados de Michoacán, Jalisco , Guerrero, Guanajuato, Puebla, Querétaro, México y el Distrito Federal.

La obra se planeó para cuando menos 100 años, considerando la posible expansión de la Siderúrgica y de algunas industrias que decidieron establecerse en esta región.

Lo más importante es que este puerto se creó con la idea de impulsar el desarrollo económico e industrial que a su vez incrementará el desarrollo económico de México.

El transporte que se utiliza es ferroviario, carretero y aéreo.

Servicios ofrecidos a las embarcaciones que arriban a este lugar:

- Agua potable
- Avituallamiento
- Manejo de contenedores
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.

Servicios Generales ofrecidos:

- Bancos
- Atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

NOMENCLATURA

OBRAS DE ATRQUE

- 1 MUELLE DE METALES Y MIN.
- 2 MUELLE DE CARGA GENERAL
- 3 MUELLE DE CONTENEDORES
- 4 MUELLE MUNICIPAL
- 5 MUELLE DE FERTILIZ.
- 6 ATRACADERO DE SCT (alquiler)

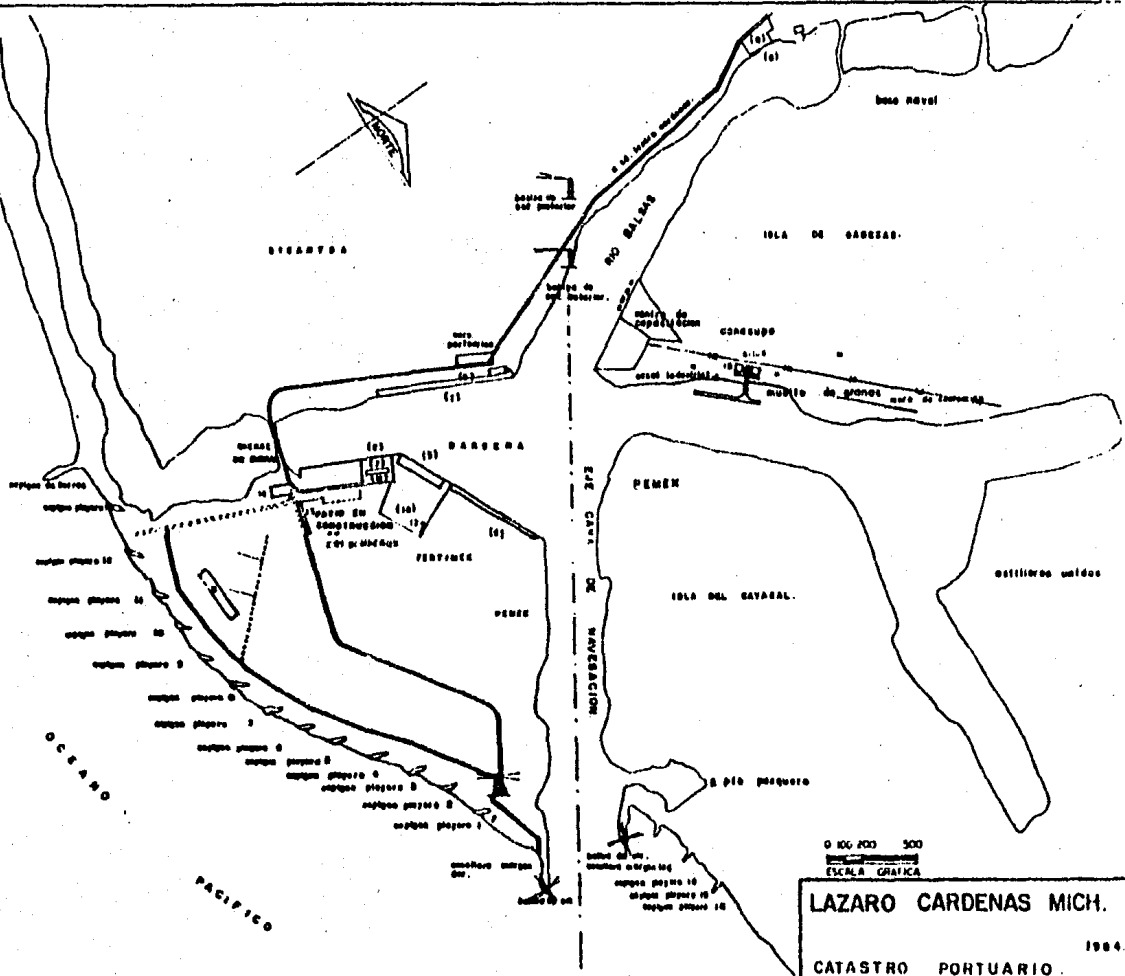
AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 7 BODEGA DE TRANSITO
- 8 BODEGA DE CONSOLIDACION
- 9 COBERTIZO
- 10 AREA DE MANIOBRAS DEL MUELLE DE MET Y MIN
- 11 PATIO DE CONTENEDORES
- 12 PATIO DE CARGA GENERAL
- 13 OFICINAS TORRE CONTROL
- 14 COBERTIZO DE NOMBRAMIENTO
- 15 BODEGA DE TRANSITO

FARO

BALIZA DE SITUACION

BALIZA DE ENFILACH.



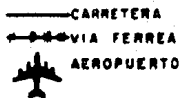
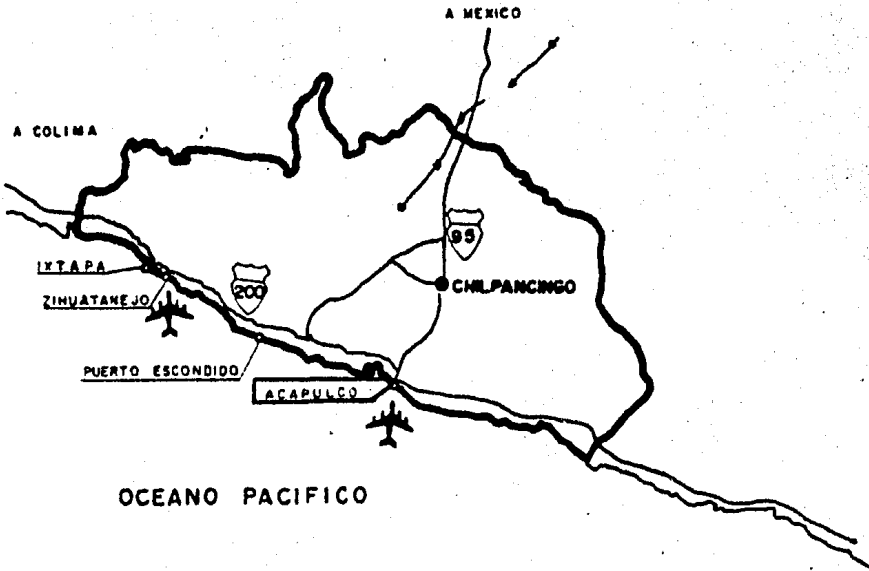
LAZARO CARDENAS MICH.

CATASTRO PORTUARIO.

1984



GUERRERO



3.7. ACAPULCO

El estado de Guerrero ubicado en el meridional de la República Mexicana, en la vertiente sur del Eje Olmeco; entre los paralelos $16^{\circ}15'$ y $18^{\circ}48'$ latitud norte y los meridianos $98^{\circ}05'$ y $102^{\circ}10'$ longitud oeste. La superficie es de $63,794 \text{ km}^2$. Colinda al norte con el Estado de México, al noreste con Morelos y Puebla, al este con Oaxaca y al sur y sureste con el Océano Pacífico y al noreste con Michoacán.

Cuenta con uno de los centros turísticos más importantes del país, el puerto de Acapulco.

Por los recursos naturales con los que cuenta es propicio para la actividad agropecuaria, ganadera y avícola.

También es de gran importancia la actividad minera, debido a la producción de plata. Asimismo, son importantes los yacimientos de plomo, zinc, cobre, mercurio y barita.

Acapulco se sitúa en la bahía de Santa Barbara y ofrece buena protección debido a la tranquilidad y profundidad de sus aguas y a la Sierra de Atoyac que la rodea.

Desde hace años se tenía conocimiento de que era uno de los puertos más hermosos del mundo, hoy en día sigue siendo así, y debido a esto se le ha considerado más un centro turístico internacional que un puerto de altura; sin embargo recibe grandes embarcaciones tanto de pasajeros como de mercancías.

Se localiza a $16^{\circ}50'$ latitud norte y $90^{\circ}54'$ longitud oeste. Su clima es tropical, el tipo de puerto es de Bahía Natural de carácter turístico, comercial, pesquero y militar.

La altura sobre el nivel del mar es 28 m. Cuenta al sur de la bahía con un muelle, que tiene buenas instalaciones para quienes llegan con sus yates particulares (Club de Yates).

Además del gran desarrollo turístico con que cuenta, tiene importancia el comercio internacional que realiza con el Centro y Sur de América, Oriente y Australia.

La zona de influencia de este puerto con el interior es sobre todo con el resto del Estado de Guerrero, Morelos, México e Hidalgo. Y lo realiza mediante la red de carreteras nacionales y el aeropuerto internacional con que cuenta.

Los servicios que ofrece a las embarcaciones que arriba a este puerto son:

- Camiones en el área portuaria
- Avituallamiento
- Combustible
- Agua potable
- Alumbrado
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Radio VHF
- Talleres para reparaciones menores
- Equipo contra incendio

Las Agencias que intervienen son:

- Agencias Navieras
- Agencias de Seguros y Fianzas
- Agencias Aduanales

Servicios Generales que se ofrecen:

- Bancos
- Representaciones Consulares
- Hoteles
- Hospitales y atención médica
- Lavandería
- Correo

Organizaciones Laborales

En 1922 se crea la Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico, mediante la unión de 3 organizaciones; los que trabajan a bordo de las embarcaciones, en las lanchas para el alijo y en tierra para estibar la carga. Esta unión contaba -- con 28 miembros.

Las áreas a las que tenían acceso era del Zócalo de la Ciudad hasta el Barrio Nuevo y desde el Río del Camarón hasta el Barrio del Camino.

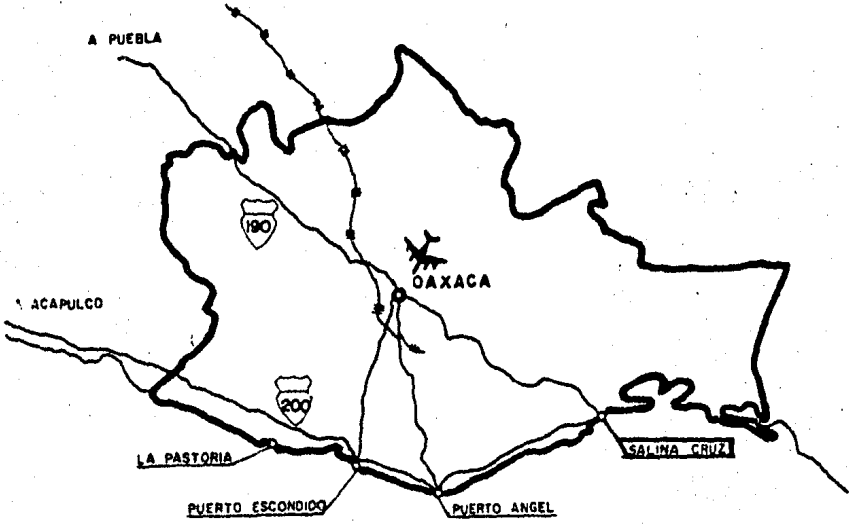
En 1949, 1950 su perímetro de acción aumentó comprendiendo desde la laguna de Pie de la Cuesta, hasta la Laguna de Tres Palos.

La forma en que ellos cobraban por sus servicios era directamente mediante acuerdos con los clientes hasta que intervino la SCT, legalizando la tarifa por el cobro de servicios.

En 1974 se crea la empresa de Servicios Portuarios de Acapulco, S. A. de C. V., contando ya con 173 socios activos más los socios que por su edad se veían imposibilitados a laborar en turnos de trabajo.



OAXACA



OCEANO PACIFICO

- CARRETERAS
- > VIA FERREA
-  AEROPUERTO

3.8. SALINA CRUZ

Oaxaca se ubica en el sureste del país; limita al norte con Puebla, al este con Veracruz, al suroeste con Chiapas, al oeste con el Océano Pacífico y al noroeste con Guerrero.

Su extensión territorial es de 95,364 km², asimismo ocupa el 5° lugar con relación a otras entidades federativas de la República Mexicana. Sus litorales abarcan 509 km.

Es un poblado eminentemente indígena que aún guarda costumbres, lenguas y usos con sabor tradicional.

Su economía es agrícola, enfocado hacia la producción de maíz, frijol; y después a la producción de arroz, ajonjolí, caña de azúcar y café. Debido a esto la agroindustria juega un papel muy importante en esta región.

Sus bosques ocupan más de 5 millones de hectáreas sobre todo en el cuidado de pino y encino.

La actividad pesquera se dedica a la captura de camarón, atún, barrilete y tortuga.

Oaxaca guarda una tradición minera hacia sus yacimientos de antimonio, fosforita, cuarzo, mica y mármol.

Además cuenta con importantes atractivos turísticos como ruinas arqueológicas en Mitla, Monte Alban, Yozul y Zachiá; monumentos coloniales; deportes acuáticos; pesca deportiva en Puerto Angel, Puerto Escondido, Laguna de Manialtepec y Chacahua. Así como hermosas artesanías y exquisita comida.

Salina Cruz se localiza en el estado de Oaxaca, al sur del Istmo de Tehuantepec, a los 16°09'36" latitud norte y a los 95°12'12" longitud oeste. Su clima es tropical y el tipo de puerto es artificial de carácter comercial, pesquero y militar.

Ocupa un lugar muy importante en el sistema nacional portuario, debido a las instalaciones de industrias petroleras y petroquímicas; a las reparaciones y construcciones navales y también a la pesca.

A pesar de que Oaxaca es una región muy pobre, se le ha dado apoyo al desarrollo de este puerto con la construcción de importantes refinerías, así como la construcción del corredor entre Coatzacoalcos y Salina Cruz (mencionado también en la descripción del puerto de Coatzacoalcos).

Salina Cruz es un puerto comercial, industrial y petrolero. Forma parte de las terminales de Usos Múltiples, TUM (Multiple Use Terminals)

La idea de la creación de este corredor es crear una línea de comunicación para recibir mercancías sueltas y contenedores en Salina Cruz y poder transportarlos al otro lado del Istmo y del Atlántico, llevarlos al Pacífico; con lo cual se pondrá México en ventaja con relación al comercio internacional.

Las sociedades cooperativas se encargan de la captura de camarón gigante, contando para ello con embarcaciones, muelles y plantas congeladoras.

En este puerto pueden entrar embarcaciones de 30 pies de calado. En los talleres de reparación se cuenta con un moderno equipo, un muelle marginal para trabajos a flote un sincroelevador.

Cuenta con líneas de ferrocarril y carreteras que llegan a un costado de los buques.

La zona de influencia de este puerto es con los estados de Chiapas, Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Yucatán.

Los servicios que ofrece este puerto a las embarcaciones que arriban son:

- Combustible
- Agua potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas
- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Dique seco para embarcaciones hasta de 21,000 TPM*
- Sincroelevador para embarcaciones menores
- Astilleros
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.

Las agencias que intervienen en este puerto son:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Los servicios generales que se ofrecen en este puerto son:

- Bancos
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

* TPM = Tonelaje de Peso Muerto

Organizaciones Laborales

En Salina Cruz existe una sola organización "Sindicato de Estibadores Jornaleros del Pacífico", que tuvo problemas en un principio pero debido a su hábil dirección logró resolver estos satisfactoriamente.

NOMENCLATURA

UBRES DE ATRQUE

- 1- MUELLE TONA FRANCA SECC. NO. 1
- 2- MUELLE TONA FRANCA SECC. NO. 2
- 3- MUELLE DE REPARACIONES A FLUJE NO. 1
- 4- MUELLE DE REPARACIONES A FLUJE NO. 2
- 5- MUELLE DE LA ARMADA
- 6- MUELLE PESQUERO
- 7- MUELLE PROPESER I
- 8- MUELLE PROPESER D, B, C
- 9- MUELLE COOPERATIVA "LA VENTURA"
- 10- MUELLE DE "PESCA INDUSTRIALIZADA"
- 11- MUELLE COOP. "MEXICOS DEL PACIFICO"
- 12- MUELLE COOP. "PROGRESISTA-INTERRAL"
- 13- MUELLE COOP. "SAN MARTIN"
- 14- MUELLE COMERCIAL AMARRA MANTENIMIENTO DEL PACIFICO
- 15- ESTACIONAMIENTO INHCA
- 16- CANAL DE AGUA DEL EMPEROR CALZADO
- 17- DIQUE SECO

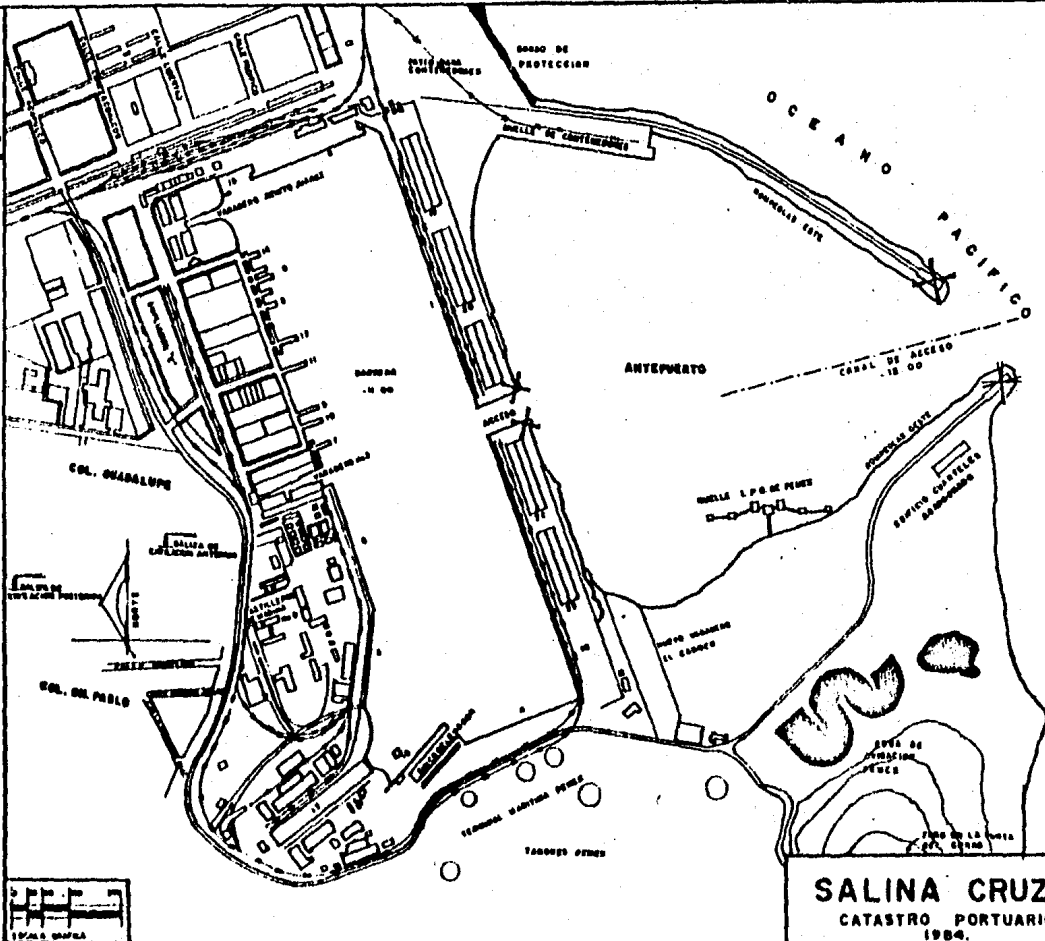
AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 18- PATIO EN ZONA FRANCA
- 19- BODEGA NO. 1
- 20- BODEGA NO. 2
- 21- BODEGA NO. 3
- 22- BODEGA NO. 4
- 23- BODEGA NO. 5

X CALLES DE SITUACION

I CALLES DE SUPLENACION

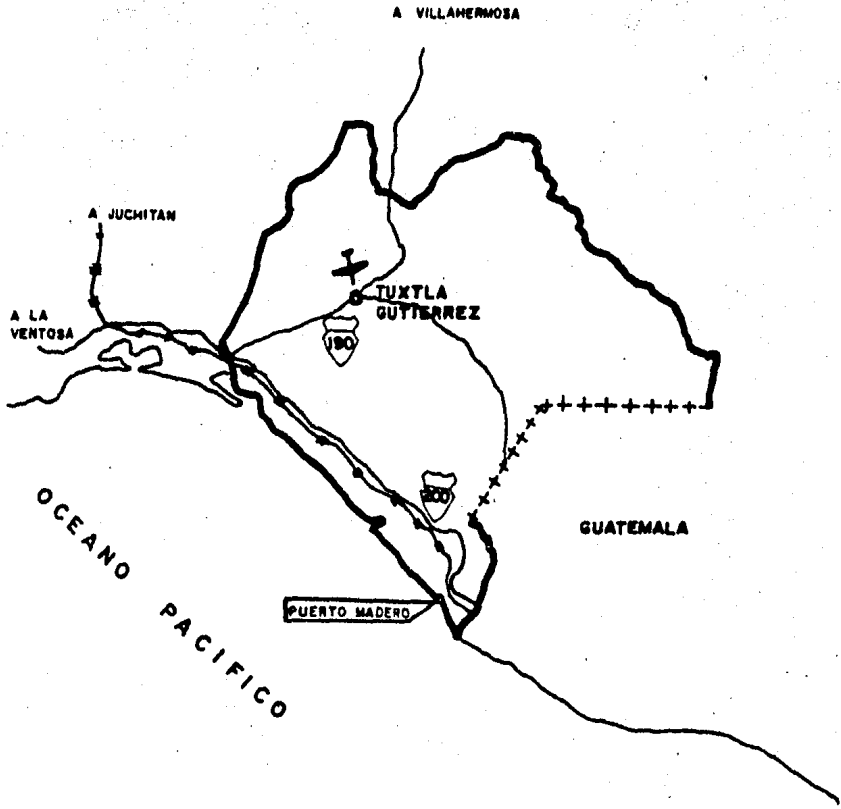
1:5000



SALINA CRUZ OAX.
CATASTRO PORTUARIO
1984.



CHIAPAS



- CARRETERAS
- VIA FERREA
- ✈ AEROPUERTO LOCAL

3.9. PUERTO MADERO

Chiapas se ubica en el suroeste del país, al sur del Istmo de Tehuantepec.

Limita al norte con Tabasco, al noroeste con Veracruz y Oaxaca, al este con la República de Guatemala y al sur con el Océano Pacífico. Tiene una extensión territorial de 74,415 km².

La corriente más importante del estado es el Río Mezcalapa que nace en Guatemala, atraviesa Chiapas con el nombre de Río Chiapa y desemboca en el Golfo de México con el nombre de Río Grijalva.

El clima que rodea este lugar es húmedo y cálido la mayor parte del año, es por esto que cuenta con pródigos recursos vegetales y con copiosos ríos, de los cuales aprovechando su caudal, se abastece a tres presas de nuestro país: Malpaso, Angostura y Chicoasén.

Es un estado eminentemente agricultor, prueba de ello es el prestigio a nivel internacional de su café, así como el plátano, algodón y cacao que también destacan en este región. A causa de su exuberante vegetación cuenta con una valiosa riqueza forestal, como son las maderas (cedro, caoba, fresno, encino y nogal) y los productos no maderables (hoja de palma, rizona de barbasco seco, semilla de pimienta y chicle de chicozapote).

La actividad pesquera se orienta principalmente hacia el camarón, lisa, atún y tiburón.

La ganadería sobrepasa los límites del estado para trascender al resto de la República.

Puerto Madero se localiza en el estado de Chiapas con coordenadas geográficas de 15°19' latitud norte y 92°15' longitud oeste.

Su clima es tropical, semi-húmedo con temperatura promedio anual de 19.6 a 32.7 C.

La precipitación pluvial promedio anual es de 166 días con lluvia imperceptible, siendo los meses de julio y octubre de mayor precipitación pluvial.

La altura sobre el nivel del mar es de 3 metros promedio.

Es un puerto artificial de carácter comercial, pesquero y militar; debido a que su construcción se debe principalmente a la decisión que se tomó durante el sexenio del Lic. Luis Echeverría Alvarez. El 29 de marzo de 1972, se dió la orden para la construcción de la terminal. La inversión inicial se calculó en \$100,000,000.00 de pesos y aumentó a \$225,000,000 de pesos para terminar la construcción de escolleras, muelles, bodegas y todas las obras que fueron necesarias. El puerto empezó a funcionar el 10. de junio de 1974, gracias al árduo -- trabajo de las personas que colaboraron en esta obra que se creó con el propósito de ayudar al progreso económico de este estado.

Era tal la necesidad de este puerto que las Asociaciones Productoras de Plátano, Cacao y Café, ofrecieron aportar cierta cantidad de dinero para la terminación de esta obra.

Para 1978 se logró un incremento tanto para productores mexicanos como para empresas dedicadas a la comercialización exterior, ya que hicieron uso de estas instalaciones.

Posteriormente, se dió cabida a los cruceros de turismo, puesto que Chiapas ofrece excelentes atractivos turísticos y a la cercanía que se tiene con Guatemala (30 km. aprox.)

Aunque Puerto Madero no cuenta con servicios como las otras terminales, Tapachula le brinda apoyo en algunos servicios como son: bancos, agentes de seguros y aduanales, hospitales, hoteles y un aeropuerto internacional.

La zona de influencia es hacia el Estado de Chiapas y Guatemala, Centroamérica a través de transporte ferroviario, carretera y aeropuerto internacional (Tapachula)

Se localiza en un estero marítimo.

Servicios que se ofrecen a las embarcaciones que arriban a este puerto:

- Combustible
- Agua potable
- Avituallamiento
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Coordinación y supervisión de actividades marítimas-portuarias

Agencias que intervienen:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Servicios generales en Tapachula:

- Bancos
- Representaciones consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Telégrafo
- Teléfono
- Telex
- Lavandería

NOMENCLATURA

OBRAS DE ATARQUE

- 1 MUELLE FISCAL
- 2 MUELLE DE COMBUSTIBLE
- 3 MUELLE DE PESCA 1
- 4 MUELLE DE PESCA 2
- 5 MUELLE DE PESCA 3
- 6 MUELLE DE LA ARMADA

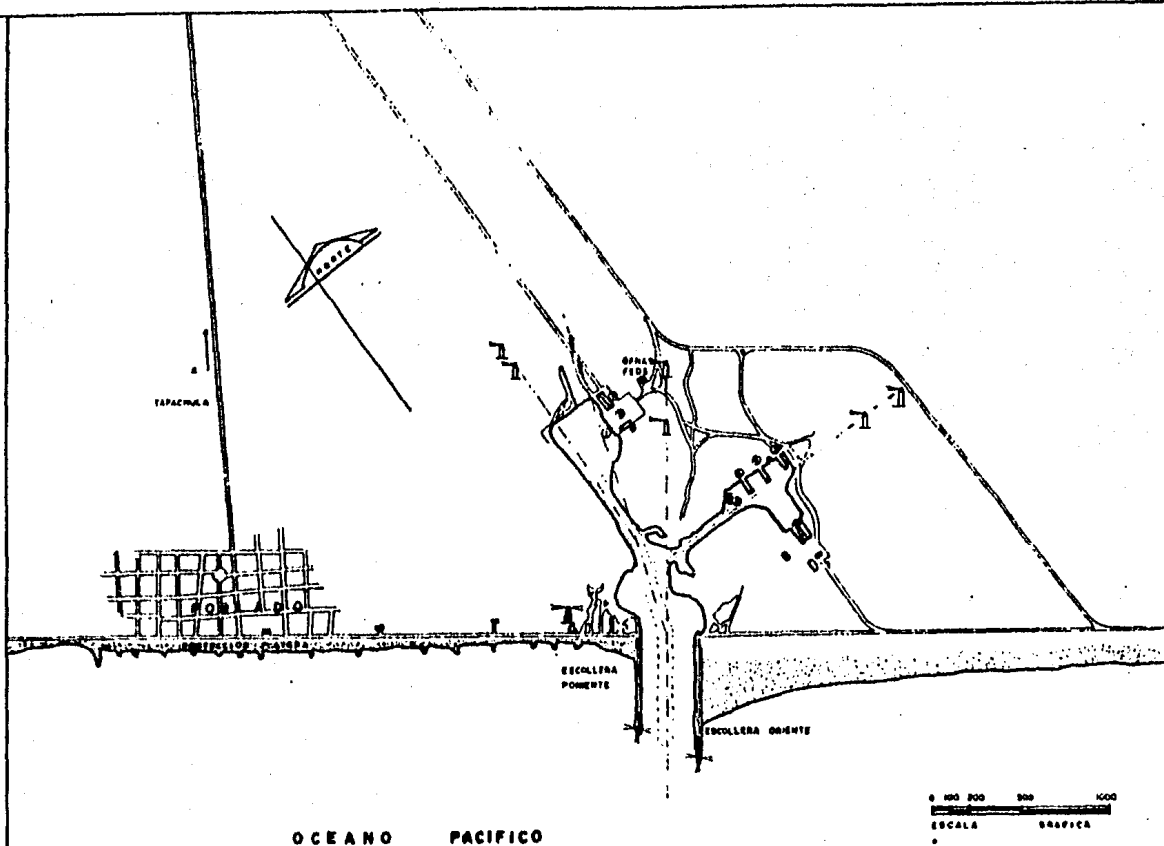
AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 1 CUJERA
- 2 MUELTER
- 3 POTO

✚ BALIZA DE SITUACION

⚓ BALIZO DE EMPUJON

↑ POSTE DE REFUJACION



OCEANO PACIFICO

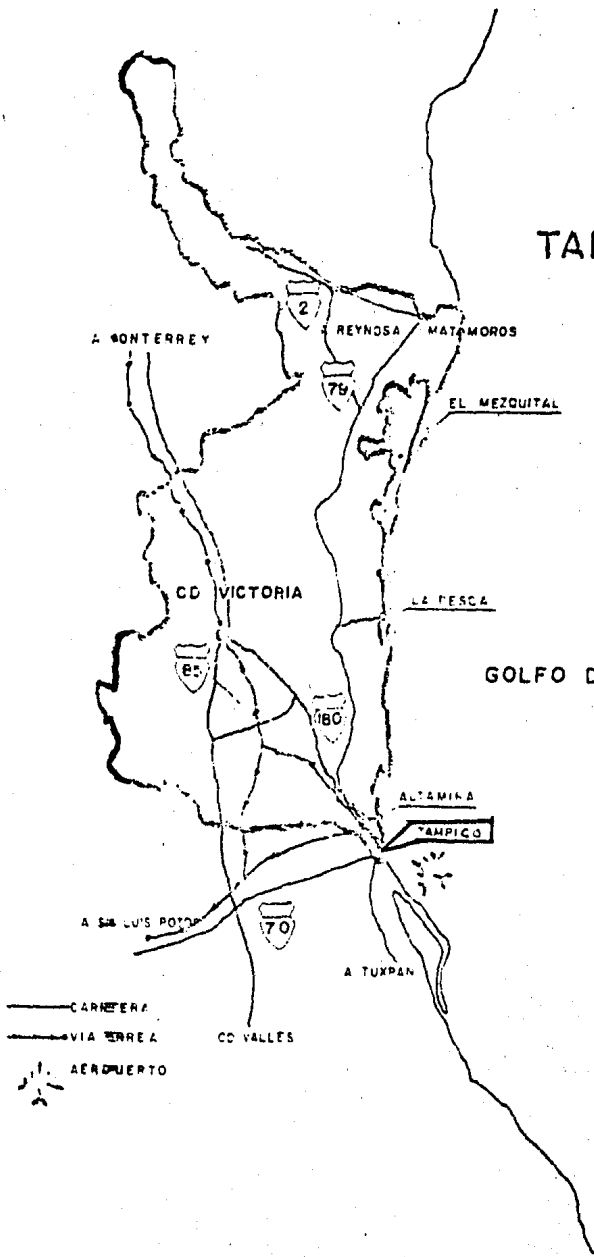
0 200 400 600 800 1000
ESCALA GRAFICA

PTO. MADERO, CHIS.
CATASTRO PORTUARIO

1984



TAMAULIPAS



3.10. TAMPICO

El estado de Tamaulipas se localiza al norte del país entre las coordenadas geográficas 22°13' y 27°40' latitud norte y 97°09' y 99°58' longitud oeste.

Tiene una superficie de 79,829 km² y con litoral sobre el Golfo de México de 439 km. Colinda al norte con los Estados Unidos de América, al sur con Veracruz y San Luis Potosí, al este con el Golfo de México y al oeste con Nuevo León. La zona fronteriza tiene 400 km de longitud.

El 25% del estado es montañoso, formado por las Sierras de Pamoranés, San Carlos, Los Matinales, Tamaulipas, San José de las Rusias, La Palma y la Sierra Madre Oriental.

La hidrografía esta conformada por los ríos Bravo, Solado, San Juan, Soto la Marina, Guayalejo y Pánuco.

La agricultura está constituida por maíz, soya, sorgo, henequén y azúcar, así como la fruticultura de cítricos que son de gran importancia para esta región.

La actividad pesquera se ocupa de las especies: corvina, huachinango, lebrancha, ostión y camarón; el cual en su mayoría se dedica a la exportación.

Se incorporaron instalaciones petroleras en Cd. Madero y Reynosa y PEMEX invirtió en plantas petroquímicas básicas.

La ganadería se dedica a abastecer el mercado interno y las exportaciones.

En relación al turismo, Tamaulipas no es un lugar que ofrezca lugares para distracción, pero es la puerta para entrar y conectarse con paraísos terrenales de nuestro país, ya que cuenta con excelentes medios de comunicación.

Tampico se localiza en el estado de Tamaulipas, sobre la margen izquierda del río Pánuco a 18 km de su desembocadura sobre el Golfo de México, en las coordenadas geográficas 22°13' latitud norte y 97°51' longitud oeste.

Se le considera el segundo puerto de importancia en el país, es tan antiguo como Veracruz.

Fué fundado en 1523 por el misionero Fray Andrés de Olmos. Fué víctima de ataques de piratas. Después con el descubrimiento de yacimientos de petróleo, tuvo gran importancia ya que primero, se exportó crudo y después refinados a empresas americanas e inglesas. Posteriormente se crearon industrias químicas y de minerales no metálicas; plantas empacadoras, congeladoras, fábricas de hielo. Se desarrollaron los astilleros y la pesca, y con esto el puerto cobro auge.

Es un puerto comercial, pesquero, militar y de tipo fluvial, la altura sobre el nivel del mar es de 12 m, y el clima es semi-seco, cálido.

Tiene muelles de altura y cabotaje para metales petroleros y mieles.

Se dice que Tampico es área prioritaria de desarrollo por las modernas instalaciones, por la eficiencia de sus trabajadores y por la riqueza de recursos naturales con los que cuenta.

La zona de influencia de este puerto es hacia los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí, Veracruz, Puebla, Coahuila, Chihuahua; Durango, Zacatecas, Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Michoacán e Hidalgo. Lo realizan a través de transporte por carretera, ferrocarril y servicio aéreo internacional.

Además las cargas que se reciben son de un considerable flujo de exportaciones e importaciones.

Se localiza en las márgenes de un río.

Los servicios que ofrece son:

- Combustible
- Agua potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Manejo de contenedores
- Alumbrado
- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas
- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Dique flotante para embarcaciones hasta de 600 TPM
- Astillero
- Equipo contra incendio
- Radio VHF
- Circuito cerrado de televisión para seguridad y control de operaciones
- Coordinación y supervisión de actividades marítimo-portuarias

Las agencias que intervienen en el puerto son:

- Agencias navieras
- Agencias aduanales
- Agencias de seguros y fianzas

Los servicios generales que se ofrecen son:

- Reexpedición de carga
- Bancos
- Representaciones consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

Organizaciones Laborales

Al establecerse en Tampico las empresas petroleras hubo un incremento en las actividades mercantiles y en las manio--bras de estiba.

Desde 1910 la Cfa. Rawley tenfa monopolizados los trabajos de carga y descarga, por lo tanto, los salarios que se les pagaba a los alijadores era de hambre. En 1911 se funda la Sociedad Gremio Unido de Alijadores, para acabar con tal -situación, pero dicha empresa se negó a aceptar las peti--ciones lo que obligó a que se levantaran en huelga por dos días hasta que la empresa accedió a las peticiones hechas por el Gremio.

De 1911 a 1914 la Cfa. lucho con todas sus fuerzas para --terminar con el Gremio, sobre todo cuando las fuerzas cons--titucionales del Gral. Luis Caballero ocuparon este lugar declarando sin efecto los contratos de trabajo.

Ante tal situación los principales dirigentes (Isauro Alfa--ro, Aristeo González, Santiago Corona, entre otros) se en--trevistaron con el Presidente Venustiano Carranza en Vera--cruz, quién obligó a dicha Cfa. a reconocer al Gremio, pero esto quedó sin efecto debido a los constantes cambios de --presidentes y a los problemas por los cuales atravesaba el país en esos momentos.

En 1919 logra el Gremio el reconocimiento de la Cfa. Rawly y posteriormente se formó una Sociedad Cooperativa consti--tufda en 1922, con capital social de \$32,173.26 pesos. De 1922 a 1928 la administración la efectuaron los agentes a--duanales Rivas y Delfort, mientras tanto los obreros traba--jaron arduamente para hacerse cargo de la Cooperativa, rea--lizando actividades de carga y descarga.

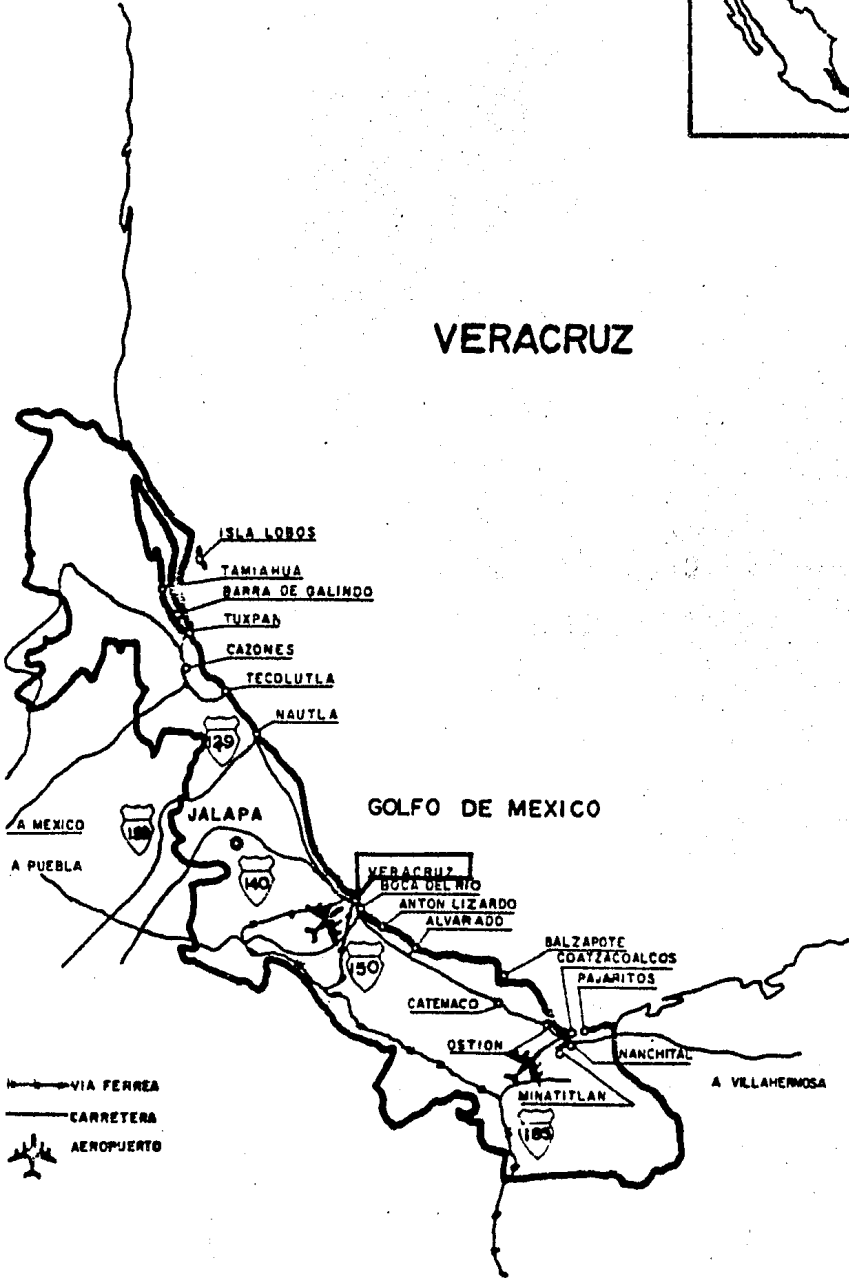
En 1929 se reunió el primer Congreso de Cooperativas en el país para discutir problemas del movimiento Cooperativo Na--cional. En 1933 el Gremio empieza a hacer obras civiles de gran importancia (entubado de agua potable, planta de trata--miento de aguas negras, etc.)

El Gremio Unido de Alijadores, S. C. de R. L, ha presentado un crecimiento excelente y cuenta con un buen equipo para sus maniobras, así como instalaciones de tipo social

- Su capital social ahora es de \$72,000,000.00 pesos.
- También este Gremio se encarga de la administración de la zona franca, creada en 1972 por Decreto Presidencial.



VERACRUZ



3.11. VERACRUZ

El estado de Veracruz se ubica en la vertiente del Golfo de México entre los 17°08' y 22°28' latitud norte y a los 90°35' y 98°38" longitud oeste.

Limita al norte con Tamaulipas, al este con el Golfo de México, -- al sur con Chiapas y Tabasco, al suroeste con Oaxaca y al oeste -- con Puebla, Hidalgo y San Luis Potosí.

Posee una superficie de 72,815 km² y cuenta con el volcán más alto de la República Mexicana, El Pico de Orizaba con 5,747 M. sobre el nivel del mar.

Veracruz se vincula con la industria petrolera (extracción y refi nación) y con la petroquímica.

La actividad minera es relevante en este puerto cuando se trata del azufre.

Cuenta con industrias de importancia nacional como el café, tabaco, azúcar, textil, siderúrgica, de celulosa, papel y cerveza.

En relación a la actividad agrícola y ganadera también realiza un buen papel, sobre todo en la producción de caña de azúcar, maíz, frijol y cítricos y en el cuidado de ganado bovino, porcino y de aves.

Para el turismo el estado de Veracruz ofrece monumentos arqueológicos y colonia (Edificio del Ayuntamiento y el Castillo de San Juan de Ulúa), lugares para caza, pesca y diversión, balnearios y centros de descanso.

El puerto de Veracruz fué el primero y más importante, sirvió de

comunicación entre los continentes Europeo y Americano. De aquí se "exportaron" grandes cargamentos de plata y por donde entraban los esclavos.

Por el siglo XVI este puerto sufrió asaltos de piratas y bucaneros. En 1838 fué ocupado por tropas francesas, ahí se dió la llamada Guerra de los Pasteles. En 1846 los Estados Unidos aparecieron para tomar el lugar. En 1861 tropas de Napoleón utilizaron el puerto para invadir el país. En 1914 fué bombardeado y ocupado nuevamente por Estados Unidos.

Veracruz se desarrollo por el comercio de mercancía y por el tráfico de pasajeros; hoy en día llega la maquinaria para permitir el progreso del país.

Se localiza a los 19°12' latitud norte y a los 90°08' longitud oeste, primero fué un puerto natural habilitado, posteriormente como comercial.

A fines del siglo XIX se construyeron dos escolleras artificiales, las cuales formaron una bahía artificial, con un canal de 200 M. de longitud y profundidad de 11 Mts. desde la bocana hasta los muelles de atraque en la zona de maniobras donde su profundidad es de 10 Mts.

El clima del lugar es tropical, el tipo de puerto es artificial de carácter comercial, turístico, pesquero y militar; la altura sobre el nivel del mar que hoy en día tiene es de 16 Mts.

Tiene tal ubicación que permite vincular con líneas de las costas del Atlántico y del Golfo de los Estados Unidos con Europa, Africa y América Latina y en término generales con todos los países que participan en el comercio internacional de México.

Su zona de influencia se extiende a los estados de Veracruz, Puebla

Morelos, Valle de México y la parte central del país.

Tiene muelles de altura, cabotaje, marginales, de turismo, petroleros, de mieles, de contenedores, de cementos y uno de la armada.

Cuenta con instalaciones especializadas para el manejo de granos, azúcar, aluminio y mieles.

Debido al desarrollo del transporte de mercancías, por vía marítima, dispone de una terminal para el manejo de contenedores que tiene una grúa de 32 toneladas de levante, y de 20 contenedores por hora.

Cuenta con tomas de corriente eléctrica para contenedores refrigerados. Hay un patio de vacíos para 500 contenedores, También esta establecida la empresa Astilleros de Veracruz, que tiene un dique flotante para la atención de barcos de 30 mil toneladas de desplazamiento, talleres generales y diques secos para las reparaciones y construcciones navales.

La zona de influencia es hacia el centro del país y está comunicado por excelentes vías como carreteras y líneas de ferrocarril hacia toda la República y un aeropuerto internacional.

Los servicios que ofrece Veracruz a las embarcaciones que arriban son:

Combustible

Avituallamiento

Fumigación

Manejo de Contenedores

Alumbrado

Alumbrado

Camión y ferrocarril en el área portuaria

Básculas

Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas

Fundición

Reparación de equipo electrónico

Dique seco para embarcaciones hasta de 10,000 TPM

Dique flotante para embarcaciones hasta de 30,000 TPM

Astillero

Equipo contra incendio

Radio VHF

Coordinación y supervisión de actividades marítimas portuarias

Agencias que intervienen :

Agencias navieras

Agencias aduanales

Agencias de seguros y fianzas

Servicios generales :

Reexpedición de cargas

Bancos

Representaciones consulares

Hospitales y atención médica

Hoteles

Correo

Teléfono

Telégrafo

Télex

Lavandería

Organizaciones Laborales

Al paso de los años Veracruz se enfrentó a un grave problema de -- aspecto social, éste fué el surgimiento de múltiples organizaciones laborales. Las funciones de tierra se encontraban fragmentadas.

Estas uniones de alijadores y cargadores se peleaban constantemente por las actividades a realizar.

en 1970 se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos:

Los organismos sindicales eran:

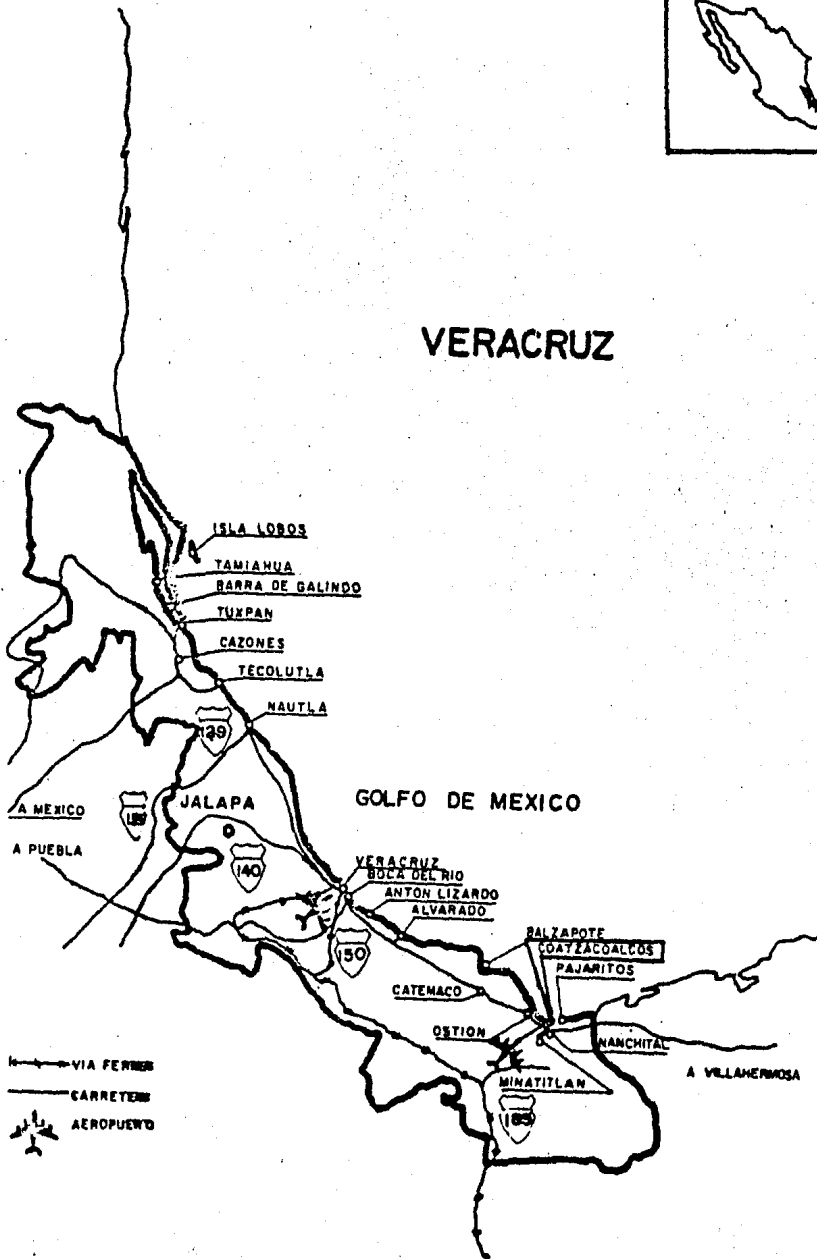
- 1) Carretilleros y Jornaleros de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.
- 2) Trabajadores Maniobristas de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.
- 3) Unión de Trabajadores Maniobristas, Carretilleros y Jornaleros de la Zona Marítima.
- 4) Sindicato de Cargadores y Abridores del Comercio y la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.
- 5) Sociedad Cooperativa de Producción y Transporte "Aduana"
- 6) Unión de Checadores y Trabajadores del Puerto de Veracruz.

En 1972 se agrupan las 2 primeras organizaciones, en 1973 se retira la cooperativa, ya que realizaba trabajos innecesarios.

Los sindicatos que quedaron acordaron formar una empresa de -- servicios portuarios aportando la mayoría del capital social. Para 1975 se hizo la fusión y sólo queda un sindicato, integrando el 80% de los trabajadores del puerto.



VERACRUZ



3.12. COATZACOALCOS

Este puerto se localiza en el estado de Veracruz y en el Istmo de Tehuantepec.

Este cuenta con 50,000 km² y es una de las regiones más importantes del país debido a que posee reservas de petróleo y gas natural, y por ello la industria petroquímica logra su importante desarrollo, ayudado también por las facilidades y estímulos que ofrece el Gobierno Federal.

En el podemos encontrar extensas zonas aptas para la ganadería, yacimientos de azufre y con litorales que benefician a la actividad pesquera.

La extraordinaria infraestructura y vías de comunicación que posee hacen del Istmo un magnífico lugar para las industrias petrolera y petroquímica.

Esta por iniciarse el proyecto corredor transístmico muy ambicioso y pretende comunicar al Golfo de México (por Coatzacoalcos), con el Océano Pacífico (por Salina Cruz) ,a través de la coyuntura del Istmo (300 Km. de distancia) se establece un puente terrestre, impulsando en esta forma la actividad económica de la región ya que estará estrechamente ligado con el Comercio Internacional por el libre tránsito de mercancías y por que además, disminuirán los elevados costos del tráfico marítimo Internacional que se venía haciendo al realizar el cruce por el Canal de Panamá.

Desde la desembocadura del Río Coatzacoalcos hasta la Isla Pajaritos (más de 6 Km²) se ubica el complejo portuario más importante del país, formado por cuatro puertos:

- 1.- Las características generales de este estado se encuentran comprendidas en el puerto de Veracruz.

2.- Se han instalado plantas en Cosoleacaque (amoníaco y para xileno), Cangrejera (aromáticos, etileno, estireno, cloruro de cunilo y óxido de etileno) y Pajaritos (dicloroctano).

Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán.

Este complejo se encuentra perfectamente comunicado por todos los medios y tiene influencia con los puertos del este de E.U. con los del Atlántico del Centro y Sudamérica, con los del -- Norte de Europa, con el Mediterráneo y con los del Oeste de África.

Coatzacoalcos se localiza a los 18°09'30" latitud norte y a los 94°24'30" longitud Oeste, su clima es tropical y el puerto fluvial de carácter comercial turístico y pesquero.

La zona de influencia que guarda en relación al interior del país es con los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, Veracruz, Oaxaca, Puebla del Valle de México.

Coatzacoalcos cuenta con carreteras, líneas de ferrocarril y un aeropuerto Internacional.

Además es una zona de gran seguridad ya que en él pueden entrar buques de 35 pies, sin tener problemas por la influencia de -- las mareas.

Se localiza en los márgenes del Río y las obras de infraestructura con que cuenta y los servicios que ofrece a las embarcaciones son:

- Combustible
- Agua Potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Manejo de Contenedores
- Alumbrado

- Camión y ferrocarril en el área portuaria
- Talleres para reparación marítimas, mecánicas y eléctricas
- Fundición
- Reparación de equipo electrónico
- Varaderos para embarcaciones menores
- Astilleros
- Equipo contra incendios
- Radio VHF
- Coordinación y Supervisión de actividades marítimo portuarios

Las Agencias que intervienen son:

- Agencias Navieras
- Agencias Aduanales
- Agencias y Finanzas

Los servicios generales que se ofrecen son:

- Bancos
- Representaciones Consulares
- Hospitales y atención médica
- Hoteles
- Correo
- Teléfono
- Telégrafo
- Telex
- Lavandería

ORGANIZACIONES LABORALES

Desde 1915 hasta 1934 operaba un sindicato, "Unión Obrera de Estibadores, Cargadores, Abredores, Checadores, Clasificadores y Jornaleros", que prestaban servicios a los patios y muelles del puerto.

En 1934 cambia de sindicato a Sociedad Cooperativa realizando las mismas funciones, pero en 1942 se limitaron las funciones por el establecimiento de Puertos Libres Mexicanos, pero en 1953 se legalizó este arreglo.

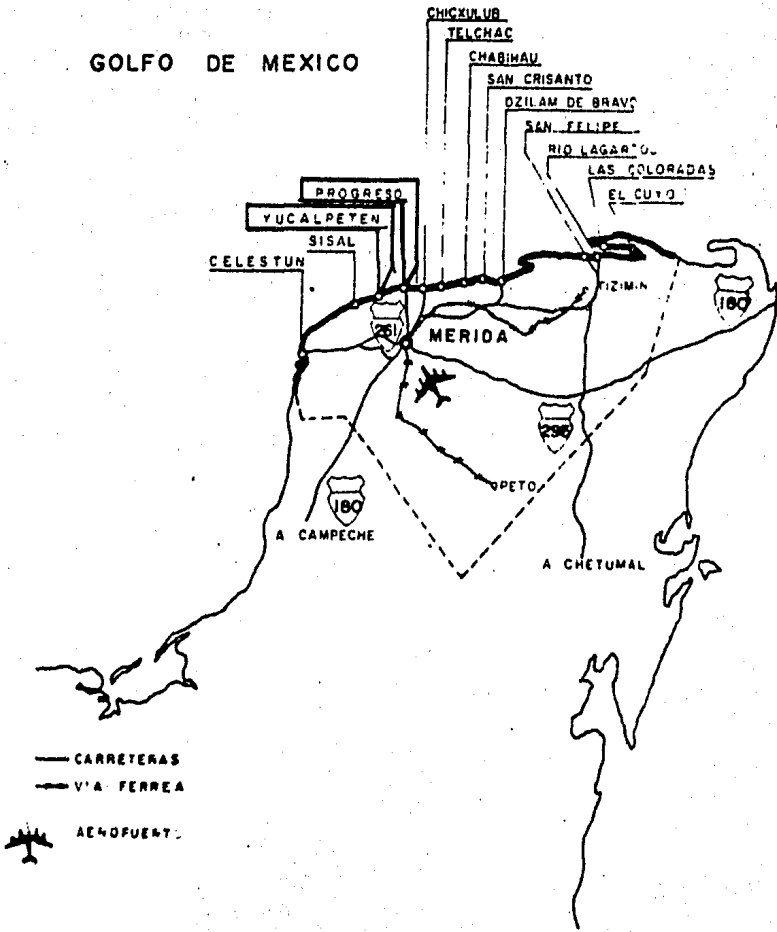
En 1955 se aceptó que le correspondía a la cooperativa el cobro total de la tarifa y se les vendió a plazos la maquinaria que usaban los puertos libres.

Posteriormente se crea la empresa de Servicios Portuarios y se celebra su convenio con la cooperativa sobre las funciones de servicios administrativos, trabajando efectivamente en con junto.



YUCATAN

GOLFO DE MEXICO



3.13 PROGRESO

El estado de Yucatán se localiza en la parte central de la Península que lleva el mismo nombre.

Limita al norte con el Golfo de México, al este y sureste - con Campeche, al este y sureste con Quinta Roo.

Tiene una extensión territorial de 43,379 km, presenta pequeña inclinación de sur a norte. Está formada por rocas calizas en donde se filtran las aguas de lluvia.

Todas las aguas circulaban subterráneamente, su principal característica son los cenotes, selvas, matorrales y la claridad del mar.

La actividad agropecuaria esta enfocada principalmente al cultivo del maíz. Hace algunos años se dedicaban al cultivo e industrialización del henequén, CORDEMEX era la empresa que se encargaba de ello, hasta que se acabo el henequén y con ello la actividad agropecuaria. La actividad forestal se encamina hacia el cuidado de maderas como el cedro, maderas tropicales, duras y resistentes.

Tanto la actividad pesquera con su diversa gama de especies como la actividad industrial, han obtenido un buen grado de avance en el estado de Yucatán.

Por otro lado, este estado ofrece al turista que lo visita, enigmáticas zonas arqueológicas, preciosas piezas de arte y de arquitectura, artesanías y bellezas naturales.

En la Península de Yucatán existe un complejo portuario de los cuales Progreso y Yukalpetén resaltan por su importancia.

Progreso surgió en 1849, descubierto por Miguel Castro y Pedro

Cámara quienes buscaban una región para exteriorizar las mercancías (como el henequén) hacia el viejo mundo.

Se localiza a los 21°17' 30" latitud norte y a los 89°42' 00" longitud oeste. Es un poco comercial, la altura sobre el nivel del mar es de 8 metros, el clima es tropical lluvioso; - desfavorable para la operación del puerto. El tipo de puerto es de mar abierto.

Yukalpetén surgió en los 70's, en una región natural y de abrigo. Se realizaron estudios en 1964 para convertirlo en zona de abrigo, después se pensó que fuera puerto de cabotaje y pesquero, hasta que finalmente se optó por crear un puerto de apoyo por crear un puerto de apoyo al de Progreso.

Debido a lo anterior se construyeron en Yukalpetén un frigorífico, plantas congeladoras, fabricas de hielo y empacadoras-- de mariscos y un Parque Industrial para satisfacer los requerimientos que debe cumplir un puerto como los antes mencionados.

Yukalpetén se ubica a sólo 4 km. de Progreso. La zona de influencia de este complejo portuario es Yucatán, Campeche y Quinta Roo.

Es un puerto turístico, pesquero y militar.

Ambas terminales cuentan con líneas de ferrocarril y autotransporte, a un lado de las embarcaciones, además de un aeropuerto Internacional de Mérida.

También ofrecen servicios regulares para líneas de altura y cabotaje, siendo eficientes, rápidos y seguros.

Por Progreso se exporta miel de abeja a varios países.

Yukalpetén se localiza en un estero marítimo, mientras que Progreso se localiza en la costa.

Los servicios que se ofrecen en ambas terminales son:

- Combustibles
- Agua Potable
- Avituallamiento
- Fumigación
- Alumbrado las 24 horas del día.
- Camión y ferrocarril en el área portuaria

Talleres para reparaciones marítimas, mecánicas y eléctricas.

- Fundición
 - Reparación de equipo electrónico
 - Varaderos para embarcaciones menores
 - Astilleros
 - Equipo contra incendio
 - Coordinación y supervisión de actividades marítimo portuarias.
-
- Agencias Navieras
 - Agencias Aduanales
 - Agencias Seguros y Fianzas

SERVICIOS GENERALES

En progreso se encontraban Organizaciones que prestaban sus servicios, la problemática que existía era que había poco trabajo, poca remuneración para trabajadores los cuales en la mayoría--- de los casos tenían otros trabajos y por eso podían sostenerse con los trabajos en el muelle.

Se decidió analizar a las tres organizaciones más importantes:

- 1.- Sindicato Unico de Trabajadores Marítimos, Estibadores, Cargadura y Descarga en Muelles y Zonas Federales; que realizaban las maniobras a bordo de las embarcaciones.
- 2.- Sindicato de Estibadores y Cargadores de Mercancías de Importación y exportación, en almacenes y con toda clase de vehículos, de transporte en zona federal y estatal; realizar las

funciones en tierra de todas las mercancías, excepto del henequén y sus derivados.

- 3.- Unión de trabajadores Henequeros "Martires de Chicago"--encargado de las maniobras terrestres del henequén y sus derivados.

Tomaron la decisión de unificarse y formar una organización Sindicato Unico de Trabajadores, Maniobristas, Marítimos, Terrestres, conexos y similares de Progreso - Yukalpetén "Emilio Barragan" que realizará todas las maniobras requeridas para el manejo de carga. Se indemnizaron a algunas personas que decidieron separarse de la organización hasta quedar 150 miembros, lo anterior trajo como consecuencia que los ingresos aumentaran y se distribullera mejor el trabajo.

C A P I T U L O I I I

REQUISITOS QUE DEBE PRESENTAR ANTE LAS ADUANAS
EL IMPORTADOR Y EXPORTADOR MEXICANO.

(En términos de la Legislación Nacional en
Materia Aduanera)

Art. 25.- Quienes importen o exporten mercancías están obligados a presentar ante la aduana un pedimento en la forma oficial aprobada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que contendrá los datos referentes al régimen aduanero al que se pretende destinar y los necesarios para la determinación y pago de los impuestos al co me rcio ex te ri or. A dicho pedimento se deberá acompañar:

I. En importación

- a) La factura comercial cuando el valor de las mercancías que ampare exceda de quince mil pesos, redactada en español o acompañada de su traducción con datos suficientes para iden tificar la mercancía.
- b) El conocimiento de embarque en tráfico marítimo o guía en tráfico aéreo, ambos revalidados por la empresa portadora.
- c) Los documentos que comprueben el cumplimiento de las obliga ciones en materia de restricciones y de requisitos especiales, y
- d) La comprobación del origen y de la procedencia de las mercancías cuando corresponda, y

II. En exportación:

- a) La factura que exprese el valor comercial de las mercancías, y
- b) Los documentos que comprueben el cumplimiento de las obliga ciones en materia de restricciones y de requisitos especiales.

No se exigirá la presentación de facturas comerciales en las importaciones efectuadas por embajadas y consulados extranjeros o por sus funcionarios y empleados; las relativas a energía eléctrica y las de petróleo crudo y gas natural y sus derivados cuando se hagan por tubería, así como se trate de menajes de casa.

Art. 26.- La legitimación para toda clase de trámites y gestiones relacionadas con el despacho de mercancía ante las autoridades aduaneras, se reconoce:

- I. Al destinatario en importación y al remitente en exportación. En los tráficos marítimo y aéreo, para retirar las mercancías del recinto fiscal, los destinatarios deberán contar con la conformidad del consignatario del medio de transporte, asentada en

el conocimiento de embarque correspondiente,

- II. A los agentes aduanales que actúen como consignatarios o mandatarios.
- III. A los capitanes del buque, cuando no tengan agente en el puerto con motivo de las mercancías que conduzcan sin documentación, por las que desembarquen a consecuencia de accidentes, por las de uso económico que descarguen y por las de tránsito inter nacional cuando no exista consignatario en el país.

Los destinatarios o remitentes a que se refiere la fracción I, podrán designar a un apoderado para que tramite a su nombre el despacho aduanero de mercancías. El apoderado sólo podrá tener la representación de una sola persona, ante una sola a duana y durante un año de calendario, debiendo reunir los re quisitos exigidos por el artículo 143 de esta Ley para los a gentes aduanales."

Con objeto de proporcionar seguridad jurídica a quienes trami tan importaciones o exportaciones, se reforma y adiciona el artículo 26 para establecer a nivel de Ley, la legitimación de las personas autorizadas para realizar toda clase de trá mites y gestiones relacionadas con el despacho de mercancías. La legitimación se regulaba por el Reglamento de la Ley Adua nera en su Art. 91.

Art. 28.- En las importaciones y exportaciones ocasionales no será necesario formular pedimento. Tampoco se requerirá ese documento en las que efectuen los pasajeros, si el valor de las mercancías que -- traigan o lleven consigo no sobrepasa el que fija el reglamento. Se consideran importaciones y exportaciones ocasionales las que se -- realicen cumpliendo los requisitos y las condiciones que el propio reglamento establezca.

Quienes importen o exporten mercancías ocasionalmente deberán presen tarles a la autoridad aduanera con los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y de re quisitos especiales y con la factura o documento de compra, manifes tando, bajo protesta de decir verdad, el precio de adquisición.

Art. 29.- Presentando el pedimento, la autoridad aduanera procederá en presencia del solicitante a efectuar el reconocimiento aduanero de las mercancías en el recinto fiscal o fiscalizado, reconocimiento aduanero consiste en el examen de las mercancías de importación o de exportación o de sus muestras, para precisar su origen, naturaleza, composición, estado.

Art. 30.- Cuando en el despacho aduanero de las mercancías se observan discrepancias en la documentación presentada, entre lo manifestado en el pedimento y el resultado del reconocimiento, o se presume que existe inexactitud o falsedad en lo declarado, o se tratare de importadores o exportadores no registrados la autoridad aduanera procederá a la revisión y a la determinación de los impuestos causados e imposición, en su caso, de las sanciones correspondientes.

Pedimento y factura comercial

Art. 86.- El pedimento deberá ser presentado en la aduana ante la que hayan quedado en depósito las mercancías, en el que se determinarán los impuestos al comercio exterior y se señalará el régimen aduanero al que se destinarán, conforme a lo dispuesto por los artículos 59 y 64 de la ley.

Art. 87.- En un pedimento sólo pueden manifestarse mercancías de importaciones para un mismo destinatario y para un mismo régimen, aunque estén amparadas por diferentes documentos de origen, siempre que lleguen en un mismo medio de transporte y en la misma fecha.

En exportación se admitirá igual agrupamiento si las mercancías pertenecen a un remitente, son de igual régimen y las conduce un solo medio de transporte.

Los interesados podrán subdividir en varios pedimentos los bultos que ampare un conocimiento de embarque, una guía aérea o una factura comercial conforme al tráfico de que se trate, siempre que se hagan por bultos completos y que las mercancías y números permitan distinguirlos de cada lote, siendo requisito indispensable que no existan marcas y números repetidos.

En el primer pedimento se expresará que la cantidad de bultos que amparen los documentos originales fué subdividada y en los subsecuentes se mencionará número y fecha de la primera operación.

Art. 96.- Una vez presentado el pedimento el vista desigando procederá a practicar el reconocimiento aduanero, examinando las mercancías conforme a lo dispuesto por el artículo 29 de la ley.

Art. 31.- Tratándose de importaciones que realicen contribuyentes--- inscritos en el Registro Nacional de Importadores y Exportadores, la autoridad aduanera podrá autorizar la verificación física de los -- bultos que contengan las mercancías descritas en el pediemento correspondiente, la cual consistirá en comprobar que la cantidad, característica, marcas, número y peso de los mismos, coinciden con lo declarado en el pedimento después de lo cual los trámites del despacho continuarán hasta su conclusión, dejándose para desahogo posterior las comprobaciones relativas a las mercancías y sus caraterísticas arancelarias.

La propia autoridad aduanera podrá tomar muestras o fotografías de las mercancías presentadas a despacho, así como recabar del solicitante y de terceros los catálogos, informes y datos que permitan su plena identificación y la comprobación de su valor normal.

Efectuado el despacho la autoridad podrá ejercer en cualquier tiempo sus facultades para practicar el reconocimiento aduanero de las mercancías.

Los contribuyentes inscritos en el Registro Nacional de Importadores y Exportadores deberán informar sobre las importaciones y exportaciones que hayan efectuado su ejercicio fiscal; para ese efecto, presentarán un aviso en las formas que apruebe la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de las oficinas autorizadas dentro de los tres meses siguientes al cierre de dicho ejercicio.

Art. 32.- Si al efectuarse la verificación, física a que se refiere el artículo anterior se encuentran elementos que permitan suponer alguna exactitud respecto de las mercancías y su clasificación arancelaria, la autoridad aduanera determinará sicontinúa dicha verificación física o se practica reconocimiento aduanero.

Art. 35.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá comprobar los datos, manifestaciones y documentos consignados en los pedimentos, a fin de cerciorarse del cumplimiento de las obligaciones establecidas por esta ley y por las demás aplicables.

Art. 34.- La autoridad aduanera entregará las mercancías a los interesados previa la comprobación del cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y de requisitos especiales a que se encuentren sujetas y el pago de los créditos fiscales causados.

No se entregarán las mercancías cuya importación esté prohibida.

Art. 102.- Está obligado a inscribirse en el Registro Nacional de Importadores y Exportadores a el importador o exportador que en el año de calendario anterior haya realizado como mínimo seis importaciones o seis exportaciones.

La inscripción deberá solicitarla a la Secretaría dentro del mes de enero, siguiente al año de que se trata.

C A P I T U L O I V

1. SERVICIOS QUE OFRECE UNA EMPRESA MARITIMA

De acuerdo al Art. 127 de la Ley de Navegación una Empresa Marítima es el conjunto de trabajo de todos los empleados a bordo y en tierra, de elementos materiales (buques, edificios, bienes muebles e inmuebles) y de valores incorpóreos (prestigio, honor, responsabilidad del servicio), coordinados para la explotación de uno ó más buques.

1.1. SERVICIO REGULAR DE LINEA

Es el servicio de transporte marítimo que ofrece una línea naviera en forma regular en determinado mercado. Se caracteriza por mantener dicho servicio básicamente a -- puertos bases de ahí a que tenga que mantener determinada preferencia. Basado en itinerarios.

1.2. CONFERENCIAS DE FLETES

Los armadores llegaron en base a propia experiencia a la conclusión de que era necesario unirse. Lo hicieron por primera vez en 1875, en un tráfico muy especial: en el servicio de cargas entre la India e Inglaterra. Nació -- así la primera Conferencia Marítima de Armadores, que es simplemente la unión de varios armadores para atender un servicio de cargas entre puertos y el compromiso de cumplirlo regularmente.

La constitución de la Primera Conferencia, fue consecuencia de la apertura en 1869 del Canal de Suez y del advenimiento del primer buque de vapor.

Antiguamente todos los armadores ofrecían servicios trampa y fueron los ingleses los primeros en unirse para permitir una mayor regularidad y monopolizar un servicio -- evitando además la competencia entre sí.

En 1875, siete armadores se unen para servir el puerto de Calcuta con la costa oeste de Inglaterra. Esto produce la reacción de los industriales ingleses que maneja--

ban las hilanderías de Manchester, produciéndose así la primera reacción de los cargadores hacia la unión de -- los armadores, para lo cual contrataron un buque trampa (outsider) y así contrarrestaron la unión de los armadores.

OUTSIDER.- Es una línea que participa en un tráfico sin pertenecer a una Conferencia y que por lo tanto, no res peta las reglas establecidas por ésta.

Actualmente las circunstancias no han cambiado, los armadores se unen para fijar las tarifas de fletes y evitar la competencia entre sí, lo que implica de alguna manera, un perjuicio para el embarcador que debe pagar tarifas más elevadas, a fin de obtener un mejor servicio regular.

Esta historia se ha mantenido a través del tiempo con los mismos principios de 1875 y la reacción de Manchester, perfeccionándose los controles con medidas más sutiles.

Es así como después de la Segunda Guerra Mundial se organizan "pools" de cargas dentro de las conferencias, aumentando los sistemas de defensa de los armadores, imponiéndose ciertas condiciones a fin de que los embarcadores estén obligados a transportar dentro de la conferencia; claro ejemplo es la "rebaja diferida" (deferred bonus), que consiste en otorgar una rebaja, por ejemplo, del 10% a un embarcador, la que será recibida por éste, 6 meses después de haber realizado el transporte "siempre y cuando" haya continuado siendo leal a la conferencia, o sea, haya transportado (él o sus empresas asociadas) solamente en buques de armadores de la conferencia y en las condiciones por ella establecidas.

De esta manera los productores o embarcadores se ven -- obligados a mantenerse dentro de la conferencia, ya que los bonos acumulados serán mayores que las ventajas que

podría obtener trabajando con un armador outsider, como se define a aquellos que operan fuera de las conferencias.

Las conferencias poseen tarifas comunes para defenderse de la competencia entre los propios armadores. Para fijar esas tarifas se toman en cuenta una serie de elementos como la estimación de los gastos de los buques que operan en el tráfico servido por ellas. La composición de las tarifas de fletes son definidas en las conferencias por los "comités de tarifas", quienes básicamente tienen en cuenta como unidad de medida los siguientes rubros:

1.3. ESTIMACION DE UN VIAJE

Cuando una empresa naviera recibe la oferta de mover alguna carga, ésta realiza la estimación de la duración del viaje y el costo del mismo, para lo cual considera los siguientes factores:

- a) El Barco.- Que tipo de barco es, cual es su peso muerto, la velocidad que desarrolla, así como el consumo de combustibles IFO y MDO que tiene el barco navegando y en puerto. Como debido a la ingeniería de los motores, a mayor velocidad aumenta el consumo de combustibles y entonces hace la estimación a diferentes velocidades para ver cual es la que da el consumo óptimo para que pueda obtener utilidad por el viaje. Se utiliza la siguiente fórmula para estimar el tiempo que tardaría un barco en recorrer una determinada distancia (del puerto de carga al puerto de descarga) a las diferentes velocidades del barco máxima, normal y económica.

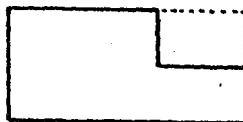
DISTANCIA	VELOCIDAD	24 HORAS	TIEMPO QUE
A RECORRER	DEL BARCO	QUE TIENE UN DIA	TARDARIA EL
	(NUDOS)		BARCO EN RE
			CORRER LA -
			DISTANCIA

b) La Carga.- La empresa naviera analiza el tipo de mercancía a transportar y apoyado en libros relativos a la misma, calcula de acuerdo a la cantidad a mover, cuanto cubica o qué espacio ocupa en las bodegas del barco tanto en fardos (bultos) como a granel.

Se debe tomar en cuenta lo largo, lo ancho, la altura, el peso o sea las características de la mercancía para que así pueda establecer el flete.

Por ejemplo, si la mercancía ocupa mayor espacio que lo que pesa (plumas de ganso) se cobra por el espacio, por lo contrario, si pesa más del espacio que ocupa (plomo) se cobra por lo que pesa. O si es de forma desigual se cobra como si fuera rectangular o cuadrada, ya que quedan espacios muertos los cuales no se pueden utilizar.

Ejemplo: Para mover este tipo de caja, se cobra como si estuviera rectangular.



Se analizará a su vez, si es un producto normal ó si es peligroso para darle otro tratamiento.

c) Puerto de Carga/Descarga

Aquí determinaremos en base a los puertos de carga/descarga, las características del barco, los ritmos de carga y descarga que se habrán de ofrecer al embarcador (es) y en que términos se habrán de realizar estas operaciones.

En base a todo lo anterior se logrará estimar la duración del viaje, tomando en cuenta lo siguiente:

c.1. Distancia en millas del puerto donde este el barco, al puerto de carga y se anotan las millas a recorrer, las cuales se convierten a días de acuerdo a la fórmula señalada en el inciso a)

c.2. Días de estadía en el puerto de carga.

Se calculan en base a las toneladas a cargar/descargar, los ritmos en que se pacta, o el número de ganchos que van a trabajar, si es tiempo ordinario o extraordinario lo que se va a trabajar en el buque, no olvidando los impondables como mal tiempo, congestiónamiento, descomposturas, etc.

$$\frac{\text{MAXIMO TONS}}{\text{A CARGAR}} \cdot \frac{\text{RITMOS O DIAS DE ESTADIA}}{\text{GANCHOS}} =$$

c.3. Distancia a navegar entre el puerto de carga al puerto de descarga igual que en el punto c.1.)

c.4. Días de estadía en el puerto de descarga (igual al inciso C.2.)

c.5. Se da un margen de holgura para el tiempo de travesía y un margen de holgura para el tiempo de estadía en los puertos de carga/descarga.

c.6. Se suman los días de navegación y los días en puerto y eso nos da como resultado el tiempo estimado para el viaje.

DIAS DE NAVEGACION + DIAS EN PUERTO = DIAS ESTIMADOS
PARA REALIZAR
EL VIAJE

d) Costo del viaje

Egresos:

Renta Diaria del Buque: incluye los siguientes factores:

- d.1. Salario de los tripulantes
- d.2. Avituallamiento
- d.3. Mantenimiento
- d.4. Refacciones
- d.5. Dique
- d.6. Seguros (casco y maquinaria)
- d.7. Depreciación (capital e intereses)
- d.8. Gastos de administración

La renta se calcula en base a los gastos que haya tenido el buque en el año anterior:

RENTA DE UN BUQUE = RENTA DIARIA X DURACION DEL VIAJE

e) Combustibles

La mayoría de los buques consumen de dos tipos diferentes de combustibles:

IFO.- Intermedial Fuel Oil (menos caro)

MDO.- Maritime Diesel Oil (es más caro)

El IFO es un combustible que se utiliza para que funcionen la máquina principal y las otras máquinas cuando el barco va navegando; es más pesado que el MDO.

El MDO es un combustible que se emplea para que funcionen los generadores tanto navegando como en puerto. Es más ligero que el IFO.

De acuerdo a las características del barco, consumirá combustible IFO navegando y en puerto o únicamente navegando.

Debido a que en México se dan precios diferentes de los combustibles para las diferentes banderas, como: Bandera Mexicana, precio más económico
Bandera en proceso de abanderamiento, otro precio(+ caro)
Bandera Extranjera, se le da precio internacional,
Entonces se cobran dos recargos:

BAC Bunker Adjustment Charge

CAC Currency Adjustment Charge

Estos recargos se cobran uno para ajustar el precio de los combustibles y el otro para ajustar las fluctuaciones de la moneda.

El costo de los combustibles se determina de la siguiente manera:

Para el Combustible Navegando:

Días Navegando X el consumo del Barco (IFO) X el precio del Combustible

Para el Combustible en Puerto:

Total de Días X el consumo del Barco (MDO) X el precio del Combustible del Viaje.

f) Gastos de Puerto

Al arribo: Práctico

Lancha

Remolcadores

Amarradores

Derechos Portuarios

Autoridades Portuarias

Gastos Varios

Movimientos del Buque

Tiempos Pérdidos

Al Zarpe: Práctico

Lancha

Remolcadores

Desamarradores

Autoridades Portuarias

Gastos Varios

Gasto de

Puerto: Costo Promedio de la Entrada y Salida del Buque de cada Puerto.

f.1. Gastos de Carga y Descarga:

Desestiba abordó

Estiba a bordo
 Manejos en Tierra
 Movimientos
 Alijo-Lanchaje
 Renta de Equipo.- Maniobras
 Reparación de carga
 Acondicionamiento de bodegas
 Vigilancia de la Carga
 Material de Estiba y Trinca
 Muelleaje de Carga
 Aduana y Capitanía
 Gastos Consulares
 Correo-Teléfono-Telex
 Gastos Varios
 Tiempos Perdidos

A todos estos gastos de la Carga y Descarga se debe considerar si fué en Tiempo Ordinario, Tiempo Extraordinario ó Tiempo Mixto y se saca el costo promedio de ellos.

Los costos de la Carga y Descarga en la mayoría de los -- puertos se calculan por tonelada de peso, pero existen -- otros en los que se cobra por tonelada fletada, lo cual - se debe considerar para el cálculo de los gastos de Carga y Descarga, de acuerdo a los puertos que toca ese buque - en su ruta.

Gastos de Carga y Descarga = Promedio de costos para Car-
 ga y Descarga de Tiempo Ordi
 nario y Extraordinario X to-
 nelada (de peso o fletada se
 gún sea el caso)

F.2. Reserva para Manejo de Contenedores.

Estiba y Desestiba a bordo
 Manejos en Tierra
 Remociones o Movimientos
 Trincado y Destrincado
 Renta del Equipo

Material de Trincado
 Acondicionamiento Bodegas
 Muellaje
 Tarja
 Vigilancia
 Gastos varios
 Transbordos
 Transporte terrestre
 Tiempos perdidos
 Acarreos
 Almacenaje
 Vaciado
 Llenado
 Refrigeración
 Limpieza y fumigación
 Mantenimiento
 Reparaciones
 Inspecciones
 Demoras

Gastos de Contenedores = Renta + Pick Ups - Drop
 Offs + Handlings + Seguro del
 contenedor - Limpieza del con-
 tenedor + Reparaciones + Mis-
 celáneos (5) X el número de
 contenedores que se están mo-
 viendo.

g) Seguros y Reservas

Las reservas las dividimos en dos:

1 Reserva para el Seguro de P & I (carga)

P & I Protección and Inmediately

Protección e Indeminización

Este seguro lo debe tener la empresa como protección de la carga que mueva. Se contrata por viaje este seguro, tomando en cuenta los puertos que vaya a tocar.

Como todo seguro, tiene su deducible y si este deducible

es mayor y cubre las reclamaciones que se hagan en ese viaje, no se reclaman al P & I, pero en el caso contrario si el deducible es menor que las reclamaciones, entonces si se utiliza el P & I.

Como en todos los seguros, la prima a aplicar en el seguro marítimo se fija en base a los antecedentes, si el buque tuvo muchas reclamaciones, la prima del seguro es mayor y por el contrario si fué menor el número de reclamaciones, la prima es menor.

Deducible	Reclamación	Deducible	Reclamación
	Reclamación		
	Reclamación		
Saldo Mayor		Saldo Mayor	

2. Reserva para Conferencias y Pools.

Esta reserva se utiliza para cubrir las cuotas correspondientes a la participación y membresía de un servicio regular de línea dentro de una Conferencia o Pool.

Estas cuotas son básicamente aportadas por cada uno de los Miembros de la Conferencia o Pool, para poder cubrir los Gastos Administrativos como salarios, renta, luz, teléfono, mantenimiento, mobiliario y equipo, papelería que son utilizados por los agentes que administran el pool.

Al igual que en P & I, se va a aplicar un porcentaje determinado dependiendo de lo que se aporte como reserva para la Conferencia o Pool, lo cual se va a fijar a principio de año, tomando en cuenta la estimación de los viajes a realizar en ese año y la cuota anual se prorrateará para cada viaje.

Las líneas miembro hacen una revisión mensual o trimestral, para saber cual ha sido su participación real y establecer su cuota anual.

Reserva para Conferencias = Cuotas anuales a Conferencia o Pools Prorateadas entre el número de viajes estimados en el año.

h) Comisiones

Se pagan comisiones por concepto de:

1. Agentes
2. Corredores de carga
3. Por manejo de contenedores
4. Fidelidad a la conferencia

1. Comisiones a los agentes (Agency Commission)

Al hablar de un servicio regular de línea, generalmente los agentes consignatarios de buques de cada puerto, cobran un porcentaje por carga de exportación. Este porcentaje principalmente se aplica al flete neto cobrado por esa carga. Se aplica por lo regular el 5% sobre fletes de exportación y el 2.5% sobre fletes de importación.

Bajo Flete Neto

(Cuota base por extrafletes únicamente)

Promedio : 5% exportación

2.5% importación

2. Corredores de carga (Brokerage)

Al hablar de servicios trampa, las comisiones que se pagan son totalmente diferentes, ya que se trabaja generalmente en base a pago de honorarios, de acuerdo a las funciones que esté desarrollando el corredor de carga para ese viaje en específico.

Comisión a Corredores = Porcentaje por flete neto

Promedio = 5% exportación

2.5% importación

3. Manejo de contenedores (Container Handling Fee)

Se le paga una comisión al agente, por el manejo de contenedores, debido a que esta comisión se calcula de diferentes maneras aplicando generalmente un pago de manejos de contenedores, el cual se aplica para cada contenedor que se maneja y va a variar de un agente a otro.

4. Comisión de fidelidad (Fidelity Commission)

Esta comisión se refiere al porcentaje que se retorna a los embarcadores por transportar sus mercancías fielmente con una línea de la conferencia. La conferencia es la que fija este porcentaje.

Este porcentaje se paga de dos maneras:

- a) Diferido. Que significa que se pagará este porcentaje en un tiempo determinado
- b) Inmediato. Donde el porcentaje se paga de inmediato al liquidar el monto de su conocimiento de embarque.

Fidelity Commission = Deferred Rebate

Comisión de Fidelidad = Rebaja Diferida

Fidelity Commission = Immediate Rebate

Comisión de Fidelidad = Rebaja Inmediata

i) Paso de Canal

Aquí se anotan todos los gastos que se generan por cruzar ya sea el canal de Panamá o el canal de Suez. Con todo lo anterior, o sea la suma del inciso a, b, c, d, e, f, g, h, i, y j nos dará el total de gastos que se estima se puede incurrir en este viaje.

Ahora veamos los ingresos.

k) Ingresos

Se van a integrar al multiplicar el tonelaje máximo posible a mover por el flete a cobrar

Ingresos = tonelaje máximo posible a mover \times por flete

Para el caso de los servicios trampa, el flete se fijará por la oferta y la demanda mundial de mercancías, para lo cual se apoyan las navieras en informes o reportes semanales de los fletes que se están cobrando en el mundo para cada mercancía a granel que se está transportando.

En el caso de los servicios regulares de línea se toma el siguiente procedimiento, el cual fijará cada Conferencia o Pool.

Bases por Flete.

Las cuotas de fletes son aplicadas empleándose una de las siguientes bases, conforme lo que indique esta tarifa:

P = por tonelada bruta de 1,000 K (TM)

M = por metro cúbico (m³)

P/M = por tonelada bruta (TM) o por metro cúbico

U = por unidad o por pieza

Son aplicadas bajo términos de servicio de línea (Liner Terms).

Se entiende por fletes en "Servicio de Línea"(Liner Terms) los fletes para mercancías colocadas bajo y al alcance del gancho de carga del barco, cubriendo su cargadura y estiba abordo, su transportación del puerto de carga al de destino y la descarga en el mismo, hasta el alcance del gancho de carga.

Pago del Flete y Responsabilidades del Embarcador y/o Consignatario.

El flete se calcula en base a los pesos, medidas e informaciones declaradas de los embarcadores, en los conocimientos de embarque y sujetas a la verificación del transportista.

La medición y pesada debe ser efectuada a la descarga - tomando en cuenta la contracción, evaporación, pérdidas residuales, etc. sufridas por la mercancía durante su transporte.

Todos los pagos son en dólares o en pesos; pero de -- acuerdo a la cotización del dólar.

El transportista tiene el derecho de solicitar de los embarcadores siempre y cuando lo juzgue necesario, una copia del pedimento o gufa de exportación, emitida por la autoridad competente del país respectivo, para verificar la exactitud de la información registrada en los conocimientos de embarque.

Se cobra en base a lo que el producto tenga: más peso, - largo, etc. (Revenue Tons.)

Aplicación de esta Tarifa para la Determinación del -- Flete de las Mercancías.

I. Verificar si existe el registro específico del nombre exacto de la mercancía en la tarifa, así como su correspondencia en la NABANALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio) o en las fracciones arancelarias de los impuestos generales de importación y exportación del país.

Los responsables por las informaciones y/o cobro de fletes, no deberán aplicar a las mercancías, los -- fletes de cualquier otra descripción que no sea la específicamente establecida.

II. En el caso de no encontrar descrita en alguna partida específica del grupo de mercancías, se aplicarán las condiciones de mercancía N.E. (No especificada)

III. Las cuotas básicas de fletes registradas para unidades completas, sólo deberán extenderse a sus accesorios, partes y piezas si así está claramente especificado en la tarifa.

En casos contrarios los accesorios, partes y piezas de una mercancía deberán ser considerados como carga o mercancía N.E.

IV. Todo ajuste o reajuste de fletes de mercancías, podrá hacerse mediante solicitud al Comité de México del Acuerdo de Tarifas y Servicios.

Fecha Efectiva Para la Aplicación del Flete.

La fecha de salida del barco del puerto de carga, determinará el flete, debe ser aplicado para embarques efectuados durante la escala del barco en el puerto en cuestión.

Vigencia de los Fletes.

Los fletes de esta tarifa entrarán en vigor a partir de la fecha de su aprobación por las autoridades gubernamentales competentes de ambos países y serán vigentes hasta su renovación, con excepción de los fletes especiales, promocionales y/o temporales, que expirarán en la fecha prevista.

Compromisos de Carga.

Los bookings no deberán ser hechos con una anticipación mayor a 30 días.

Los compromisos estarán sujetos a las condiciones, reglas, cargos, recargos y fletes en vigor en esta tarifa, en la fecha de salida de puerto, del barco en que haya sido embarcada la mercancía, materia del compromiso.

El embarcador, ya sea directamente o a través de sus representantes, deberá declarar en los "conocimientos de embarque" y el agente consignatario de buques deberá transcribir en los respectivos manifiestos de carga, los datos siguientes:

- Número de bultos y/o piezas
- Peso bruto total, en kilogramos o toneladas métricas
- Volumen total, en metros cúbicos, con aproximación hasta decímetros cúbicos
- Valor comercial en dólares, cuando el flete sea ADVALOREM, o cuando haya aplicación de adiciones Advalorem.
- Dimensiones y peso unitario de cada bulto o pieza en el sistema métrico decimal.

Clasificación del International Maritime Dangerous Code (IMCO) a los que corresponde la mercancía en casos de - que se trate de mercancías peligrosas.

Entonces ya una vez integrados los gastos y los ingresos, se procede a sacar el LEFT FOR HIRE, que es la cantidad que resulta de dividir la resta de los ingresos(-) los egresos entre el número de días del viaje o sea, la cantidad que queda para que pueda pagar la renta del -- barco y no perder en un viaje.

Left For Hire = Ingresos-Egresos
 Duración del viaje
 dado en días

Al sacar el Left For Hire se obtiene el punto de equilibrio en donde la empresa ni gana ni pierde al pagar determinada renta diaria por el barco.

El costo de la mercadería es también un elemento, pero no básico, para determinar la tarifa, por cuanto normalmente el seguro de carga no es un problema del armador, salvo casos muy especiales.

Los analistas deben considerar además las posibilidades que tienen los armadores de operar sus buques siempre - completos en el tráfico. Para ello todas las conferencias tienen o toman lo que se llama la "carga de base", o sea una carga normalmente unitaria, cualquiera sea, común en un determinado tráfico, que puede permitirle al buque salir con una utilidad a partir del cual los resultados de los viajes comenzarían a ser redituables.

Existen actualmente en el mundo unas 360 conferencias, no todas están activas o vigentes, varias de ellas, están "dormidas", como se las define en el negocio naviero cuando no están en actividad y pueden tener vigencia nuevamente, en esa condición están, por ejemplo, las -- que formaron antiguamente entre el continente europeo y el Reino Unido.

Conferencias.- Asociación de líneas que se unen para establecer las tarifas aplicables y puertos para determinado tráfico, así como para fijar las reglas para el transporte de las mercancías en términos de una competencia leal entre ellas.

Es importante destacar que el negocio naviero se rige básicamente por normas y tradiciones que impusieron los ingleses (la primera Ley de Reserva de Carga - Oliverio Cromwell 1,600). Estos perdieron su hegemonía no hace muchos años atrás, pero muchas de sus normas y principios siguen cumpliéndose; aspectos básicos del negocio continúan en buena medida bajo su área de control, tal es el caso del seguro marítimo, o de los laudos o arbitrajes en ciertos conflictos producidos en el transporte marítimo; no es poco usual leer "arbitraje en Londres", en las cláusulas de un contrato de transporte o arrendamiento de un buque.

Dentro de las conferencias existen líneas con membresía y líneas afiliadas. Las líneas con membresía ofrecen un servicio regular y tienen derecho de voto. Las líneas afiliadas no dan un servicio regular o simplemente no tienen derecho de voto.

Existen dos tipos de conferencias: cerradas (closed) o abiertas (open conferences). En las cerradas, el acuerdo de los armadores determina que sólo los que firmen ese acuerdo pueden participar de él, y sólo pueden ingresar a ellas quienes obtengan la aprobación unánime de los armadores integrantes; son un verdadero monopolio. Las leyes antimonopólicas de los EE.UU. no permiten que este tipo de conferencia opere en puertos de ese país. En ocasiones son cerradas por no tener en ese tráfico recursos suficientes como para que participen más líneas.

Con las conferencias abiertas, la diferencia estriba en que pueden ingresar todos aquellos armadores que se --avengan a condiciones estipuladas. Son más flexibles para permitir la entrada de nuevos miembros.

Pese a las conferencias cerradas, no es fácil para los armadores así agrupados controlar al resto que no participa y evitar la competencia, ya que, como fuere dicho, el 60% o más del negocio naviero se realiza mediante buque trampa, pero siendo que, fué necesario controlar la competencia entre los propios armadores agrupados, se organizaron los "acuerdos de pool".

Lo que controla al embarcador es el "deferred bonus", y lo que controla al armador conferenciado son los "acuerdos de pool", mediante ellos, los armadores pueden cargar un determinado porcentaje de los fletes o de las --cargas que se mueven en el área de una determinada conferencia; en el primer caso, el "acuerdo de pool" se --llamará full money pool, y cuando se trata de porcentajes de cargas o tonelajes, se llamará tonnage pool.

Existen diferentes sistemas por parte de una Conferencia para atraer la fidelidad de un embarcador o exportador. Algunas son comunes, otras desconocidas, dependiendo del tráfico y el tipo de mercancías.

DUAL RATE SYSTEM

Es un sistema que usualmente es utilizado en el Lejano Oriente. Consiste en un sistema de dos tarifas diferentes, una para el embarcador que no es Contratista (Contratist and Non Contratist Rates).

DEFERRED REBATE O FIDELITY COMMISSION

Este sistema establece que cada mes, cada 3 ó 6 meses, según la Conferencia, el embarcador presente a la misma, una copia de sus conocimientos de embarque o embarques

efectuados en ese período a fin de que la conferencia le conceda el retorno de un porcentaje previamente establecido (5,10,15%) sobre el flete base que pagó al efectuar su embarque.

Si se da el caso en que este embarcador no sólo hubiera embarcado con líneas de la conferencia, sino con algún Outsider, la conferencia tiene el derecho de cancelarle el porcentaje mencionado.

INMEDIATE REBATE

Es el mismo sistema de retorno de porcentaje sobre el flete Base, pero se aplica en el momento de efectuar el embarque, es inmediato y no diferido.

De la misma forma, las conferencias tienen sistemas o formas que utilizan para combatir a las líneas que operan como Outsiders.

Las líneas de conferencia tratan de mantener siempre al grupo unido y quieren asimismo el 100% del transporte de la carga de determinados puertos, pero siempre existen líneas ajenas a la conferencia que quieren participar, sobre todo cuando el mercado de los buques está bajo, ya que en esta época existen más Outsiders (oportunistas) que tratan de sacar ventaja de esta situación. Para evitar la entrada de estas líneas al tráfico, las líneas de conferencia tienen que tomar determinadas medidas que en el argot naviero se conocen como:

FIGHTING MEASURES:

- a) Se establecen tarifas escalafonarias, es decir que si se embarcan hasta 500 toneladas, por ejemplo, se aplica determinada tarifa, si se embarcan más de 500 toneladas hasta 1,000, se aplica una tarifa menor y así sucesivamente.
- b) Se establecen tarifas promocionales con vigencia de seis meses por ejemplo.

- c) Se ofrecen mayores ventajas, facilidades para embarque de contenedores, como el que se conoce como Container Service Charge por Servicio de Contenedores; o bien, se dan más días libres para regresar el contenedor, entre otros.
- d) Se amenaza a los embarcadores para que si embarcan con un Outsider y después deciden regresar con la conferencia, se le apliquen tarifas elevadas.

Una línea de conferencia se encuentra efectuando sus servicios, cuando el mercado está alto y cuando está bajo, es decir está en situaciones buenas y malas, mientras que un Outsider entra al tráfico cuando le conviene, o sea cuando el mercado está bajo solamente.

Una línea de conferencia hace inversiones que son muy difíciles de calcular y siempre está arriesgando, mientras que el outsider interviene sólo cuando le conviene arriesgando muy poco o nada.

Los Freight Forwarders o Reexpedidores de carga se aprovechan de esta situación y tratan de sacar provecho del cliente y de la línea naviera.

Los reexpedidores son compañías encargadas del manejo de cargas desde su origen hasta su destino final (fábrica) en base a un porcentaje sobre el valor de la mercancía, dependiendo de quien haga el contrato, es decir -- que puede ser él mismo el embarcador o consignatario -- aunque la mercancía no sea propiedad de ellos. En México la mayor parte de los empresarios no saben como utilizar los servicios de una naviera para importar y/o exportar y recurren a los reexpedidores para que les hagan el servicio.

Tal es el caso cuando se ve un embarque en términos -- (LCL) o sea en contenedores que se llenan con varios embarcadores para varios consignatarios, donde casi se --

asegura que intervino un FORWARDER para contratar este servicio, consiguiendo precios más baratos para él, no dándole los mismos precios al embarcador.

1.4. CONFERENCIAS EN LAS QUE MEXICO PARTICIPA

J.M.F.C. Japan Mexico Freight Conference

Cubre el tráfico de Japón a México por ambas costas.

J.L.A.E.F.C. Japan Latin American East Bound Freight Conference

Cubre el tráfico de Japón a Centro América y parte del Caribe incluyendo Venezuela y Colombia lado Atlántico.

G.A.A. Guaymas Association Agreement

El un Pool que cubre el transporte de un sólo producto que es el algodón de puertos mexicanos Costa del Pacífico excluyendo Ensenada, hacia Japón.

E.J.F.C. Ensenada Japan Freight Conference

Cubre el tráfico de algodón y otros productos de Ensenada a Japón.

C.A.M.E.X. Centro America Association Lines

Cubre el tráfico de algodón (previendo otras cargas) - de México y Centro América a puertos del Lejano Oriente y Sureste de Asia excluyendo Japón.

C.A.C.A. Central America Cotton Agreement

Cubre el tráfico de algodón de Centro America a Japón.

Los tráficos que van de:

México/Japón

Lejano Oriente, México y Centro América

Centro América/Japón

no están cubiertos por ninguna Conferencia actualmente.

En la costa Este de Sudamérica existe un acuerdo de Tarifas que es:

ACUERDO DE TARIFAS MEX/BRAS/MEX - Ambos sentidos

Hasta 1974 la Conferencia Brazil/Car/Braz cubría 3 secciones:

- Caribe
- Centro América
- México

La sección Mexicana desapareció en 1974 debido a un Convenio Bilateral celebrado entre México y Brasil, ya que una Conferencia no puede ir en contra de la soberanía de los países.

Cada uno de los países designó a las líneas que participarían en este tráfico.

SUNAMAM Superintendencia Nacional de Marina Mercante designó a Lloyd Brasileiro y a Flota Amazónica para que cubrieran este tráfico.

DGMM Dirección General de Marina Mercante en México, designó a Tansportación Marítima Mexicana como Línea oficial para que representará a México.

Con estó se creó también un Pool para la repartición equitativa de los ingresos producidos por este tráfico.

BRAZIL/CARIBE/BRAZIL

Cubre el tráfico de Brazil al Caribe y viceversa.

RIO DE LA PLATA/CARIBE/RIO DE LA PLATA

Cubre el tráfico de Río de la Plata (Uruguay y Argentina) en tres zonas:

- Caribe
- Centro América
- México

INTERAMERICAN FREIGHT CONFERENCE

Cubre el tráfico del Golfo de Estados Unidos y el lado del Atlántico de Estados Unidos a Centro y Sudamérica. México está sólo en la parte que cubre el Golfo de Estados Unidos a Brasil y Río de la Plata.

BRASIL/ISLAS VIRGENES/PUERTO RICO

Cubre el tráfico de Brasil a las Islas Virgenes y Puerto Rico, ya que de Estados Unidos a las Islas Virgenes es considerado tráfico de Cabotaje.

RIO DE LA PLATA/ISLAS VIRGENES/PUERTO RICO

Cubre el tráfico de Río de la Plata (Argentina y Uruguay) a Puerto Rico e Islas Virgenes, se puede decir que es igual que el anterior.

CONFERENCIAS EN LAS CUALES MEXICO ES MIEMBRO ACTUALMENTE A TRAVES DE TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA QUE ES SU PRINCIPAL EMPRESA NAVIERA

W.I.T.A.S.S. West Indias Trasatlantic Steamship

Esta conferencia fué fundada en 1916, cubriendo los puertos del Norte de Europa y Mediterráneo hasta los puertos de América. Debido al surgimiento de otras Conferencias fué reduciendo su radio de acción.

En la actualidad cubre Escandinavia (Báltico), Norte de Europa y Reino Unido hacia América, Sud-América y el Caribe, excluyendo el norte de España; es para ambos sentidos.

Esta conferencia está dividida en cuatro secciones:

1. Cuban Section

Cubre los servicios de Europa a Cuba

Actualmente no existen líneas que estén cubriendo este tráfico.

2. Mexican Section

Cubre los Servicios de Europa a Puertos del Golfo de México

3. General Section

Cubre los Servicios de Europa a Jamaica, República Dominicana, Haití, Las Antillas, Panamá, Centro-América lado Atlántico y Pacífico, Venezuela, Colombia lado Atlántico y México lado Pacífico.

Los miembros de la Sección General a México son:

NED LLOYD

UCT

CGM

RML (ROYAL MAIL LINES O PSNC)

HAPAG LLOYD

NINICA

DEPPE

TMM

Por falta de suficiente carga al Pacífico, se formaron dos grupos de líneas que tienen derechos por grupo o por líneas. En el caso de que se desintegren estos grupos por alguna razón las líneas participantes regresarán a tener sus derechos por línea como le corresponden como miembros de la Conferencia.

Estos grupos son:

CAS - Central American Service

SAC - Servicios Alemanes Centro-Americanos

Las líneas participantes en estos grupos son:

CAS - CGM

RML

KMSM

ICT

TMM (entró a partir de 1977)

SAC - HALO

MAMELIC (NANICA)

De acuerdo entre España/México entró en vigor en 1981, cubriendo el tráfico de los puertos de España (Norte y Mediterráneo) a Puertos de México lado Oeste, solamente puertos del Golfo.

4. Island Sección

Cubre los servicios de Europa hacia las Islas Guadalupe, Trinidad, Surinam, Martinica, etc.

Cada una de las líneas tiene membreía para determinados tráficos.

Los Miembros fundadores o Founder Members tienen derecho de participar en todas las secciones.

Los miembros de la Sección Mexicana son:

HAPAG LLOYD (HALO)

Tiene derechos del Continente y Transbordo de Escandinavia y Reino Unido al Golfo de México, en ambos sen tidos.

DEPPE

Tiene derechos del Continente solamente al Golfo de México y viceversa.

ICT

Tiene derechos del continente y transbordo del Reino Unido al Golfo de México, en ambos sentidos.

OZ

HARRISON

Sólo tiene derechos del Reino Unido al Golfo de México, en ambos sentidos.

CGM

Tiene derechos a todas las áreas

BROESTROM

CTE

Compañía Trasatlántica Española, tiene derecho a to das las secciones, pero actualmente no es línea activa.

TMM

Transportación Marítima Mexicana, como línea nacio nal tiene derecho a todas las secciones.

También existen otros como la CONECA y CONCA, a las cuales nuestro país no pertenece, cubriendo los Puertos del Mediterráneo al Pacífico.

LA CONFERENCIA MERCI MESSICO

Cubre el tráfico de los Puertos del Oeste de Italia y -- del Mediterráneo de Francia hacia Puertos del Golfo de - Mexico. Está Conferencia les pone como condición a sus miembros, que al pertenecer a la Conferencia, automáticamente son miembros del POOL.

Las ventajas y desventajas para una línea naviera por pertenecer a una Conferencia son:

Ventajas:

- Las tarifas de Conferencia tienen una duración de un año y por lo tanto, se pueden hacer pronósticos de ingresos para la línea dentro de un tráfico de acuerdo a su participación.
- Se tiene el concepto de que la unión hace la fuerza y por lo tanto estabilidad. Un grupo de líneas puede dar un servicio más frecuente y estable, por lo tanto una línea de Conferencia tiene una buena imagen ante el embarcador.
- Un exportador e importador puede programar sus embarques y cerrar contratos a largo plazo por la estabilidad que le proporciona una Conferencia.
- Existen varias líneas dentro del mismo servicio.
- Transporte de volúmenes pequeños.
- Ofrecen al exportador y/o importador una frecuencia regular de salidas.

Desventajas

- Puede ser generalmente más caro que un Outsider.
- El embarcador está comprometido con la Conferencia a un cierto flete.
- Son tarifas Liner Terms (de costado de buque a costado de buque)

- Si la línea que está dentro de una Conferencia no está de acuerdo con alguna decisión de ésta, por mayoría se toma la decisión y tiene que aceptarla.
- En algunos casos cuando sólo existe una línea de determinado país, puede ser que se le deje morir sola, por no convenirle a las demás escalar determinado puerto.
- Una Conferencia no designa participaciones, cada línea gana o pierde de acuerdo con su participación, servicio, políticas, etc.
- Una conferencia puede establecer ciertas limitaciones en lo que se refiere a la flexibilidad operativa.

1.5. POOLS O FUSION DE INTERESES O DE EMPRESAS.

Pool.- Asociación privada de ciertas líneas que deben o no ser miembro se una Conferencia para repartirse en porcentajes previamente establecidos, el movimiento del tráfico objeto del transporte.

Conferencia.- Asociación de líneas para servir las necesidades de una determinada área geográfica del transporte marítimo y para lo cual, establecen ciertas reglas, tarifas, penalizaciones, objetivos, políticas, normas, etc.

En las Conferencias no se establece el reparto de participación de los tráficos. Existen tráficos donde se transportan pocas toneladas, mientras que se realizan bastantes salidas para las diferentes líneas que participan en la Conferencia.

Para evitar lo anterior, se establece una asociación de varias líneas que integran a la Conferencia ajenas a ella y crean un Pool, en el cual se establecen los porcentajes del reparto de cargas entre ellas.

No es una regla que todas las líneas de la Conferencia integren el Pool; ni tampoco debe existir una Conferencia para

que exista un Pool, aunque sí se considera conveniente para la fijación de las reglas y tarifas, la existencia de una Conferencia, para que todas las líneas integrantes del Pool tengan los mismos derechos y responsabilidades.

Cuando participan los miembros de la conferencia en la creación de un Pool, se aplican las mismas reglas de la Conferencia, con sus debidas modificaciones y aportaciones.

Las ventajas de ser miembro de un Pool son las siguientes:

- a) La línea al saber cual va a ser su participación dentro del tráfico, puede reacionalizar sus salidas de acuerdo con su participación.
- b) Las líneas son compensadas o castigadas si no cumplen con el porcentaje previamente establecido. Lo que significa que con un determinado número de salidas deberán cumplir con el tonelaje o ingreso establecido por el Pool y no deberán ni podrán tener más o menos de esa cantidad fijada.

Las desventajas de ser miembro de un Pool son las siguientes:

- a) Cuando el porcentaje de participación fijado ha sido cubierto en un período casi anual, la línea tendrá que rechazar cargas a mover, con tal de no pasarse, o tiene que retrasar la llegada del buque al puerto, para que la carga ofrecida pase a formar parte del período siguiente y no se presenten problemas con el Pool.
- b) Los ingresos son controlados por viaje y por el operador de la línea de acuerdo a los períodos establecidos, para saber la posición o grado de participación de cada uno de los miembros del Pool.

Los Pools se pueden dividir en dos:

- a) Pools de carga
- b) Pools de dinero

a) Pools de Carga

Se establecen los porcentajes de carga que deben ser transportadas por cada línea que participa en el Pool. Son normalmente de aplicación cuando el agrupamiento se realiza para transportar cargas homogéneas que pueden transportarse a granel o no y que ocupan un espacio considerable del buque.

b) Pools de Dinero

Se establecen los porcentajes de dinero que debe obtener cada Línea miembro del Pool. Normalmente son para cargas de tipo general.

Los Pools de Dinero se dividen en dos:

b.1. Pool de Dinero Neto

Se habla de un Money Pool Net, cuando no se incluye en los ingresos, cualquiera de los recargos (CAC Y BAC) .

b.2. Pool de Dinero Bruto

Se habla de un Money Pool Gross, cuando sí se toman en cuenta todos los ingresos y todos los recargos para la participación de las líneas.

1.6. MEXICO PARTICIPA EN LOS SIGUIENTES POOLS

J.M.F.C.

Japan Mexican Freight Conference

México participa en este Pool que es de Dinero Neto donde no se toman en cuenta los recargos.

El reparto de los ingresos es de la siguiente manera:

50% de participación entre las líneas Japonesas.

NYK

NIPPON YUSEN KAISHA

Esta considerada dentro de las líneas más grandes del mundo, ya que cuenta con 365 barcos en su flota.

KKK

KAWASAKI LINE

JL

JAPAN LINE

MOL

MITSUI OSK LINE

y el otro 50% en es para la Línea Mexicana:

TMM

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

Otros Pools en los que México participa y que son principalmente para el movimiento del algodón, son las siguientes:

G.A.A.

Guaymas Cotton Agreement Pool

Es un Pool donde se controla el número de pacas de algodón movidas en el año.

En 1978 y 1979 se logró hacer un acuerdo donde se permitió que México moviera un 45% del total de las pacas. En 1982 aumentó a un 47.5%.

C.A.C.A.

Central American Cotton Agreement

Al igual que el anterior, es un Pool de Carga únicamente. Actualmente México participa con el 20% del movimiento del algodón en este tráfico.

E.J.F.C.

Ensenada Japan Freight Conference

En este Pool de Carga de Algodón, México llegó a cubrir hasta el 49% en octubre de 1982.

1.7. CARACTERISTICAS BASICAS DE LAS CONFERENCIAS.

Es conveniente insistir en que la característica inicial básica de las Conferencias de Armadores es la autodefensa a la competencia entre ellos, a lo que hay que adicionar la competencia con los armadores "outsiders".

Una vez hechos los acuerdos de fletes y cumplidos por todos ellos, al existir armadores que tenían más variedad de fletes que otros, no porque tuvieran más buques o mejores, sino porque hacían acuerdos parciales que sólo -- ellos y los embarcadores conocían, debieron organizarse los pools, a los que también se les puso un tope o control, ya que esos acuerdos no solucionaban las competencias internas en las conferencias, por sí sólo.

Se llegó a un acuerdo por el cual los armadores que cargaban más de lo que les correspondía en el pool (over carrier) y cobraban por lo mismo, más flete, este no se ria capitalizado totalmente, sino que lo tendrían que reintegrar a aquellos que habían cargado menos (under carrier).

Pero también se tuvo que considerar que el Armador que había transportado más cargas y había hecho más fletes, había incurrido en más gastos de carga y descarga que el que no había cumplido con el servicio que le correspondía.

Por lo anterior, se busco un punto intermedio de compensación que no alteraría competencia interna, surgiendo -- con ello el llamado carrying rate o sea los gastos de operación, que es un porcentaje sobre las cargas que los armadores transportaban de más para compensarlas en parte, por estos gastos. Este carrying rate, se fija en un porcentaje de los fletes, que se estima menor a los gastos reales de la carga y descarga.

Realmente estos son meros paliativos, ya que la competencia seguirá existiendo mientras existan dos Líneas sirviendo el mismo tráfico.

Lo mismo ocurre con los outsiders en un tráfico regular, donde si surgen esporádicamente, no es de preocupación para las Líneas que pertenecen a la Conferencia, pero - cuando están regularmente, entonces constituyen un problema.

Cuando están regularmente, los armadores tratarán de vencer al outsider por medio de un acuerdo de carácter comercial, pero si no resulta, las Líneas afectadas aplicarán las llamadas Tarifas de Guerra, que no es otra cosa que trabajar con tarifas de fletes menores a las que cobra el Outsider.

Pero las Tarifas de Guerra tiene como inconveniente que - la mayoría de los buques de las Líneas Conferenciadas -- son elevados en sus costos de operación, por lo que llegan a actuar como Outsider pero contratando buques menores, para poder seguir compitiendo.

Cuando la situación se agrava por la capacidad y poder - del Outsider, se le invita a participar como miembro de la Conferencia, poniéndole un límite o tope conocido como cielo (ceiling).

El Outsider al entrar a ser miembro de la Conferencia, - se deberá comprometer a no sobrepasar ese tope, ni en valor ni en volúmen de fletes, o se le limitará a transportar un determinado tipo de mercancías y cierto tonelaje de ellas.

Un aspecto importante que deberá considerar la línea -- que quiera participar en una Conferencia son los puertos de carga y descarga que se le asignen, ya que lo que produce un flete es determinado, pero el desvío hacia un -- puerto más retirado o donde los costos portuarios son -- más elevados, original mayores erogaciones a la Línea, y de no tomarlo en cuenta, no tendrá manera de compensar los, ya que en los Pools se contabilizan los fletes cobrados.

Existe una tendencia generalizada y aceptada de proteccionismo de los gobiernos de los países en desarrollo hacia su comercio exterior. En 1973, las Naciones Unidas emitieron un Código de Conducta para aplicarse a las -- Conferencias, con el cual, se pretende evitar el mal manejo de ellas, en detrimento de las Marinas Mercantes de dichos países.

Pasarán muchos años para que ese Código quede ratificado pero al menos es un paso importante para tener mayor voz en estas Conferencias y evitar con ello, el monopolio de quienes siempre han tenido el mandato y dominio del comercio marítimo.

1.8. CONVENIOS

Existen Convenios entre dos o más banderas.

Convenios Bilateral.- Cuando participan única y exclusivamente dos banderas y surge del acuerdo entre los gobiernos de dos países en vías de desarrollo para servir sus propios tráficos.

Auerdo Bilateral México-Brasil-México

Es un acuerdo entre los gobiernos de México y Brasil donde se establece que por medio de un organismo designado por ellos y que cambiará año con año, un año México y -- otro Brasil, se encargará de administrar y regular el -- buen funcionamiento del mismo, así como también, cada gobierno asignará a las Líneas que habrán de representarlos.

En dicho acuerdo se estableció el 50% de participación para México y el 50% de participación para Brasil. Cuando se estableció este acuerdo, las Líneas participantes tuvieron que crear el Acuerdo de Servicios y Tarifas, así como el Pool correspondiente.

Las Líneas Navieras que actualmente están participando en este acuerdo son las siguientes:

Representando a México:

- T.M.M. Transportación Marítima Mexicana 50%

Representando a Brasil:

- Compañía de Navegación Lloyd Brasileiro, y 25%

- Compañía Marítima Nacional 25%

Dentro de este tipo de acuerdo se da lo que se conoce como - Waiver, que es un permiso que se extiende para permitir la participación de una tercera bandera en este tráfico. Esta situación se da cuando existen en el puerto embarques de productos perecederos que no pueden esperar en el mismo, más de 15 días y 20 días para los que no son perecederos.

Este permiso lo extiende en México la Dirección General de Marina Mercante (D.G.M.M.) y en Brasil la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM).

Se establecen a su vez, convenios de tarifas, puertos principales de carga/descarga, frecuencias de salidas y tipo de -- servicio que las líneas deben ofrecer.

México también ha firmado convenios con España y Argentina, - los cuales tienen características muy similares al convenio anterior.

1.9. JOINT-VENTURE AVENTURA JUNTA

Es la fusión de tres Líneas en una sola para dar un servicio único. Se nombra al igual que en el Convenio una línea que lleve la administración por año. Se da esto en el Acuerdo México-Brasil.

1.10. LEY DE RESERVA DE CARGA

La función de esta Ley de Reserva de Carga es obligar a las empresas de participación estatal y privadas, al subsidio para fomentar las exportaciones e importaciones, dándoles preferencias a las Líneas Nacionales para que transporten todas las mercancías producto de este tráfico.

Los términos en que deben contratarse los servicios cuando hay una Ley de Reserva de Carga, son los siguientes:

- Deben comprar (Importación)

- F.A.S. Free Along Ship Libre a costado del buque
- F.O.B. Free As On Board Libre Abordo

Deben vender (Exportación)

- C.I.F. Cost Freight and Insurance Costo, Seguro y flete
- C.F. Cost and Freight Costo y Flete

Es importante mencionar que el tráfico de cabotaje es reservado a las Líneas Nacionales.

Para terminar con esta parte, queremos comentarle al exportador e importador mexicanos, que es más conveniente un servicio regular mediante Conferencias que embarcar con un Outsider, que a pesar de ser más caro el servicio conferenciado, es importante considerar que no cualquier buque participa en una Conferencia, lo que implica que la ganancia está en el servicio que se recibe.

2. SERVICIO TRAMPA O FLETAMENTOS

Son servicios irregulares que no tienen una ruta fija, donde los fletes se establecen en base a la Oferta y la Demanda en el Mercado Mundial.

Se conoce como servicio trampa porque los barcos navegan sin un itinerario fijo hasta que ya se encontró una carga y se fija el puerto de carga y descarga.

2.1. A diferencia del Servicio de línea, los barcos tramperos van a donde esta la carga y la llevan hasta donde el embarcador desee.

Las características principales de este servicio trampa son las siguientes:

a) se transportan volúmenes muy grandes de carga generalmente a granel de 3,000 Tons. a 100,000 Tons por ejemplo:

b) Dependiendo del volumen a mover los fletes van bajando

20,000	-	16.50
25,000	-	15.30

c) Se transportan cargas de uno a dos embarcadores para uno o dos consignatarios.

d) Dependiendo del número de embarcadores y consignatarios va a ser el número de puertos de carga y descarga.

Una vez que un embarcador y una empresa naviera han decidido mover una carga de un puerto a otro, las partes interesadas deberán celebrar un contrato, en el cual deberán establecer todas las condiciones que han de regir el mismo, procurando que las dos partes esten de común acuerdo en todas las cláusulas, evitando cualquier duda, para que una vez que se tome la decisión de contratar el servicio, se realice de la mejor manera posible.

2.2. Las cláusulas principales de un contrato de fletamento son las siguientes:

Es un contrato donde se celebra un acuerdo mutuo entre la empresa armadora o dueña del barco _____ con las siguientes características:

1 Descripción del Buque.

Nombre: Letras de llamado
 Año de Construcción
 Tonelaje de Registro Bruto:
 " " " Neto:
 Tonelaje de Peso Muerto
 Eslora total:
 Manga total
 Colados
 No. Bodegas
 No. Escotillas:
 Equipo: No. de Gruas. No. de Plumas y de cuentas Tons.
 Almejas.
 Clasificación:
 y la empresa nombre de los embarcadores
 Se debe fijar si es:
 por un sólo viaje
 por tiempo
 por espacio

Los armadores deben garantizar que el barco es hermético, fuerte y en todo sentido adecuado para el viaje de tan alto grado como el ejercicio de su diligencia pueda hacerlo.

Los armadores deberán proporcionar los planes del buque a los fletadores para el ejercicio de este contrato.

2 Descripción de la carga:

Se debe poner el nombre de la mercancía a transportar y el número de toneladas que se estima cargar con un porcentaje de un 5, 10 a 15% o menos a opción del barco procurando siempre cargar la máxima cantidad posible.

3 Descripción del Viaje:

El embarcador fijará tanto el puerto de carga como el de

descarga de acuerdo a la conveniencia de sus intereses, Sin embargo siempre deberá cargar o descargar a opción del Capitán, en un puerto seguro, donde siempre pueda permanecer a flote. De la misma forma, el muelle donde atraque deberá ser siempre seguro y aflote, ya que se podría poner en peligro la estabilidad del barco y la vida de la tripulación.

Si el embarcador decide descargar su mercancía en dos puertos o en dos muelles en lugar de uno, la línea naviera le cobrará este servicio adicional al embarcador ya que implicará costos de piloto, embarcadores, desembarcadores, remolcados, etc., que cuestan y que repito, el embarcador debe pagar.

El armador será responsable por pérdida o daños a los bienes o por retrasos a la entrega de los bienes solamente si han sido causados por la estiba impropia o negligente de los bienes (si es que fue en términos LIFO), o por negligencia de la tripulación o por hacer que el barco pueda estar más seguro, equipado y suministrado de sus necesidades.

Los daños causados por contactos o por goteo, por olores o evaporación de otros bienes o por la inflamación o explosión natural o empaques insuficientes de otros bienes serán considerados como causados por impropiedad o estiba negligente, aún si en efecto por ello fueran causados.

4 Costos de Carga / Descarga

El embarcador y la naviera negociaran bajo que términos de contrato se transportará la carga.

a) Términos Brutos, totales GROSS TERMS.

La carga deberá ser traída a costado del barco de tal forma que éste sea capaz de tomar los bienes con su propio equipo.

Los fletadores e embarcadores procurarán y pagarán a los hombres alijadores necesarios de tierra y a bordo para hacer el trabajo, el barco únicamente podrá la carga a bordo.

Si las operaciones de carga se efectúan por elevador, la carga deberá ser puesta libre en las bodegas del barco, los armadores sólo pagarán el trimado.

Las piezas o paquetes de carga de alrededor de 2 Tons. de peso, deberán ser cargadas, estibadas y descargadas por los fletadores bajo su costo y riesgo.

La carga debe ser recibida por el comprador por su riesgo y cuenta a costado del buque no retirado de su equipo.

b) FIO-FREE IN AN OUT.

Significa que la carga y la descarga serán por cuenta del contratante.

FIOS.- FREE IN AND OUT . OWED.

Significa que la carga, la descarga, la estiba y el emparejamiento (granos) serán por cuenta del embarcador pero siempre a plena satisfacción del capitán.

FIOSL.- FREE IN AND OUT STOWED / LASHED

Significa que la carga, la descarga, la estiba y el trinidado de las mercancías que por sus características lo requiera será por cuenta del embarcador.

FILO.- FREE IN AND LINER OUT.

Significa que la carga y la estiba serán por cuenta del embarcador y la descarga será por cuenta de la línea naviera.

LIFO.- LINER IN AND FREE OUT.

Significa que la carga y estiba serán por cuenta de la Línea Naviera y la descarga será por cuenta del embarcador.

Generalmente las líneas navieras piden se haga en términos FIOS ya que así los gastos van por cuenta del embarcador.

Los armadores deberán proveer de equipo ya sean gruas, plumas, etc., y de personal de la tripulación que las mueva por si es requerido y si las legislaciones del puerto

lo permiten; sino, el embarcador deberá proveer y pagar al personal de tierra que mueva las gruas o plumas si así se quiere.

Es importante señalar que cualquier gasto o impuesto que se aplique a la mercancía serán por cuenta del embarcador/ receptor.

LINER TERMS.

Términos de Línea donde la carga y la descarga son por cuenta de la línea.

5 Lay Days o días de plancha.

El embarcador establecerá en acuerdo con la Línea Naviera los días de plancha o tiempo en que el barco deberá llegar al puerto a presentar su aviso de listo, el cual va a ser extendido por el capitán en el puerto de carga/descarga - una vez que el barco este listo en todo sentido, con bovedas limpias, secas y listas para recibir carga y con el -- equipo funcionando.

El capitán o los armadores deberán mantener informados a los agentes del embarcador y al embarcador del tiempo en que se estima que el barco llegará al puerto o presentar su aviso de listo con 15 días de anticipación. El segundo aviso se dará a los 7 días y los otros avisos los dará el capitán navegando hacia el puerto de carga y/o descarga con 144, 72, 48, 24 y 12 hrs. antes de arribar al puerto, para que los agentes del fletador empiecen a efectuar todos los trámites para recibir al barco.

El aviso de listo se extenderá en el puerto de carga y/o descarga en los siguientes términos:

WIBON Whether in Berth or Not.

Significa que el barco podrá presentar su aviso de listo si está en el muelle atracado o no.

WIPON Whether in Port or Not

Significa que el barco podrá presentar su aviso de listo si esta en el puerto o no pero si dentro de los límites comerciales del puerto.

WIFPON Whether in Free Practique or Not.

Significa que el barco podrá presentar su aviso de listo si está en libre platica o no.

Estos tres términos quieren decir que si el barco, por congestiónamiento, mal tiempo o alguna otra razón ajena al mismo, no puede atracar para iniciar operaciones y se encuentra listo en todo sentido para recibir carga, podrá extender su aviso de listo si no esta atracado, si esta en el fondeadero del puerto o si no ha tenido su libre - platica o comunicación.

Se puede citar los tres términos o sólo uno dependiendo de los intereses de las partes que integra el contrato.

Aquí se habla de una combinación de terminos que son:

WIBON, WIPON, WIFPON SHEX

Que significa que si está atracado o no, si está en el puerto o no si está en libre platica o no y excluyendo domingos y días festivos.

WIBON, WIPON, WIFPON SHINC

Que significa que si esta atracado en el muelle o no, si está en el puerto o no o si está en libre platica o no incluyendo domingos y días festivos.

Si el aviso de listo no es presentado en los días de plancha que se fijaron para que el barco llegará al puerto y presentará su aviso de listo, el embarcador puede cancelar este contrato y si afecta sus intereses podrá demandar a la empresa naviera.

6 LAY TIME o tiempo para realizar operaciones de carga/descarga.

Una vez que el aviso de listo es extendido, el tiempo empieza a contar para que el embarcador pueda realizar sus operaciones por lo que se establecen otras cláusulas que son:

El aviso de listo se extiende pero sólo es aceptable por el agente del embarcador si se extendió de la siguiente manera:

- a) Por escrito y entregado en horas de oficina, para lo cual se ven las costumbres del puerto si trabaja de Lunes a Viernes o de Lunes a Sábado hasta las 13 hrs. Si es entregado en esta forma el tiempo empezará a contar.
- b) Si se presenta antes de las 12:00 Hrs., el aviso de listo el tiempo empezará a contar a las 13:00 Hrs., de ese mismo día y si se presenta después de las 12 hrs., el tiempo empezará a contar hasta el siguiente día a las 08:00 Hrs.

Ritmos de Carga/Descarga

Para fijar los ritmos de carga/descarga, el embarcador deberá tomar en cuenta las características del puerto, desde su equipo hasta sus costos y las características del barco.

En base a ello sabremos en que términos convendrá más realizar la carga y la descarga. Se fijarán el número de toneladas a cargar por día y el de descarga también por días.

Los terminos son:

- SHEX:** Sundays and Holidays Excluded
 Esto significa que se Excluyen Domingos y Días Festivos para realizar las operaciones de carga/descarga, por lo cual el tiempo no le contará al embarcador en esos días, o sea aquí se para su cómputo del tiempo.
- SHEX:** Saturday, Sundays and Holidays Excluded
 Esto significa que se Excluyen Sábados, Domingos y Días Festivos para realizar operaciones de carga/descarga, por lo que el tiempo no le contará al embarcador es esos días.
- SHEXU.U.:** Sundays and Holidays Excluded Unless Used
 Significa que se están excluyendo Domingos y Días Festivos para realizar operaciones de carga/descarga, pero si son usadas sólo se -

computará el tiempo que se emplee, no precisamente todo el día, sino sólo el tiempo realmente utilizado.

SHEX U.U. 1/2 Sundays and holidays Excluded Unless 1/2.

Significa lo mismo que lo anterior Únicamente que el tiempo empleado del Domingo y de los Días Festivos se computará sólo la mitad del tiempo realmente empleado.

Se emplean estos términos cuando los costos del puerto son muy elevados en Sábados, domingos y días festivos por lo que si se puede, mejor no se utilizan. Ejemplo: puertos de Estados Unidos donde por lo sofisticado de los servicios que ofrecen los costos diarios son muy altos.

SHINC Sundays and Holidays Included

Significa que los Domingos y Días Festivos se incluyen para la realización de las operaciones de Carga/Descarga por lo que el tiempo esta corriendo para que el Embarcador realice sus operaciones de Lunes a Domingo Incluyendo Días Festivos.

SHINC Saturday Sundays and Holidays Included

Significa igual que el anterior Únicamente que también se incluyen los sábados, ya que como lo mencionamos antes, hay puertos donde no trabajan sábados ni domingos, por lo que es necesario considerar este tiempo.

FAC AS FAST AS CAN

Significa que las operaciones de carga/descarga se deberán realizar tan rápido como sea posible, por lo que no se habla de una cantidad determinada de toneladas a cargar y descargar.

A todas estas cláusulas se le agrega el siguiente término: W.P. Weather Permitting: que significa si el tiempo lo permite, principalmente se utiliza cuando se están transportando granos o cargas similares que les afecte la humedad o el frío.

Esta cláusula es a favor del embarcador ya que si esta lloviendo en el puerto mientras las operaciones se estén efectuando, se cerrarán las escotillas del barco y no se trabajará hasta que la lluvia termine por lo que el tiempo de lluvia no se le cobrarán al embarcador.

De la misma forma se aplica para todos aquellos factores climatológicos que pudieran afectar la seguridad de los estibadores y del equipo del barco.

Tampoco se le va a contar el tiempo al embarcador si el barco sufre alguna falla en su equipo como descompuestas en las gruas, plumas, escotillas, etc.

Existe otro término que es el siguiente:

W.W.D. Whether Working Days

Que significa que si son días trabajables el tiempo contará; pero si por alguna razón el puerto no trabaja, no se le deberá computar el tiempo al embarcador.

Como ya se comentó, el embarcador establecerá junto con la Línea Naviera los ritmos de carga en cantidad y bajo que -- términos de efectuarán la carga y la descarga, por lo que se habla del Laytime o tiempo que le pertenece al embarcador para realizar sus operaciones.

Desde que se presenta el aviso de listo hasta que el barco termina sus operaciones de descarga, la empresa naviera y el agente del embarcador, realizarán un Estado de Hechos donde se asientan todos los hechos ocurridos momento a momento de las operaciones del barco.

Este cómputo del Tiempo o Estado de Hechos se puede hacer de dos formas:

a) Separando el Laytime para la Carga y el Laytime para la descarga.

Se hará un estado de hechos para la carga y otro para la descarga.

b) Total de Laytime utilizado para la carg/descarga

Se hace un sólo Estado de Hechos para la carga y la descarga.

Demoras y Despacho

Cuando el tiempo en que estimaron el embarcador y la Línea Naviera no fué suficiente para realizar las operaciones de carga/descarga y se pasan de lo establecido, la Línea Naviera cobrará lo que se conoce como Demoras al embarcador, como una penalización por utilizar mayor tiempo y recordando que un barco cuesta estando atracado y/o navegando.

Por lo contrario, si el embarcador realiza sus operaciones de carga/descarga en menor tiempo a lo establecido, entonces la Línea Naviera le pagará un Desapacho o premio por haber adelantado sus operaciones.

Como por regla, se cobra lo doble por las Demoras que lo que se paga por el Despacho.

A una empresa naviera le conviene pagar más despachos que cobrar demoras, ya que si el barco está disponible en menor tiempo, puede mandarlo a que vaya a realizar inspecciones.

Se deberán hacer inspecciones tanto al barco como a la carga ya que si el barco no está en condiciones de cargar grano porque en un viaje anterior había llevado cierto material o carga que pudiera afectar a la carga entonces los inspectores determinarán que se debe hacer. Y es importante también que se realicen inspecciones a la carga para ver si no viene contaminada y luego se vaya a cobrar a la Línea Naviera por pensar que en el trayecto se afectó la misma.

8) Agentes

En el contrato se establecerá quién de la partes escogerá a los agentes portuarios, si no a cuenta del embarcador o si son a cuenta de la Línea Naviera.

9) Cláusulas Generales de Huelga, Impedimentos, etc.

a) Si la carga no puede ser cargada/descargada por razones de desorden, de agitaciones civiles o de Huelgas o Paros de cualquier clase, esencialmente de los tra

bajadores del puerto, o por razones de obstrucciones o impedimentos fuera del control de los fletadores embarcadores, por causas ajenas a ellos, el tiempo para cargar o descargar, según sea el caso, no deberá contar durante la continuación de dichas causas, previsto que una Huelga o esto, esta fuera de los embarcadores o recibidores, no aumentarán las demoras por las causas antes mencionadas, si las partes no demandan los daños o demoras que deberán ser hechas por los embarcadores/recibidores de la carga o los dueños del barco.

Ni los fletadores ni los armadores serán responsables de las consecuencias de cualquier huelga o amenaza de huelga que afecten la carga, cuando el buque este -- listo para proceder desde su último puerto o en cualquier tiempo durante el viaje al puerto o puertos de carga o después de su llegada ahí, el capitán o los armadores podrán llamar a los fletadores para declarar, que ellos están de acuerdo en contar los Laydays como si no hubiera huelga o amenaza. A menos que los embarcadores hayan dado dicha declaración por escrito con 24 hrs. Los armadores tendrán la opción de cancelar este contrato. Si parte de la carga ya ha sido cargada, los armadores deberán seguir con lo mismo, (flete pagadero de la cantidad cargada únicamente) teniendo la libertad para terminar con la otra carga por su propia cuenta.

Si hay una huelga que afecte la descarga de la carga en o después de la llegada del barco en o fuera del puerto de descarga y si la misma no ha sido colocada con 48 hrs., los recibidores tendrán la opción de seguir esperando al barco hasta que dicha termine, pagando en contra la mitad de las demoras después de la expiración del tiempo estimado para descargar, o si el barco ordena un puerto seguro donde pueda descargar seguro sin riesgos de estar siendo detenido por huelgas o amenazas.

Dicha orden deber ser dada con 48 hrs. después de que al Capitán o Armadores hayan dado la noticia a los embarcadores de la huelga o amenaza, efectuando la descarga.

La entrega de la carga en dicho puerto, todas las condiciones de este Contrato y del Conocimiento de Embarque aplicarán y el buque recibirá el mismo flete como si hubiera descargando en el puerto original de destino, excepto si la distancia del puerto sustituto exceden 100 millas nauticas, el flete en la carga entregada en el puerto sustituto deberá incrementarse en proporción.

También se incluyen cláusulas de guerra y de hielo. Se entiende por guerra cualquier bloqueo o cualquier cuerpo organizado, sabotaje, piratas y cualquier amenaza actual de guerra, hostilidad, operaciones parecidas a guerra civiles, conmociones civiles o revolución.

Estas cláusulas que afectan la seguridad del barco de la tripulación y de la carga deben ser consideradas en todo tipo de contrato.

CAPITULO V

I. TERMINOS DE COMPRA-VENTA INTERNACIONAL
(INCOTERMS)

Los incoterms se crearon para tener un mismo lenguaje en el uso de contratos de comercio internacional, estableciendo reglas -- uniformes internacionales evitando en esta forma que cada quien lo interpretara a su manera.

Se encontró que los importadores y exportadores tenían dificultades en cuanto a:

- 1o. No tenían certeza al realizar un contrato en un país determinado debido a las leyes que lo podían regular.
- 2o. Había dificultades pues en muchas ocasiones la información no era veraz.
- 3o. Cada quien interpretaba a su manera y surgían muchos desacuerdos.

Ante esta situación la Cámara de Comercio Internacional publicó en 1936 normas que evitaban malentendidos, disputas y recursos ante los tribunales perdiendo tiempo y dinero. A estas normas se les conoce como INCOTERMS 1936 posteriormente se reformaron en 1953, 1967, 1976 y 1980; buscando siempre la actualización.

Estas reglas son el resultado del uso constante del comercio -- en particular o del puerto que les establece.

Disposiciones especiales para contratos

- 1o. Las partes podrían adoptar los INCOTERMS como la base general de sus contratos, sin embargo podrán hacer modificaciones a ellas debido a las circunstancias o al interés que se tenga.
- 2o. Se deberá tener mucho cuidado al realizar algún cambio ya

que el asunto de una letra o una palabra puede ocasionar el cambio del carácter del contrato, sobre todo en el uso de - contratos de C & F (Costo & Flete) y CIF (Costo Seguro Flete).

30. Los comerciantes que utilizan estas reglas deberán de estar convencidos de que solo afectará las relaciones entre comprador y vendedor, y de ninguna manera afectará a las partes sea directa o indirectamente, en sus relaciones con el - - transportista o sea relaciones definidas en el contrato de transporte.
40. No ha obligación por parte del vendedor para darle al comprador una póliza de seguro a menos que haya un acuerdo en el contrato de venta.
50. Cualquier documento de transporte que coloque al vendedor a disposición de comprador debe ser claro.

Del 10. de marzo al 11 de abril de 1980 se realizó la conferencia de las Naciones Unidas sobre contratos de compraventa Internacional de Mercancías, teniendo como cede Viena, Austria. Participan 62 países (entre ellos México), el Banco Mundial, 6-organismos intergubernamentales (Comunidad Económica Europea, - la conferencia de la Hoja de Derecho Internacional Privado y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado y la Cámara de Comercio Internacional.

En el caso de México se cree que tiene problemas para incluirse debido a la diversidad de contradicciones de nuestras leyes y a las disposiciones que plantea dicha convención.

La convención esta fijada por sus artículos del 10. al 50. del capítulo I de la Parte I y son:

Artículo 1 -

- 1) La presente Convención se aplicará a los contratos de compraventa de mercaderías entre partes que tengan sus establecimientos en Estados diferentes:
 - a) cuando estos Estados sean Estados Contratantes o
 - b) cuando las normas de derecho internacional privado - prevean la aplicación de la ley de un Estado Contratante.
- 2) No se tendrá en cuenta el hecho de que las partes tengan - sus establecimientos en Estados diferentes cuando ello -- no resulte del contrato, ni de los tratos entre ellas, ni de información revelada por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato o en el momento de su celebración.
- 3) A los efectos de determinar la aplicación de la presente - Convención, no se tendrán en cuenta ni la nacionalidad de las partes ni el carácter civil o comercial de las partes - o del contrato.

Artículo 2 -

La presente Convención no se aplicará a las compras

- a) de mercaderías compradas para uso personal, familiar o doméstico, salvo que el vendedor, en cualquier momento antes de la celebración del contrato o en el momento de su celebración, no hubiera tenido ni debiera haber tenido conocimiento de que las mercaderías se compraban para ese uso;
- b) en subastas;
- c) judiciales;
- d) de valores mobiliarios, títulos o efectos de comercio y dinero;
- e) de buques, embarcaciones, aerodeslizadores y aeronaves;
- f) de electricidad.

Artículo 3 -

- 1) Se considerarán compraventas los contratos de suministro de mercaderías que hayan de ser manufacturadas o producidas, a menos que la parte que las encargue asuma la obligación de proporcionar una parte sustancial de los materiales necesarios para esa manufactura o producción.
- 2) La presente convención no se aplicará a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones de la parte que proporcione las mercaderías consista en suministrar mano de obra o prestar otros servicios.

Artículo 4 -

La presente Convención regula exclusivamente la formación del contrato de compraventa y los derechos y obligaciones del vendedor y del comprador dominantes de ese contrato. Salvo disposición expresa en contrario de la presente Convención, ésta -- no concierne, en particular:

- a) a la validez del contrato ni a la de ninguna de sus estipulaciones, ni tampoco a la de cualquier uso;
- b) a los efectos que el contrato pueda producir sobre la propiedad de las mercaderías vendidas.

Artículo 5 -

La presente Convención no se aplicará a la responsabilidad del vendedor por la muerte o las lesiones corporales causadas a una persona por las mercaderías.

A continuación presentamos una serie de contratos que fueron -- proporcionados por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior; y que por supuesto sólo pretenden dar una idea de un contrato de esta índole ya que cada Institución las ajustará a sus necesidades.

1.1. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION EX WORKS (EX FABRICA, EX MOLINO, EX-
ALMACEN)

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a enajenar y entregar, La Compradora a adquirir y recibir, los productos que pasan a especificarse en naturaleza (peso, valor y volumen, ademas de calidad).

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este instrumento que La Compradora se compromete a pagar será la cantidad de _____

Tercera. Forma de Envío. La vendedora se obliga a suministrar las mercancías objeto de este contrato al lugar acordado o previsto usualmente, cumpliendo las siguientes especificaciones: _____

Cuarta. La vendedora se obliga a entregar los documentos requeridos por el contrato en los términos del presente instrumento.

Quinta. Forma de Pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda mediante Carta de Crédito pagadera a la vista, Confirmada e Irrevocable, con vigencia de _____ meses, en el Banco _____ de la ciudad _____ contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad que amparen la remisión de la mercancía.

Sexta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a entregar la mercancía en su propio almacén y comunicará a La Compradora cuando la mercancía esté a su disposición, lo que hará oportunamente y recibirá la mercancía el día _____ del mes de _____ de 198____, con el objeto de que puedan ser cargados en los vehículos que suministre este último.

Séptima. Embalaje y Gastos de Verificación. La vendedora se obliga a cubrir los gastos de envase, embalaje y operaciones de verificación, como control de calidad, medida, peso y recuento que se realicen para facilitar a la Compradora el recibo de la mercancía.

Octava. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora asumirá por su cuenta los riesgos que pueda correr la mercancía y todos los gastos a su cargo hasta el momento de entrega a La Compradora. Por su parte La Compradora sufragará todos los gastos y asumirá todos los riesgos que la misma pueda correr desde el momento en que ésta haya sido puesta a su disposición.

Novena. Documentos Varios. La Vendedora se obliga, si así se lo solicita La Compradora y por cuenta y riesgo de esta última, a prestar la colaboración necesaria para obtener los documentos expedidos en el país de entrega y/o de origen y los que pudiera necesitar para la exportación y/o la importación, inclusive los requeridos para el tránsito por terceros países.

Décima. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto.

El representante de La Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora y si esta lo estima conveniente lo firmará en conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora y firmado por La Vendedora servirá de certificado de calidad del producto. El supervisor de La Compradora a que se refiere esta cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha en que la Compradora tenga a su disposición las mercancías previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Décima Primera. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga, a solicitud, costo y riesgo de la Compradora, a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana, un certificado de origen de la mercancía objeto del presente contrato.

Décima segunda. Aranceles Aduaneros e Impuestos. La Compradora se obliga a pagar los derechos arancelarios e impuestos de exportación que se causen con motivo de las operaciones derivadas de este contrato, así como los de importación.

Décima Tercera. Legislación Aplicable. En todo lo conve nido y en lo que no se encuentre expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana, y en su defecto, por los usos y prácticas comerciales observadas en México.

Décima Cuarta. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de las cláusulas de este contrato y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Quinta. Avisos y Notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora :

La Compradora :

CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION FRANCO VAGON (FOTIFOR-FREE ON TRUCK/
FREE ON RAILROAD-LIBRE EN EL VAGON DE FERROCARRIL, -
PUNTO DE PARTIDA CONVENIDO).

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga enajenar y entregar, y La Compradora a adquirir, los productos que pasan a especificarse en naturaleza (peso, valor y volumen, además de calidad).

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este instrumento que la Compradora se compromete a pagar es la cantidad de _____ conforme a la cotización Franco Vagón (INCOTERMS 1980) en _____ (indicar punto de partida del vagón de ferrocarril).

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a suministrar y enviar las mercancías objeto de este contrato al lugar señalado en la Cláusula anterior cumpliendo las siguientes especificaciones y por vía férrea o por camión: _____ Igualmente, La Vendedora se obliga a enviar los documentos solicitados por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda, mediante carta de crédito pagadera a la vista, con firmada e irrevocable, con vigencia de _____ meses, en el Banco _____ de la ciudad _____, contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a reservar cuando las mercancías constituyan la carga completa de un vagón o una parte sustancial de él, un vagón con el tipo, dimensiones y equipo adecuado, y a cargarla en él a su costa el día _____ de _____ de 198 _____ en _____ (especificar estación de ferrocarril o punto de salida). Para estos efectos La Vendedora se obliga a girar con un mínimo de _____ días de anticipación las instrucciones necesarias para el envío de la mercancía.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se obliga a sufragar los gastos de envase, embalaje y operaciones de verificación como control de calidad, medida, peso y recuento, que se realicen para que la Compradora pueda hacerse cargo de las mercancías, y La Compradora debe dar a su debido tiempo las instrucciones necesarias para el despacho.

Séptima Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora queda obligada a sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías hasta el momento en que el va gón cargado se haya entregado bajo la responsabilidad de la estación de ferrocarril, o la mercancía haya sido entregada en depósito al mismo.

Igualmente, La Vendedora queda obligada a dar aviso sin pérdida de tiempo a La Compradora de que dichas entregas o depósitos de las mercancías en el ferrocarril han sido efectuadas y a facilitar la carta usual de porte. Es de cargo de La Compradora la responsabilidad de dar a La Vendedora las instrucciones para el despacho de la mercancía. A partir del momento de la entrega en depósito al ferrocarril, La Compradora se obliga a hacerse ca rgo de las mercancías, a sufragar desde ese instante todos los gastos y a asumir los riesgos de las mercancías una vez que las mismas se encuentren a su disposición.

Octava. Documentos Varios. La Vendedora se obliga, si así se lo solicita La Compradora y por cuenta y riesgo de esta última, a prestar la ayuda necesaria para obtener los documentos expedidos en el país de entrega y/o de origen y los que necesite para exportar y/o importar las mercancías, inclusive los requeridos para su transi to por terceros países.

Novena. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato. La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto. El representante de la Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora y si ésta lo estima conveniente lo firmará de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora y firmado por La Vendedora servirá de certificado de calidad del producto. El supervisor de la Compradora a que se refiere esta Cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrar en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora. Opcional a la Novena. La Vendedora se obliga a proporcionar a La Compradora un Certificado de Calidad sobre el producto, expedido por (laboratorio o -- institución de verificación), el cual reconocen y aceptan ambas partes.

Décima. Impuestos de Exportación. La Compradora se obliga a pagar todos los derechos arancelarios e impuestos de exportación que se causen con motivo de las operaciones derivadas de este contrato, así como los de importa ción.

Décima Primera. Insolvencia. La Vendedora podrá dar por rescindido este contrato en caso de que la Compradora fuera declarada en quiebra, suspensión de pagos, concurso de acreedoras o cualquier otro tipo de insolvencia.

Décima Segunda. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentra expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana y, en este defecto, por los usos y prácticas comerciales reconocidas por ésta.

Décima Tercera. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de las cláusulas de este contrato y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México del Instituto Mexicano de Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México Distrito Federal.

Décima Cuarta. Avisos y notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora:
La Compradora:

1.3. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS BAJO COTIZACION FAS (FAS-FREE ALONGSIDE-LIBRE COSTADO DEL BARCO)

Primera. Objeto del Contrato: La Vendedora se obliga a enajenar y la Compradora a adquirir, la mercancía individualizada en naturaleza (calidad, peso o volumen o cantidad).

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este Contrato que la Compradora se comprometerá a pagar la cantidad de _____ bajo la cotización FAS (INCOTERMS 80) en _____ (indicar puerto de embarque).

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a enviar las mercancías objeto de este Contrato al lugar señalado en la Cláusula anterior cumpliendo las siguientes especificaciones:

Igualmente La Vendedora se obliga a enviar los documentos requeridos por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de Pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Segunda Cláusula, mediante Carta de Crédito pagadera a la vista confirmada e irrevocable con vigencia de _____ meses en el Banco _____ de la ciudad de _____ contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a enviar y entregar las mercancías al costado del buque (en el puerto de carga designado por La Compradora) el día -- de _____ de 19____, la cual dará aviso a La Vendedora de inmediato. Para los efectos de esta Cláusula La Compradora se obliga a avisar a La Vendedora con una anticipación no menor de _____ días del nombre del buque, lugar de carga y la fecha de entrega del buque.

Sexta. Embalaje y Costos de Verificación. La Vendedora se obliga a sufragar los gastos de embalaje y operaciones de verificación como control de calidad, medida, peso y recuento que se realicen para que la Compradora pueda hacer se cargo de las mercancías.

Séptima. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora se obliga a asumir todos los gastos y riesgos de las mercancías hasta el momento en que hayan sido efectivamente entregadas al costado del buque en el lugar y fecha convenido en la Cláusula Quinta de este Contrato, con inclusión de los gastos derivados de los trámites que haya que realizar para entregar la mercancía al costado del buque. -- Por su parte, La Compradora se obliga a sufragar todos -- los gastos y asumir los riesgos de las mercancías a partir de que éstas se encuentren a su disposición en los términos de este instrumento, así como los gastos adicionales y riesgos por retraso en la carga de la misma, cuando se haya designado barco a tiempo, si ella fué claramente especificada.

Octava. Documentos Varios. La Vendedora se obliga, si así lo solicita La Compradora y por cuenta y riesgo de esta última, a prestar la ayuda necesaria para obtener licencias de exportación o cualquier otra autorización administrativa, con exclusión del conocimiento de embarque y/ o los documentos consulares, expedidos por el país de procedencia y/o de origen a los de tránsito otorgados por terceros países para dicho tránsito. La Vendedora se obliga a proporcionar por su cuenta el documento limpio habitual que pruebe que las mercancías han sido entregadas al costado del buque designado.

Novena. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato, La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto. El representante de La Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora, y si ésta lo estima conveniente, lo firmará de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora y firmado por la Vendedora servirá de certificado de calidad del producto. El supervisor de La Compradora a que se refiere esta Cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrada en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Décima. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga a solicitud, costo y riesgo de La Compradora, a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana un certificado de origen de la mercancía objeto del presente Contrato.

Décima Primera. Impuestos de Exportación. La Compradora se obliga a pagar todos los derechos arancelarios e imprevistos de exportación que se causen con motivo de las operaciones derivadas de este contrato, así como los de importación.

Décima Segunda. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentre expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana y en su defecto por los usos y prácticas comerciales reconocidos por ésta.

Décima Tercera. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de las cláusulas de este contrato y para solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México del Instituto Mexicano de Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Cuarta. Avisos y Notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora:

La Compradora:

1.4. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION FOB (FOB-FREE ON BOARD-LIBRE A BORDO)

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a entregar, y La Compradora a adquirir, la mercancía que pasa a individualizarse en naturaleza (calidad, cantidad, volumen, peso)

Segundo. Precio. El precio de los productos objeto de este instrumento que La Compradora se compromete a pagar será la cantidad de _____ bajo la cotización FOB (INCOTERMS 80) en _____ (indicar puerto de embarque).

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a entregar las mercancías objeto de este contrato en el lugar señalado en la Cláusula anterior cumpliendo las siguientes especificaciones:
Igualmente, La Vendedora se obliga a enviar los documentos requeridos por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de Pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda mediante Carta de Crédito pagadera a la vista, confirmada e irrevocable, con vigencia de _____ meses en el Banco _____ de la ciudad de _____ contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a enviar y entregar las mercancías a bordo del buque designado por el comprador en el puerto de _____ el día _____ de 198 _____ y dar aviso inmediato a la Compradora de este hecho.
Para los efectos de esta cláusula La Compradora se obliga a fletar un buque o reservar a bordo de un buque el espacio necesario por su cuenta y avisar a La Vendedora con una anticipación no menor de _____ días el nombre del buque.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se obliga a sufragar los gastos de embalaje y operaciones de verificación como control de calidad, de medida, peso y recuento, que se realice para que La Compradora pueda hacerse cargo de las mercancías.

Séptima. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora se obliga a cubrir los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías hasta el momento en que efectivamente hayan sobrepasado la borda del buque en el lugar y fecha señalados en la Cláusula Quinta, incluyendo gastos deri-

vados de los trámites que haya que realizar para la carga de mercancías a bordo del buque, e impuestos y cargos que se originen en la exportación, como los costos de cualquier formalidad que deba llenarse para esos fines. Por su parte, La Compradora se obliga a sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de las mercancías desde el momento precisado en el párrafo anterior, así como los adicionales causados por retraso del barco, responsabilidad de carga, o no haber designado el buque a tiempo si las mercancías son debidamente especificadas y así también, cuando el barco está imposibilitado para recibir la mercancía o cese de recibir la carga antes de lo estipulado.

Octava. Documentos Varios. La Vendedora se obliga a obtener por su cuenta y riesgo las licencias de exportación el documento limpio habitual que pruebe que las mercancías han sido entregadas a bordo del buque designado, o cualquier otra autorización administrativa que resulte necesaria para la exportación de las mercancías, y prestar a La Compradora por cuenta y riesgo de ésta última, si así lo solicita, la ayuda necesaria para obtener el conocimiento de embarque y cualquier otro documento, expedido por el país de procedencia y/o de origen y ---- aquel que pueda necesitar para importar al país de destino o el de tránsito que se requiera en terceros países.

Novena. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato - La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto. El representante de La Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora, y si ésta lo estima conveniente, lo firmara de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora, y -- firmado por La Vendedora, servirá de certificado de calidad del producto.

El supervisor de La Compradora a que se refiere esta Cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrar en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Opcional a la NOVENA: La Vendedora se obliga a proporcionar a La Compradora un certificado de calidad sobre el producto expedido por _____ (laboratorio o institución de verificación), el cual reconocen y aceptan ambas partes.

Décima. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga a solicitud, bajo el costo y riesgo de La Compradora a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana un certificado de origen de la mercancía objeto del presente contrato.

Décima Primera. Impuestos de Importación. La Compradora se obliga a pagar todos los derechos arancelarios e impuestos de importación que se causen por motivo de las operaciones derivadas de este contrato.

Décima Segunda. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentre expresamente previsto, este -- contrato se rige por las leyes vigentes de la República Me-- xicana y en su defecto por los usos y prácticas comercia-- les reconocidas por ésta.

Décima Tercera. Arbitraje. Para la interpretación, ejecu-- ción y cumplimiento de las Cláusulas de este Contrato, y para la solución de cualquier controversia que se derive -- del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la comisión para la Pro-- tección del Comercio Exterior del Instituto Mexicano de -- Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, -- Distrito Federal.

Décima Cuarta. Avisos y Notificaciones. Las partes seña-- lan como domicilio para oír y recibir toda clase de avi-- sos y notificaciones los siguientes:

La Vendedora
La Compradora

1.5. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION COSTO Y FLETE (C&F)

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a enajenar y entregar. La Compradora a adquirir y recibir, la mercancía que se individualiza en naturaleza (calidad, peso, volumen, cantidad y valor).

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este instrumento que La Compradora se compromete a pagar será la cantidad de _____ C & F (INCOTERMS 1980) en _____ (indicar puerto de destino).

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a enviar las mercancías objeto de este contrato al lugar señalado en la cláusula anterior cumpliendo las siguientes especificaciones: _____
Igualmente, La Vendedora se obliga a enviar los documentos requeridos por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda, mediante carta de crédito pagadera a la vista, confirmada e irrevocable con vigencia de _____ meses, en el Banco _____ de la ciudad de _____, contra la presentación de la factura, documentos de embarque, certificado de calidad y otros acordados que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a enviar y cargar a costa suya las mercancías en un buque trasatlántico en el puerto de _____ el día de _____ de 198 ____; el puerto de destino será _____. Dicha carga deberá ser notificada de inmediato a La Compradora. La Compradora, por su parte, se obliga a recibir las mercancías en el puerto de destino mencionado, al arribo del buque a dicho lugar, y a aceptar los documentos que de acuerdo al contrato le presente La Vendedora.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se obliga a sufragar los gastos de embalaje y operaciones de verificación, como control de calidad, medida, peso y recuento, que se realicen para que La Compradora pueda hacerse cargo de las mercancías.

Séptima. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora se obliga a su costa a contratar en las condiciones usuales el transporte de las mercaderías hasta el puerto de destino mencionado en la Cláusula Quinta; cargar las mercancías a bordo del mismo en el lugar y fecha indicados en la propia Cláusula Quinta; pagar los fletes y los gastos de descarga de las mercancías en el puerto de desembarque si la línea naviera regular así lo exige en el momento de cargarlas en el puerto de embarque; y asumir todos los -

riesgos hasta que las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.

Por su parte, La Compradora se obliga, con excepción del flete, a pagar todos los gastos que hayan producido las mercancías durante el transporte por mar hasta su llegada al puerto de destino; cubrir los gastos de descarga, incluidos gabaxraje y muellaje, a menos que éstos hubieran quedado incluidos en el flete o al pagar éste; asumir los riesgos de las mercancías desde el momento en que hayan efectivamente sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque; y asumir todos los gastos y riesgos adicionales que se causen después de que las mercancías claramente separadas estén a su disposición en los términos del presente documento.

Octava. Documentos varios. La Vendedora se obliga a obtener por su cuenta y riesgo las licencias de exportación o autorización administrativa necesaria para exportar la mercancía, facilitar de inmediato a La Compradora un conocimiento de embarque limpio y negociable para el puerto de destino convenido y las facturas de las mercancías embarcadas; y si así se lo solicita la propia Compradora, por cuenta y riesgo de esta última, a prestarle la ayuda necesaria para obtener cualquier documento expedido en el país de procedencia y/o de origen, y el que pueda necesitar para importar las mercancías en el país de destino o para tránsito en terceros países y la factura consular. El conocimiento de embarque a que se alude en el párrafo anterior debe amparar las mercancías contratadas, ser fechado en el día convenido y permitir la entrega de dichas mercancías al comprador o a su representante autorizado, e incluirá todos los ejemplares de los conocimientos "a bordo".

La Compradora se obliga por su cuenta y riesgo a obtener y facilitar a La Vendedora las licencias, permisos de importación o documentos similares que resulten necesarios para importar las mercancías.

Novena. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato, La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto. El representante de La Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora y si esta lo estima conveniente, lo firmará de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora y firmado por La Vendedora servirá de certificado de calidad del producto.

El supervisor de La Compradora a que se refiere esta cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrar en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Décima. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga, a solicitud, costo y riesgo de La Compradora, a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana, un certificado de origen y factura consular.

Décima Primera. Impuestos de Exportación e Importación. La Vendedora se obliga a pagar los derechos e impuestos que deban satisfacer las mercancías hasta el momento de ser cargadas, incluyendo los impuestos, tasas o gastos derivados de la exportación y los de los trámites para cargas de mercancías a bordo del buque. Por su parte, La Compradora se obliga a pagar los derechos arancelarios y cualquier otro derecho e impuesto exigibles en el momento de la importación o a consecuencia de la misma.

Décima Segunda. Cesión de Derechos y Obligaciones. Ninguna de las partes podrá ceder o transferir total o parcialmente los derechos ni las obligaciones derivadas de este contrato.

Décima Tercera. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentre expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana, y en su defecto, por lo usos y prácticas comerciales reconocidas por ésta.

Décima Cuarta. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución o cumplimiento de las cláusulas de este contrato y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México del Instituto Mexicano de Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Quinta. Avisos y notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora:

La Compradora:

1.6. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION, COSTO, SEGURO Y FLETE (CIF)

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a enajenar, y la Compradora a adquirir, las mercancías que se pasan a señalar en naturaleza (calidad, peso, volumen y cantidad).

Segunda. Precio. La Compradora se compromete a pagar la cantidad bajo la cotización CIF (INCOTERMS 1980) en _____
_____ (indicar puerto de destino)

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a enviar la mercancía objeto de este contrato al lugar señalado en la Cláusula anterior, y cumplir las siguientes especificaciones:
Igualmente, La Vendedora se obliga a enviar los documentos requeridos por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de Pago del Precio. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda, mediante carta de crédito pagadera a la vista, confirmada e irrevocable, con vigencia de _____ meses, en el Banco _____ de la ciudad _____ contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a enviar y cargar a sus expensas las mercancías en un embarque marítimo por el tipo de barco comúnmente usado para las mercancías de la especie por la ruta usual al --- puerto de _____ el día _____ de 198 _____; el puerto de destino será _____. Dicha carga deberá ser notificada de inmediato a La Compradora. La Compradora, por su parte, se obliga a recibir las mercancías en el puerto de destino mencionado al arribo del buque a dicho lugar, y aceptar los documentos que de --- acuerdo al presente contrato le exhiba La Vendedora.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se obliga a sufragar los gastos de embalaje y operaciones de verificación como control de calidad, de medida, peso y recuento, que se realicen para que La Compradora pueda hacer cargo de las mercancías.

Séptima. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora se obliga a su costa a contratar en las condiciones usuales el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino mencionado en la Cláusula Quinta; cargar las mercancías a bordo del mismo en el lugar y fecha indicados en la propia Cláusula Quinta; pagar los fletes y los gastos de descarga de las mercancías en el puerto de desembarque si la línea naviera regular así lo exige en el momento de cargarlos en el puerto de embarque y asumir todos

los riesgos hasta que las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque. La Compradora por su parte, se obliga a pagar todos los gastos que hayan producido las mercancías durante el transporte por mar, excepto el flete y el seguro marítimo, hasta su llegada al puerto de destino; cubrir los gastos de carga, incluidos gabarraje y muellaje, a menos que éstos hubieran quedado incluidos en el flete o al pagar éste; asumir los riesgos de las mercancías, desde el momento en que éstos haya efectivamente sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque y hacerse cargo de todos los gastos y riesgos adicionales que se causen después que las mercancías claramente separadas estén a su disposición en los términos del presente documento.

Octava. Documentos Varios. La Vendedora está obligada a obtener por su cuenta y riesgo las licencias de exportación o autorización administrativa necesaria para exportar las mercancías; a facilitar de inmediato a La Compradora un conocimiento de embarque, limpio y negociable para el puerto de destino convenido y las facturas de las mercancías embarcadas; y si así se lo solicita La Compradora, por cuenta y riesgo de ésta última, a prestarle la ayuda necesaria para obtener cualquier documento expedido en el país de procedencia y/o origen y que pueda necesitar para importar las mercancías en el país de destino o para tránsito en terceros países.

El conocimiento de embarque a que se alude en el párrafo anterior debe amparar las mercancías contratadas, ser fechado en el día convenido y permitir la entrega de dicha mercancía al comprador o a su representante autorizado. La Vendedora se obliga, igualmente, a obtener por su cuenta y con carácter transferible, una poliza de seguro marítimo que cubra los riesgos de transporte a que de lugar al contrato. Poliza que debe cubrir el precio CIF más un 10% y en la moneda que corresponda a sus estipulaciones.

La Compradora se obliga, por su cuenta y riesgo, a obtener y facilitar a La Vendedora las licencias, permisos de importación o documentos similares que resulten necesarios para importar las mercancías.

Novena. Certificación del Producto. La Vendedora acepta que la Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto. El representante de La Compradora en cada embarque del producto levantará un acta en la que hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora y si esta lo estima conveniente, lo firmará en señal de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora y firmado por La Vendedora, servirá de certificado de calidad del producto.

El supervisor de La Compradora a que se refiere esta -- cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrar en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Décima. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga, a solicitud, costo y riesgo de La Compradora, a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana un certificado de origen de la mercancía objeto del presente contrato y factura consular.

Décima Primera. Impuestos de Exportación e Importación. La Vendedora se obliga a pagar los derechos e impuestos que deban satisfacer las mercancías hasta el momento de ser cargadas, incluyendo impuestos, tasas o gastos derivados de la exportación, así como los derivados de los trámites que haya que realizar para cargar las mercancías a bordo del buque.
Por su parte, La Compradora se obliga a pagar los derechos arancelarios y cualesquiera otros derechos e impuestos exigibles en el momento de la importación o a consecuencia de la misma.

Décima Segunda. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentre expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana o en su defecto, por los usos y prácticas comerciales reconocidos por ésta.

Décima Tercera. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de las cláusulas de este contrato, y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México del Instituto Mexicano de Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Cuarta. Avisos y Notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora:

La Compradora:

1.7. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS
BAJO COTIZACION EX QUAY DUTY PAID (EN EL MUELLE CON
LOS DERECHOS DE ADUANAS PAGADOS) PUERTO CONVENIDO

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a enajenar y entregar, y La Compradora a adquirir y recibir, las mercancías que pasan a especificarse en naturaleza -- (calidad, cantidad, volumen, peso)!

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este instrumento que la Compradora se compromete a pagar será la cantidad de _____ bajo la cotización EX --- QUAY DUTY PAID (INCOTERMS 80) en _____ (indicar el -- puerto de partida.

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a entregar las mercancías objeto de este contrato al lugar señalado en la Cláusula anterior cumpliendo las siguientes especificaciones: _____
Igualmente La Vendedora se obliga a entregar los documentos requeridos por La Compradora en los términos del presente instrumento.

Cuarta. Forma de Pago. La Compradora se obliga a pagar a La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda, mediante carta de crédito pagadera a la vista, confirmada e irrevocable, con vigencia de _____ meses, en el Banco _____ de la ciudad de _____ contra la presentación de la factura, documentos de embarque y certificado de calidad y otros acordados que amparen la remisión de la mercancía.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a colocar la mercancía a disposición de La Compradora en el muelle del puerto designado _____ el día _____ de _____ de 198 _____ dando aviso de inmediato a La Compradora.

La Compradora, por su parte, se obliga a recibir la mercancía una vez puesta a su disposición en el muelle del puerto designado, pagar el precio contractual y aceptar los documentos que de acuerdo al contrato le presenta La Vendedora.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se obliga a cubrir los gastos de embalaje y operaciones de verificación de calidad, de medida, peso y recuento, que se realicen para que La Compradora pueda hacerse cargo de las mercancías.

Septima. Riesgos y Gastos de Entrega. La Vendedora se obliga a asumir cuantos gastos y riesgos pueda ocasionar y correr la mercancía hasta el momento en que sea colocada efectivamente a disposición de La Compradora en el muelle del puerto designado, siempre y cuando el producto sea individualizado debidamente, es decir, puesto aparte o identificado, de tal modo que se le distinga como efecto del contrato. Por su parte, La Compradora se obliga a asumir todos los gastos y riesgos que ocasione y corra la mercancía desde el momento en que haya sido puesta a su disposición, siempre y cuando el producto haya sido individualizado debidamente.

Octava. Documentos Varios. La Vendedora se obliga a suministrar por su cuenta los documentos que La Compradora pueda necesitar para recibir y retirar la mercancía del muelle, en particular la licencia de importación, así como la orden de entrega de la mercancía.

Novena. Certificación del Producto. A fin de certificar la calidad del producto a que se refiere este contrato, La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto, a costa de aquella.

El representante de La Compradora levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de la Vendedora y si ésta lo estima conveniente, lo firmará de conformidad.

El acta levantada por el representante de la Compradora y firmado por La Vendedora servirá de certificado de calidad del producto.

El supervisor de La Compradora a que se refiere esta cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha de entrar en funciones, previa notificación que al efecto se formule a La Vendedora.

Opcional a la NOVENA. La Vendedora se obliga a proporcionar a La Compradora un certificado de calidad sobre el producto, expedido por _____ (laboratorio o Institución de Verificación) el cual reconocen y aceptan ambas partes.

Décima. Certificado de Origen. La Vendedora se obliga a solicitar costo y riesgo de La Compradora, a obtener ante las autoridades competentes de la República Mexicana, un certificado de origen de la mercancía objeto del presente contrato.

Décima Primera. Impuestos. La Vendedora asume todos los derechos e impuestos, inclusive los de despacho en aduana, así como las cargas y tasas que deba pagar la mercancía durante y a causa de la importación hasta su entrega al comprador.

Décima Segunda. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentra expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana, y en su defecto, por los usos y prácticas comerciales reconocidos por ésta.

Décima Tercera. Arbitraje. Par la interpretación, ejecución y cumplimiento de las Cláusulas de este contrato y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Cuarta. Avisos y Notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir toda clase de avisos y notificaciones, los siguientes;

La Vendedora:

La Compradora:

1.8. CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS BAJO COTIZACION DELIVERED DUTY PAID (ENTREGA LIBRE DE DERECHOS)

Primera. Objeto del Contrato. La Vendedora se obliga a ena
jenar y entregar y La Compradora a adquirir y recibir, la
mercancía que se individualiza en naturaleza (calidad, va-
lor, cantidad, peso y volumen).

Segunda. Precio. El precio de los productos objeto de este
instrumento que La Compradora se obliga a pagar será la --
cantidad de _____, bajo la cotización entrega libre de
derechos (delivered duty paid) (INCOTERMS 1980)

Tercera. Forma de Envío. La Vendedora se obliga a enviar
y abastecer las mercancías objeto de este contrato al lu-
gar convenido del país de importación, y cumplir las si---
guientes especificaciones: _____
Igualmente, La Vendedora se obliga a enviar los documentos
requeridos por La Compradora en los términos del presente
instrumento.

Cuarta. Forma de Pago. La Compradora se obliga a pagar a -
La Vendedora el precio pactado en la Cláusula Segunda, me-
diante Carta de Crédito pagadera a la vista, confirmada e
irrevocable, con vigencia de _____ meses, en el Banco
_____ de la ciudad _____, contra la pre-
sentación de la factura, certificado de calidad y otros -
documentos acordados que amparen la remisión de la mercan-
cia.

Quinta. Entrega de la Mercancía. La Vendedora se obliga a
colocar la mercancía objeto del contrato, pagados los dere-
chos de importación, a disposición de la Compradora en ____
de la ciudad de _____
el día _____ de _____ de 198 _____ y notificar a La Com-
pradora, a su costa que las mercancías están a su disposi-
ción en el lugar convenido e, incluso previamente, que ---
ella ha sido despachada a ese lugar, con 10 días de antela-
ción a la entrega. La Compradora, por su parte, se obliga
a recibir la mercancía tan pronto La Vendedora la haya ---
puesto a su disposición en el lugar señalado anteriormente
y aceptar los documentos que de acuerdo al contrato le pre-
sente La Vendedora.

Sexta. Embalaje y Gastos de Verificación. La Vendedora se
obliga a asumir por su cuenta los gastos y riesgos que pue-
da ocasionar y correr la mercancía hasta el momento en que
esté a disposición de La Compradora en el lugar de destino
convenido.
Asimismo, La Vendedora se obliga a controlar, en las condi-
ciones usuales y por su cuenta y riesgo, el transporte de
las mercancías desde el lugar de expedición del país de --
procedencia al lugar de destino convenido, como también --

contratar un seguro de transporte de las mercancías que las cubran de todo riesgo y dar aviso de inmediato a La Vendedora que las mercancías se han enviado a su destino. El aviso tendrá que darlo con la suficiente antelación como para que la Compradora pueda adoptar las medidas que normalmente son necesarias para poder hacer cargo de las mercancías.

Si resulta necesario o habitual descargar o desembarcar las mercancías a su llegada al lugar de destino convenido; cuando se trata de colocarlas, con los derechos de importación pagados La Vendedora, sufragará los gastos derivados de tales operaciones, con inclusión de los de gabaraje, muellaje, almacenamiento y manipulación. Por su parte, La Compradora asume todos los gastos y riesgos que se produzcan desde el momento en que las mercancías se encuentran a su disposición en el lugar de destino -- convenido.

Octava. Documentos Varios, La Vendedora se obliga a obtener por su cuenta y riesgo las licencias de exportación o la autorización administrativa necesaria para exportar las mercancías; facilitar la licencia o permiso de importación, certificado, factura consular: obtener los documentos necesarios para el tránsito por terceros países cuando el caso así lo requiera; facilitar a La Compradora, según los casos, la carta habitual de porte, resguardo del almacén de depósito o resguardo del almacén de depósito en muelle.

Novena. Certificación del Producto. La Vendedora acepta que La Compradora designe un representante que inspeccione y revise el producto.

El representante de La Compradora en cada embarque del -- producto levantará un acta en la que se hará constar la calidad observada en la mercancía por él mismo, documento que pondrá a disposición de La Vendedora y, si esta lo estima conveniente, lo firmará de conformidad. El acta levantada por el representante de La Compradora servirá de certificado de calidad del producto.

El supervisor de La Compradora a que se refiere esta --- cláusula será designado con 30 días de anticipación a la fecha del embarque, previa notificación que al efecto se formule a la Vendedora.

Décima Primera. Legislación Aplicable. En todo lo convenido y en lo que no se encuentra expresamente previsto, este contrato se rige por las leyes vigentes de la República Mexicana y en su defecto por los usos y prácticas comerciales observadas en México.

Décima. Impuestos de Importación. La Vendedora sufragará los gastos derivados del pago de los derechos e impuestos de importación, incluyendo los gastos de despacho de aduana así como también cualquier otro impuesto, tasa o derecho exigible en el lugar de destino convenido y en el momento de la importación de las mercancías.

Décima Segunda. Arbitraje. Para la interpretación, ejecución y cumplimiento de las Cláusulas de este contrato y para la solución de cualquier controversia que se derive del mismo, las partes convienen expresamente en someterse a la conciliación y arbitraje de la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México del Instituto Mexicano de Comercio Exterior con domicilio en la ciudad de México, Distrito Federal.

Décima Tercera. Avisos y Notificaciones. Las partes señalan como domicilio para oír y recibir todo clase de avisos y notificaciones, los siguientes:

La Vendedora:

La Compradora:

2.- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
BILL of LADING

Definición:

- a) Es un documento de titularidad de los bienes,
- b) es un recibo que se dá por los bienes,
- c) es un contrato legal de servicio de transporte marítimo entre armador (dueño del barco) y el embarcador (dueño de la mercancía);
- d) o sea, es un documento de transporte realizado por el transportista, en el cual el embarcador se compromete a entregar las mercancías al destinatario o al agente aduanal según sea el caso (a quien se deberá de entregar el original del conocimiento de embarque debidamente endosado), convirtiéndose - este en evidencia de un contrato de transporte, así como en la prueba de la entrega de las mercancías y que contiene los términos y condiciones del transporte acordados por ambas partes.

Según el Art. II, Frac 3o. y 7o. de las Reglas Haque, el transportista asume las siguientes obligaciones:

Frac. 3o.) Después de recibir los bienes para ser cargados, el transportista, o el capitán, o el agente del transportista; deberá, a solicitud del embarcador, extender a este un conocimiento de embarque mostrando:

- a) Las marcas principales para la identificación de los bienes, ya que estas son proporcionadas por escrito por el embarcador antes de que la carga de dichos bienes comience; dichas marcas son impresas, mostradas claramente si es que los bienes van en cubierta, o claramente en las cajas o cubiertas en que tales bienes esten contenidas, lo importante es que permanescan legibles hasta el -

fin del viaje.

En todo caso,

- b) El número de paquetes, piezas, cantidad o peso que la caja pueda tener, deberá ser proporcionada por escrito por el embarcador.
- c) El aparente orden y condición de los bienes: Con tal que, el transportista, capital o el agente del transportista no estén sujetos a establecer o mostrar en el conocimiento de embarque cualquier marca, número, cantidad o peso, que tengan bases razonables para sospechar que no representan con precisión los bienes verdaderamente recibidos o de los que no hayan tenido medios razonables de checar.

Frac. 7o.) Después que los bienes son cargados el conocimiento de embarque a de ser emitido por el transportista; a el embarcador, si este lo solicita, se hará un "Shipper" B/L (Conocimiento de Embarque al Embarcador), pero a opción del transportista, tal documento de título puede ser anotado en el puerto de embarque por el transportista, capitán o agente con el nombre (s) del Barco (s) sobre los que los bienes hayan sido embarcados y la fecha o fechas del embarque y cuando este anotado la misma, podrá para propósitos de este artículo ser considerada para constituir un "Shipper Bill of Lading".

do el período de carga de un buque cubre el fin de un mes y el principio del siguiente y no es posible ni conveniente para el buque cargarse en el mes más cercano, en dicho caso el buque debe cargarse en el mes más próximo y la carga de que se trate debe ser liberada en el muelle, debiendo estar lista para ser cargada en el mes más cercano.

Direct. B/L ó Conocimiento de Embarque directo

Cubre embarques entre puertos directos de carga y descarga del buque que se trate.

Through B/L ó Conocimiento Embarque para varias líneas

Cubre embarques desde puertos que involucrán transporte para más de una línea transportista.

Cualquier conoc. de embarque emitido para carga embarcada bajo la celebración de un contrato, debe cumplir con los términos de las reglas Haugue desde el momento que este C/E regule las relaciones entre un transportista y un usuario del mismo.

El contrato que hoy en día se realiza entre armadores y fletadores, esta totalmente expuesto en dicho contrato, sin embargo la posición convenida es diferente, pues en el caso que el C/E sea endosado por fletadores a terceras partes se regula bajo la relación que existe entre fletadores y endosatario y deberá cumplir con las Reglas Hague.

Cuando se presente el caso de que una empresa naviera se vea en la necesidad de fletar buques trampa para cargar en el muelle, ya que su tonelaje no es suficiente para cubrir con los requerimientos; emitirá un C/E por la línea transportista del buque

Un conocimiento de embarque puede ser a la orden del embarcador o a la orden del consignatario y también pueden ser un Straight-Bills of Lading (Cuando dan autorización para despachar la mercancía.) Sin un conocimiento de Embarque es emitido a la orden del embarcador, este podrá endosar el juego completo en blanco, o al consignatario nombrado o bien a la orden. Pero sin no esta endosado solamente el embarcador podrá efectuar el despacho de los bienes.

Este tipo de documento es negociable y puede ser entregado en intercambio por bienes, si esta perfectamente endosado.

Un "Straight Bill Of Lading" hecho no para el consignatario nombrado y sin la adición "orden", no es negociable y no puede ser endosado a terceras partes y la transferencia de la propiedad de la carga embarcada en conocimiento de embarque exacto solo puede ser realizada por traspaso.

Los bienes embarcados en un conocimiento de embarque exacto pueden ser liberados solamente al consignatario nombrado en el conocimiento de embarque. En tiempos normales las cargas embarcadas bajo este título pueden ser liberadas al consignatario sin que se produzca el conocimiento de embarque original y contra una garantía personal; puede darse el caso de paquetes de gran valor también sean embarcados bajo este sistema.

Shipper On Board B/L

Es emitido posteriormente después de que las mercancías han sido puestas a bordo.

Received for Shipment B/L

En este se indica fecha actual de embarque, lo cual puede resultar muy importante para bienes que se venden para embarcarse en un determinado mes.

En algunas empresas se acostumbra fechar este tipo de dcos. en el mes próximo a lo requerido por el embarcador, sobre todo cuando

fletado, y también deberá de cumplir con las reglas Hague. En este caso es lógico pensar que el embarcador no estará interesado entre el contrato que regula las relaciones entre fletadores y armadores.

Para que las mercancías sean entregadas por aduana marítima es necesario que el original del conocimiento de embarque sea revalidado, o sea reconocido por la agencia consignataria, del buque que transportó las mercancías; este reconocimiento consiste en comprobar que el documento que se expidió en el lugar de origen de las mercancías.

La agencia consignataria del buque revisa los siguientes puntos de los conocimientos de embarque:

- a) Que se extienda como flete pagado anticipadamente o flete pagado en el lugar de destino, en este último caso, el documento ordinario se obtendrá hasta que el flete sea pagado, este pago se podrá hacer en giro bancario, cheque de caja o certificación a favor de la empresa que aceptó el embarque.
- b) Que sea el conocimiento original, pues de estos se hacen limitadamente (por lo general tres) siempre que el cliente lo solicite, tienen un sello de "Original" y debería de contener la firma autógrafa del armador o de la empresa naviera según sea el caso. Estos son los documentos que sirven para la revalidación.
- c) Que las mercancías descritas en el documento sean las mismas que la existencia física que lleva el buque. Se hace una revisión utilizando las copias del conoc. de embarque los cuales son exactamente iguales a los tres originales con la única diferencia que tienen un sello que dice copia no negociable.

- d) Que este perfectamente endosado, conteniendo la firma original de la persona física o moral que ectúe como destinatario. Cuando se trata de un C/E consignado por algún banco, deberá de estar endosado por dicha institución bancario y con firma de registro.

Cuando la agencia naviera recibe este documento, tendrá que solicitar autorización para entregar la mercancía a la casa matriz - quien a su vez lo solicitará al país de donde procede, quienes - dirán si todo está en orden. De esta forma se obtiene un mayor-control.

Diversas formas de entregar la mercancía

- a) Cuando el C/E viene consignado a la "orden" dicho conocimiento no requerirá de la forma del cliente o del dueño de la -- mercancía pero si necesitará del embarcador, pues la mercancía viene a su cuidado.
- b) Cuando el C/E viene consignado a nombre de un agente aduanal y el mismo revalida este no requiere de ningún endoso.
- c) Cuando viene un C/E y un agente aduanal revalida pero no tramita y otro agente aduanal lo quiere tramitar, entonces el -- primero procederá a desistir de la revalidación, mediante un escrito dirigido a la empresa naviera endosado por el segundo agente aduanal.

Según el Art. 17 de la Ley Aduanera que dice:

O sea que cuando el interesado quiera sacar la mercancía en varios pedimentos, podrá subdividir y despachar de uno por uno, -- siempre y cuando la carga sea identificada. A esto se le conoce con el nombre de Subdivisión de conocimiento de embarque.

Cuando se llega a extraviar el conocimiento de embarque, el destinatario podrá despachar la mercancía por medio de una copia del C/E la cual es certificada por la agencia aduanal. -- Pero esta copia no podrá ser entregada hasta que no se presente una carta de garantía la cual responsabiliza al consignatario sobre la mercancía y garantiza el valor de la misma, excluyendo cualquier reclamación que se pudiera suscitar posteriormente a la fecha de expedición de la copia.

Se presentará una carta de Avería cuando la carga presenta algún daño sufrido durante el embarque, desembarque o trayecto del viaje. Esta carta es expedida por la empresa naviera a solicitud del cliente, señalando en ella la cantidad de carga que se daño.

Por otro lado esta carta permite al cliente obtener un descuento en los impuestos que tenga que pagar en la aduana marítima, y sólo se podrá solicitar en el término de un año, a partir de la fecha en que se descargo el buque. Y se realiza en base al reporte del liquidador que es el que se encarga de supervisar la mercancía en el momento de la descarga del buque, pero si las mercancías sufrieron de algún daño en el almacén no será responsabilidad de la empresa naviera sino de la....

Cuando sobra o falta mercancías, se registran en un documento el cual se le llama "liquidaciones de faltantes y sobrantes". De este mismo documento se puede elaborar el tracer (que veremos posteriormente) el cual es enviado a los demás puertos -- por donde paso el buque y en esta forma la empresa naviera da y recibe información de la mercancía tanto faltante como sobrante.

Certificados de faltantes

Existen dos tipos de certificados:

- a) **Certificados de faltante provisional.**- Lo expide el liquidador sobre el reporte de la mercancía, notificando para que se proceda a verificar si fue bajada por error en otro puerto.

Se hace esta carta dentro de los 2 primeros meses en que se termina de descargar el buque. En este tiempo se realizó una investigación sobre el paradero de la mercancía extraviada a los puertos donde haya pasado el buque.

- b) **Certificado de faltante definitivo.** - Se expide a los dos meses posteriores a la descarga del buque y posteriormente que los puertos hayan respondido al Tracer y después de haber realizado una investigación.

Se entiende por Tracer el documento donde se manifiestan las mercancías faltantes y sobrantes que se encuentran o faltan en los puertos que haya hecho escala el buque durante el transcurso del viaje.

Por lo general se realiza en inglés en base al reporte del liquidador y la original se le entrega a la aduana marítima.

Concluyendo lo anterior podríamos decir que cuando por error la mercancía es bajada en otro puerto diferente al correspondiente se le conc. sobrante y en otro puerto hace falta mercancía, este último extiende un certif. faltante en la aduana marítima quién a su vez verifica en otros puertos si se encuentra este mismo certificado servirá para reembarcar la mercancía sobrante.

Tramites que solicita la Aduana Marítima.

Sobordo.- este documento lo solicita la Aduana Marítima en el momento que se reembarca la mcía. sobrante en otro puerto.

En este documento se manifiesta de que buque fueron bajadas y se mandará al puerto que lo solicita junto

Cuando se llega a extraviar el conocimiento de embarque, el destinatario podrá despachar la mercancía por medio de una copia del C/E la cual es certificada por la agencia aduanal. -- Pero esta copia no podrá ser entregada hasta que no se presente una carta de garantía la cual responsabiliza al consignatario sobre la mercancía y garantiza el valor de la misma, excluyendo cualquier reclamación que se pudiera sucitar posteriormente a la fecha de expedición de la copia.

Se presentará una carta de Avería cuando la carga presenta algún daño sufrido durante el embarque, desembarque o trayecto del viaje. Esta carta es expedida por la empresa naviera a la solicitud del cliente, señalando en ella la cantidad de carga que se dañó.

Por otro lado esta carta permite al cliente obtener un descuento en los impuestos que tenga que pagar en la aduana marítima, y sólo se podrá solicitar en el término de un año, a partir de la fecha en que se descargó el buque. Y se realiza en base al reporte del liquidador que es el que se encarga de supervisar la mercancía en el momento de la descarga del buque, pero si las mercancías sufrieron de algún daño en el almacén no será responsabilidad de la empresa naviera sino de la.....

Cuando sobra o falta mercancías, se registran en un documento el cual se le llama "liquidaciones de faltantes y sobrantes". De este mismo documento se puede elaborar el tracer (que veremos posteriormente) el cual es enviado a los demás puertos -- por donde paso el buque y en esta forma la empresa naviera da y recibe información de la mercancía tanto faltante como sobrante.

Certificados de faltantes

Existen dos tipos de certificados:

- a) **Certificados de faltante provisional.**- Lo expide el liquidador sobre el reporte de la mercancía, notificando para que se proceda a verificar si fue bajada por error en otro puerto.
Se hace esta carta dentro de los 2 primeros meses en que se termina de descargar el buque. En este tiempo se realizó una investigación sobre el paradero de la mercancía extraviada a los puertos donde haya pasado el buque.
- b) **Certificado de faltante definitivo.** - Se expide a los dos meses posteriores a la descarga del buque y posteriormente que los puertos hayan respondido al Tracer y después de haber realizado una investigación.

Se entiende por Tracer el documento donde se manifiestan las mercancías faltantes y sobrantes que se encuentran o faltan en los puertos que haya hecho escala el buque durante el transcurso del viaje.

Por lo general se realiza en inglés en base al reporte del liquidador y la original se le entrega a la aduana marítima.

Concluyendo lo anterior podríamos decir que cuando por error la mercancía es bajada en otro puerto diferente al correspondiente se le conc. sobrante y en otro puerto hace falta mercancía, este último extiende un certif. faltante en la aduana marítima quién a su vez verifica en otros puertos si se encuentra este mismo certificado servirá para reembarcar la mercancía sobrante.

Tramites que solicita la Aduana Marítima.

Sobordo.- este documento lo solicita la Aduana Marítima en el momento que se reembarca la mcía. sobrante en otro puerto.

En este documento se manifiesta de que buque fueron bajadas y se mandará al puerto que lo solicita junto

con el certificado de faltante.

Transbordo.- Es el traslado de las mercancías de un barco a otro o bien del mismo pero en distinto viaje.

Se realiza por conveniencia de una empresa naviera - sin costo alguno en el segundo viaje para el consignatario; puede ser directo o indirecto transbordado indirecto, se realiza cuando las mercancías son bajadas del buque y su estancia en tierra es de más de un día.

Deberán de ser reembarcadas para su destino final antes de 60 días ya que es el tiempo máximo que marca - la Ley para considerarlo como abandono.

Se hace la solicitud por escrito con original y 8 copias. Se entrega el original y 5 copias a la Aduana-Sección Navegación y dos a servicios portuarios, se entregan después de que se haya firmado de conformidad la perdona encargada de la bodega y el que recibe y - posteriormente serán supervisadas por un celador.

En la Aduana se presentará en manifiesto ya sea visado o copias, si estos trámites exceden de 10 a 15 - días a la terminación de la descarga se deberá de pagar a los almacenajes correspondientes.

Transbordo directo. - Se realiza cuando la mercancías bajada del buque y subida a otro mientras ambas -- esten en mismo puerto sigue el mismo tratamiento que el transbordado indirecto sobre la solicitud por escrito y también se le deberá de presentar el manifiesto a la aduana.

Los transbordos se presentan en solicitud de reembarque; en original, cinco copias para la aduana y tres para servicios portuarios

En el calce de este documento la Aduana firma de acuerdo para - que se puedan retirar las mercancías del almacén las mercancías que han de ser reembarcadas o bien para que se pueda retirar --

del buque, para que en esta forma se envíe a su destino final.

Un manifiesto consular originalmente visado se presentará las mismas copias que la solicitud de reembarque.

Manifiesto de embarque.- Es la parte más importante de un C/E-; es el documento que contiene el clausulado, se le puede considerar como un - contrato.

Existen dos tipos de manifiesto

a) Manifiesto de Carga-Contiene los siguientes datos:

- a.1) No. de conocimiento de embarque
- a.2) Marcas
- a.3) No. de bultos
- a.4) Clase
- a.5) Contenido
- a.6) Peso en kilos
- a.7) Medidas en M3
- a.8) Embarcadores
- a.9) Consignatarios

b) Manifiesto contable.- Contiene todos los datos de Manifiesto y además incluyen los fletes, su importe y si fue cobrado en el origen o si se pagará en su destino final a los cuales se le conoce como fletes brutos y fletes netos.

Fidelity Commissions - siempre se pagan a los embarcadores - en base a los fletes netos.

Comisiones de Agentes.- Siempre se pagan a los agentes sus comisiones en flete netos.

En las recapitulaciones de carga siempre se expresan los fletes brutos.

Gastos de carga y descarga se debe de analizar si fué contratada en términos de línea o en algún otro como: FIOS, LIFO, FILO, etc. y si estos gastos se pagaran sobre tonelada de peso o tonelada de flete, de acuerdo a lo establecido en c/u de los puertos.

En un servicio trampa puede suceder que el Conoc. de embarque no contenga la tarifa correspondiente, pero llevará la cláusula AS/AGREED IN C/P que significa que se cobro de acuerdo a lo establecido en el contrato.

Pero en un servicio de línea debe de contener la tarifa correspondiente para evitar problemas.

Este documento es legal y también es una factura.

Cuando en el manifiesto exista algún error en los datos se podrá hacer aclaraciones de Manifiesto de acuerdo con lo que establece la Ley Aduanera Art. 17:

- Con notas al calce de la última hoja de los manifiestos, con la firma del capitán cuando aún no lo han certificado consularmente.
- Con manifestación certificada consularmente con fecha anterior al arribo del buque, es decir cuando no se pueda hacer en la forma anterior, debido a que ya se hubiere mandado el manifiesto visado, en lo que se refiere al aumento o deducción de bultos.
- Mediante aclaración que por quintuplicado es presentada a la aduana marítima, un día después de terminar la des-

carga. Aunque existe cierta discrepancia en cuanto a la fecha; pues la aduana acepta siempre y cuando sea por dar fluidez a las mercancías.

En el tráfico diario el conocimiento de embarque se reemplaza por documentos no negociables (non-negociable)

Cuando este conocimiento de embarque no se emplea en el comercio relevante, las partes pueden usar Transporte libre o flete/transporte pagado hasta o establecer los términos FOB, y CIF.

Cuando se quiera que los contratos se rijan bajo las INCOTERMS se deberá mencionar.

C A P I T U L O V I

1.- PALLETS

Hace algunos años no se realizaba la unitarización de la carga; la movilización de las mercancías se hacía de la siguiente manera:

El barco mediante su grua bajaba una red, los estibadores acomodaban las piezas de una en una para que nuevamente se subieran al barco.

Posteriormente se crean los Pallets o Paletas; es una tarima de madera de 1 a 2 m² de superficie, reutilizable y que contiene en la parte inferior pasajes para las orquillas (también llamadas uñas o ganchos) de los montacargas. En estos Pallets se colocan las mercancías para unitarizar.

Las cargas o sea que hasta de estandarizar las mercancías y sus empaques, agrupan varias unidades del mismo tipo en un sólo medio más grande y sobre todo estandarizado en sus dimensiones.

(fine como objetivo:

- a) Disminuir el costo de manejo de los materiales
- b) Aumentar el espacio disponible para almacenamiento
- c) Facilmente apilable
- d) Incrementar la productividad portuaria
- e) Reducir los tiempos de espera
- f) Protección contra daños y mermas del producto

Las ventajas que se obtienen en el uso de este sistema es el bajo costo de las tarimas y la desventaja es que no representa ninguna protección continua contra golpes, robos agua. Además su capacidad es menor por 1 tonelada.

Después de los pallets se construyen los contenedores, es conveniente

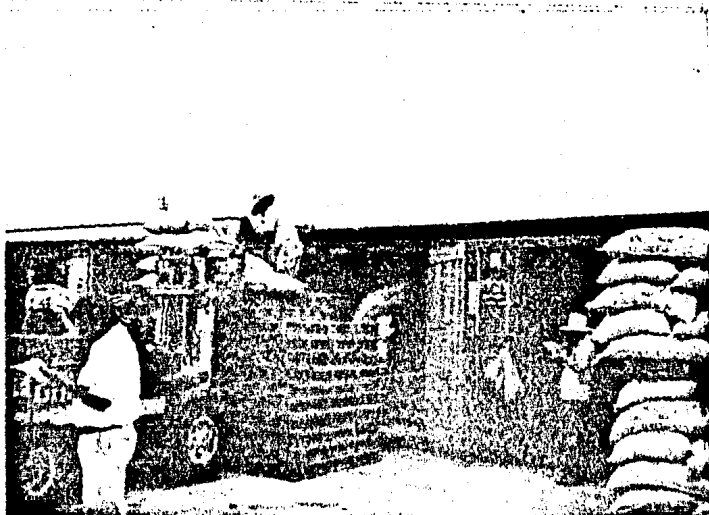
reslatar que fueron el origen del contenedor,

En la actualidad se siguen usando los palets no sólo con mercancías, sino que también para los montacargas,



Por medio de estas imágenes podemos apreciar la evolución de la unitarización de la carga desde el Pallet hasta el contenedor.

Así mismo se puede observar la participación de los tarjadores, los cuales realizan el conteo de los bultos que se transportan desde los almacenes hasta los patios de contenedores vacíos.



SERVICIO DE CONTENEDORES

El contenedor tardó mucho tiempo en surgir, pero fué en E.E.U.U. después de la 1ra. Guerra Mundial donde se origino con la empresa Seatrain que empieza a realizar transporte marítimo en carros de ferrocarril.

En 1928 se le trata de dar auge al contenedor, por lo cual se efectuó "El International Road Transport Congress".

Es Alaska en los 50's aproximadamente, la primera que toma ventaja sobre el uso del contenedor, utilizando unos de 40 pies de largo, posteriormente la firma American President Line diseñó la conversión de barco tradicional al barco portacontenedores, lo realizó la Cia. Matson quienes diseñaron contenedores de 94 pies de largo.

En 1951 E.U., a través de la Cia. Trailer Marine Transport inicia sus servicios con Puerto Rico haciendo uso de los contenedores, - así mismo en 1952 se transporta material militar dando de esta forma el apoyo que se necesitaba al contenedor.

En 1955 Malcolm Mc. Lean funda una Cia. de Servicios de autotransporte y Marítimo, haciendo uso del 1er. buque portacontenedores "SS Gateway", en 1957 funda la Cia. sea Land con 37 buques portacontenedores median 35 pies de largo, 8.5 de alto y 8 pies de ancho.

Es precisamente por todo lo anterior que a Malcon Mc. Lean se le ha considerado el padre del contenedor.

En la década de los 60's y 70's se desarrolla rápidamente el contenedor, logrando tomar gran auge.

La definición de Contenedor está basada en la terminología relativa a contenedores definida por la recomendación ISO(1) R830 "Terminology Relative to Freight Container", la que nos dice que un contenedor es un elemento de equipo de transporte con las siguientes características :

- 1) De carácter permanente y resistente para permitir su uso rápido.
- 2) Ideado para facilitar el transporte de mercancías, ya sea por ferrocarril, auto transporte, marítimo y aéreo; sin manipulación o manejo intermedio de carga.
- 3) Provisto de dispositivos que permiten su fácil movimiento y transporte.
- 4) Diseñado de manera que sea fácil de llenar y vaciar.
- 5) Volúmen interior no menor a un m³.
- 6) Equipo aplicable entre 7 y 9 niveles.
- 7) Forma de paralelepípedo rectangular

Los contenedores actuales son de:

20 ó 40 pies de largo

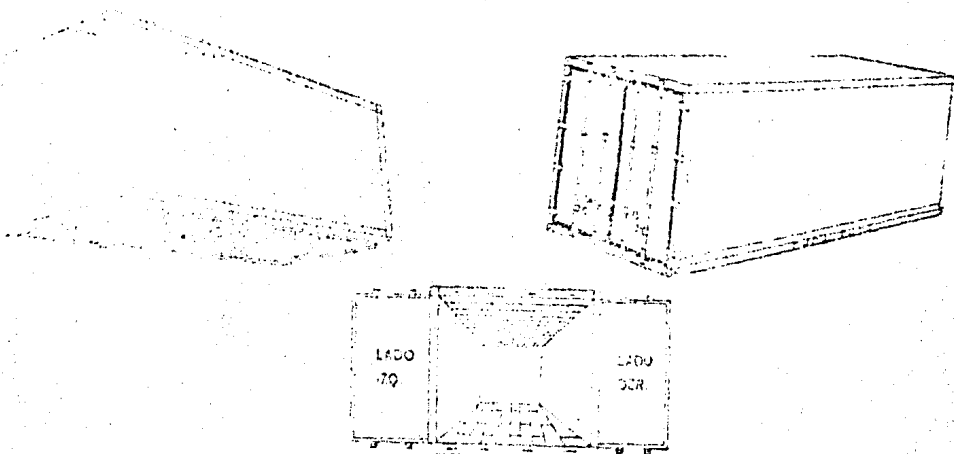
8 " " ancho

8 pies 6 pulg. de alto

1.- 150: International Organization for Standardization: Organización Mundial para la normalización perteneciente a la ONU, con sede en Ginebra, Suiza.

2.1 CLASIFICACION DE LOS CONTENEDORES

Los Contenedores se pueden clasificar por:



A) Por sus dimensiones

El contenedor en relación a su largo puede ser de menos de 20,30 ó 40 pies; de acuerdo a las normas.

Existen algunos contenedores que se salen de lo establecido y miden 35 pies, nos referimos al contenedor de Sea-Land.

Cuando se crearon los contenedores median de alto 8 pies, pero a partir de 1973 se empezaron a construir de 8 pies 6 pulgadas; llamándoles a estos contenedores de alto cubi caje (High Cube). Hay otros de 9 pies 6 pulgadas a los cua les se les llama Super High Cube.

En la actualidad los contenedores miden 8'6" de ancho y de largo pueden ser de 20 y 40 pies.

B) Por el material de construcción.

Existen muchos tipos de contenedores, pero siempre va a estar acon
dicionada a las necesidades que se planteen.

a) Plataforma

Se utiliza para el transporte de maquinarias, tractores y todos aquellos artículos de difícil transporte. Se utiliza para que ten
ga movimiento más fácil.

Se usa mucho para operaciones RO/RO

b) Car and Drum Carrier

Se utiliza para el transporte de automóviles y tambores de líquidos.

c) Contenedores de costados abiertos.

Se utilizan para el transporte de animales y productos de ventilaci
ción total como cítricos y legumbres.

También se usa sobre plataformas de FFCC donde es necesario llenarlos
por los costados.

Las medidas que tienen los contenedores son reguladas por la ISO(1)

	<u>TIPO</u>	<u>INTERNAS</u>	<u>EXTERNAS</u>
CONTENEDOR	20'X8'X8'6"	20'X8'X8'6"	
LARGO	5867 MM	5867 MM	11,998 MM
ANCHO	2330 MM	2350 MM	2,350 MM
ALTO	2350 MM	2370 MM	2,370 MM

	<u>TIPO</u>	<u>INTERNAS</u>	<u>EXTERNAS</u>
CONTENEDOR	40'X8'X8'6"	20'X8'X8'6"	
LARGO	11998 MM	6058 MM	12,192 MM
ANCHO	2330 MM	2438 MM	2,438 MM
	2350 MM	259L MM	2,591 MM

- * Contenedor de acero corrugado soldado,- este material es usado por la mayoría de los contenedores, incluye los paneles y los elementos estructurales.

VENTAJAS

- Bajo costo de adquisición y de reparación
- Facilmente reparable (en cualquier lugar del mundo)
- Alta resistencia al impacto

DESVENTAJAS

- Requiere de mantenimiento constante, debido a los problemas que ocasiona la oxidación
- Tara2 elevada
- Sufre de fuertes cambios de temperatura

- * Contenedor de Aluminio.- Esta formado tanto los paneles como los elementos estructurales

VENTAJAS

- Tara2 muy baja
- Bajo requerimiento de Mantenimiento

DESVENTAJAS

- Alto costo de Adquisición y de reparación por el material
- Frágil al impacto
- Se requiere de inventarios y refacciones para reparar.

- * Contenedores de fibra de vidrio (FRP: Fiberglas Reinforced plastic Plywood). - sus panles son hechos de una placa de madera -- (Triplay) recubierta sobre ambas cajas por una mezcla endurecida de fibra de vidrio impregnada de resina y catalizador, obteniendo un espesor para el recubrimiento de 1cm. los elementos estructurales pueden ser de acero o aleación de aluminio.

2 Tara es el peso muerto del contenedor

VENTAJAS

- Buen aislante para los fuertes Cambios de temperatura
- No requiere de mantenimiento

DESVENTAJAS

- Alto costo de Adquisición y de reparaciones debido a la mano de obra
- Dificultad para reparar en cualquier parte del mundo

Además de estas medidas se deberá de considerar en los contenedores las marcas y números grabados o pintados (indeleble) y de fácil visibilidad.

En el exterior del contenedor debera de aparecer:

- 1.- Código del propietario
- 2.- Número de serie y dígito
- 3.- Código del país propietario
- 4.- Peso máximo
- 5.- Tara o peso del contenedor
- 6.- La ubicación de las mercancías determinadas por la I.S.O.

Quando una línea es Full Container Service el porcentaje de eficiencia en relación con la puntualidad en su Itinerario, es mayor en comparación a una línea que trabaja con servicio combinado; es decir que -- lleva o transporta carga general y contenedores. Esto se debe a las ventajas que ofrece el uso de los contenedores en los puertos.

C) POR SU UTILIZACION EL CONTENEDOR POR SU UTILIZACION O POR EL TIPO DE CARGA QUE VAN A TRANSPORTAR SE CLASIFICA ASI:

TIPO	CARACTERISTICAS	TIPO DE MERCANCIA	COSTO CONTENEDOR EN EL MERCADO	DISPONIBILIDAD EN EL MERCADO	OTROS
A) USO GENERAL DRY CARGO DRY GOODS GENERAL PURPOSE	SON CONTENEDORES TOTALMENTE CERRADOS CON PUERTAS EN UN EXTREMO. EL LLENADO Y VACIADO DE REALIZA POR LAS PUERTAS TRASERAS. TIENEN PEQUEÑAS VENTILAS QUE PERMITEN REDUCIR LA HUMEDAD Y CONTROLAR LOS FUERTES CAMBIOS.	CARGA GENERAL QUE NO NECESITA MANTENER UNA TEMPERATURA DETERMINADA.	BAJO	MAYOR	EXISTEN ALGUNOS OTROS CONTENEDORES DE ESTE TIPO QUE TIENEN PUERTAS LATERALES QUE PERMITEN UN ACCESO EXTRA PARA EL LLENADO Y VACIADO
B) OPEN TOP	CONSTRUIDO CON TECHO ABIERTO CUBIERTO POR UNA LONA REMOVIBLE A PRUEBA DE ROTURAS Y ROBO, RETENIDO AL CONTENEDOR POR UN CABLE DE ACERO QUE SE ACOMODA POR MEDIO DE UN SELLO ADUANAL QUE DA SEGURIDAD Y NO PERMITE QUE EL AGUA SE ESTANQUE. TIENE TRAVESANOS REMOVIBLES EN LA PARTE TRASERA SUPERIOR Y EN EL TECHO.	PIEZAS GRANDES O PESADAS, DIFICILES DE MOVER GENERAL ES DIFICIL INTRODUCIRLAS POR LAS PUERTAS Y REQUIEREN DE UNA GRUA PARA PONERSE DENTRO DEL CONTENEDOR. PARA PIEZAS DE MAS DE 5 TONELADAS SE PESO.	ALTO	MENOR	REQUIERE DE MAS MANTENIMIENTO QUE UNO DE USO GENERAL.
C) MEDIA ALTURA (HALF HEIGHT)	ES UN CONTENEDOR CON LARGO Y ANCHO ESTANDAR, PERO CON LA MITAD DE LA ALTURA NORMAL. MIDEN 4 PIES O 4 PIES 3 PULGADAS	DE GRN DENSIDAD COMO MINERALES, PLACAS DE HIERRO ROLLOS DE ACERO	ALTO	MENOR	OCCUPAN MENOS ESPACIO QUE UN CONTENEDOR DE ALTURA NORMAL
D) AISLADO (INSULATED)	CONSTRUIDO CON LAS PAREDES PISO, PUERTAS Y TECHO AISLADAS. SE HACE ASI PARA RESISTIR LOS CAMBIOS BRUSCOS DE TEMPERATURA ENTRE EL INTERIOR Y EL EXTERIOR	CARGA QUE LE AFECTA LOS CAMBIOS BRUSCOS DE TEMPERATURA, GELATINAS, PINTURAS MANTECA DE CACAO, ETC.	ALTO	MENOR	SU AISLAMIENTO REDUCE EL CUBICAJE INTERNO EN UN 10% Y SU ESPESOR ES ENTRE 4" O 5".

TIPO	CARACTERISTICAS	TIPO DE MERCANCIA	COSTO	DISPONIB	OTROS
E) REFRIGERADO	CONSTRUIDOS COMO LOS AIS - LADOS PERO CON UNA UNIDAD MECANICA-ELECTRONICA DE RE- FRIGERACION PARA MANTENER LA CARGA A LA TEMPERATURA QUE SE NECESITA	CARGA PERECEDERA Y QUE NECESITA DE TEMPERATU- RA CONTROLADA	MAS ALTO	MEJOR	ESTE TIPO DE CONTE- NEDORES HACEN QUE SE AUMENTE LA TARA Y DISMINUYE EL CUBICAJE INTERNO.
F) VENTILADO	CUENTA CON VENTANILLAS DE GRAN TAMAÑO	CARGAS QUE SE DANAN CON LA HUMEDAD Y ALTA TEMPE- RATURA (CAFE, PAPAS, ETC.)	BAJO	MAYOR	
G) PLATAFORMA CON EXTREMOS FIJOS O ABA- TIBLES (FLAT RACK)	CARECE DE COSTADOS Y PARTE SUPERIOR, SOLO CUENTA CON BASE Y PAREDES DE LOS EXTRE- MOS FACILITA LAS MANIOBRAS Y EL TRINCADO	CARGAS EN GRNA PESO Y/O VOLUMEN (MAQUINARIA, CA- RRETES DE CABLE, TUBOS TRONCOS, BOBINAS DE ACE- RO, ETC. NO SE UTILIZA CON MATE- RIALES QUE LES AFECTA LA INTEMPERIE.	ALTO	MEJOR	TARA ES MENOR DE- BIDO A LA FORTALE- ZA DE SUS EXTREMOS
H) PLEGABLE (COLLAPSIBLE)	CONTENEDORES QUE SE DOBLAN PARA OCUPAR MENOS ESPACIO CUANDO ESTAN VACIOS PUEDE CONSTRUIRSE DE USO GENERAL, EL DE MEDIA ALTURA O PLATAFORMA CON EXTREMOS FIJOS. SU USO ES PREFERENTEMENTE EN TRAFICOS DESBALANCEADOS PUES OCUPAN UNA CUARTA O QUINTA PARTE DEL ESPACIO CUANDO ESTAN DESOCUPADOS		ES ALTO POR- QUE SE REQUIE- RE DE 2 PER- NAS	MEJOR	REQUIERE DE MAYOR MANTENIMIENTO POR QUE FACILMENTE SE DANA YA QUE TIENE MUCHAS PIEZAS EN MOVIMIENTO.

TIPO	CARACTERISTICAS	TIPO DE MERCANCIA	COSTO	DISPONIB	OTROS
2) TANQUE O CISTERNA. (TANK)	UN TANQUE MONTADO SOBRE LA ESTRUCTURA DE CONTENEDOR DE ACUERDO A LAS NORMAS ISO. TIENE CAPACIDAD PARA 15 Y 20 MIL LT. PARA DIFERENTES LIQUIDOS DE ACUERDO CON LAS REGULACIONES IMCO. CON PAREDES DE ACERO INOXIDABLE Y CON MECANICOS DE CONTROL COMO VALVULA DE SEGURIDAD.	LIQUIDOS, GASES	MUY ALTO	MENOR	SE FABRICAN AISLADOS Y CON SERPENTINES PARA CALENTAMIENTO.
3) GRANELERO	CONSTRUIDOS CON PUERTAS NORMALES EN UN EXTREMO Y AL FRENTE UNA PUERTA PEQUEÑA PARA DESCARGO, ADEMÁS ACCESOS PARA CARGA (2 O 3) COLOCADOS EN EL TECHO	GRANOS, POLVOS Y GRANULADOS Y TAMBIÉN PARA CARGA GENERAL	ALTO	MENOR	

LAS MEDIDAS DE ABERTURA MINIMA LIBRE

ALTO 2,261 MM

ANCHO 2,286 MM

NO PUEDEN SER MENORES A ESTE YA QUE NO ESTAN ACEPTADAS.

LAS CAPACIDADES(2) QUE TIENEN LOS CONTENEDORES SON:

A) PESO BRUTO MAXIMO (MAXIMUM GROSS WEIGHT)

ES EL PESO MAXIMO TOTAL DEL CONTENEDOR CON CARGA

CONTENEDOR DE 20' = 20,320 KG.

CONTENEDOR DE 40' = 30,480 KG.

B) TARA

ES EL PESO DEL CONTENEDOR VACIO

CONTENEDOR DE 20' = 2.200 KG.

CONTENEDOR DE 40' = 3,980 KG.

C) CARGA UTIL MAXIMA (PAY LOAD)

CONTENEDOR DE 20' = 18.120 KG.

CONTENEDOR DE 40' = 26,500 KG.

D) VOLUMEN DESPLAZADO

ES EL VOLUMEN CON LAS DIMENSIONES EXTERNAS

CONTENEDOR DE 20'X 8' x 8.6" = 38.27 M3

CONTENEDOR DE 40'X 8' X 8'6" = 77.00 M3

E) VOLUMEN

ES EL VOLUMEN CON LAS DIMENSIONES INTERNAS LIBRES

NORMAL	MINIMO	TIPO	M ³
	X	20'X8'X8'6"	32.12 M ³
	X	40'X8'X8'6"	65.69 M ³
X		20'X8'X8'6"	32.6 M ³
X		40'X8'X8'6"	66.8 M ³

2.2. Las ventajas que se obtienen al usar los contenedores son:

- Más rapidez en la carga y descarga de mercancías
- Ahorro en los gastos de embalaje de las mercancías
- Elimina muchos de los costos de seguimiento de las mercancías.
- Economía en los espacios de la terminales marítimas o Terrestres, este punto es muy importante ya que en nuestro país no cuenta con instalaciones suficientes y generalmente están ocupadas.
- Se evitan pérdidas, mermas o robo de mercancías.
- No hay necesidad de usar almacenes o depósitos aduaneros ya que la mercancía irá directamente del puerto hacia la empresa que la requirió.
- Garantía de mercancías pues las cajas se sellan y flejan por las autoridades del lugar de origen hacia su lugar final.
- Desaparición de daños a la mercancías por causa de los diversos manipuleos.
- Disminución en las primas de seguro

2.3. Las desventajas que se presentan son:

- Se requiere de una excelente coordinación entre el transporte Marítimo y el terrestre.
- Se debe de pagar un pequeño flete
- Se requiere de un fuerte volumen de carga para una ruta determinada, con el fin de que represente un ahorro.

2.4. Algunas consideraciones generales sobre los contenedores

El uso del contenedor es de gran importancia, ya que implica un ahorro de tiempo en las maniobras de carga y descarga del buque y esto trae como consecuencia que se reduce el costo de la estancia del buque en el puerto.

Los contenedores requieren para su manejo de equipo especializado como son:

- 1) Shiptrainer:
- 2) Portainer: es una grúa de cabellete, generalmente con una pluma que únicamente mueve contenedores de la bodega del barco a las plataformas móviles en tierra o a los vagones de ferrocarril. Se utiliza en los puertos donde llegan grandes barcos portacontenedores o bien en donde los almacenes son muy grandes o se localizan muy retirados del barco.
- 3) Grúa gemela portainer:
- 4) Transtainer: Es una grúa elevada móvil, que cubre todo un almacén grúa de propósitos múltiples, capaz de mover los contenedores a su lugar de almacenaje, cargar camiones y trenes entre los arribos y partidas de buques, ordena los contenedores dentro del depósito. Se utiliza para puertos con poco movimiento ..

Aunque también se pueden a través de grúas de a bordo y de las grúas de muelle, pero lógicamente no tiene la misma productividad.

Otro factor importante es el tipo de buque, podemos encontrar que el equipo normal que se encuentra en los puertos pero además hay que coordinar los diversos de transporte y programar el uso del equipo por tarea, ya que de ello dependerá el éxito del uso de contenedores.

La estiba del contenedor a bordo del buque se realiza mediante los sistemas:

- 1) Lift on/ Lift off.

Buques portacontenedores; los contenedores van api lados en células y por esto se le llama buque celu lar y pueden juntarse hasta seis contenedores I 501, en los modernos hasta nueve contenedores. Se apilan sobre las tapas de las escotillas y puentes que pueden y tienen dispositivos de trinca adecuados.

Estos buques están diseñados para contenedores de 40' o dos de 20' también cuentan con grúas que tienen unas placas especiales para desplazar fácilmente los contenedores.

Hay buques portacontenedores más pequeños que no cuentan con células y llevan contenedores sujetos con cadenas, barras y calzas.

2) Roll On/ Roll off.

Se les conoce como buques RO/RO; tiene varias cubier tas, los contenedores remolques se desplazan de una a otra en montacargas especiales o por rampas.

En la cubierta estos buques pueden haber dispositivos de trinca de diversos tipo, dispositivos de enganche y cierre automáticos

Ambos sistemas persiguen primero que la carga y des carga se realice en el menor tiempo para disminuir los costos, y segundo, mantener a la carga en su posición de estiba.

2.5 La Infraestructura que se necesita para el uso de los contenedores son:

- 1) Muelles, atracaderas, canales.- Se debe de programar estaciones de contenedores cerca de las zonas portua rias.

- 2) Montacargas, portainers, transtainers, camión eleva cargas, carretilla o horcajadas, carretilla de tomas lateral, tuanveyor, chasis etc.
- 3) Almacenaje al aire libre, espacio para operaciones y para oficinas.
- 4) Línea ferreas, camiones.- deberan tener acceso al puerto.
- 5) Bodegas, cobertizos, patios, areas pavimentadas enrejados.
- 6) Protección adecuada, espacio y equipo para el manejo.
- 7) Fábricas de contenedores.- para la creación y reparacion.

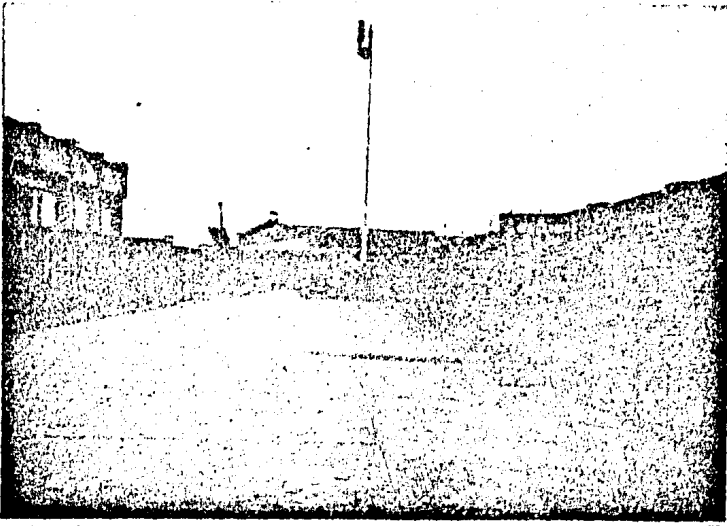
Para el uso de contenedores se deberá de tomar en cuenta un programa que contenga la llegada estadia y estadia del buque. Esto con el fin de organizar y evitar congestionamientos en los ---- puertos.

Asi mismo se deberá de considerar documentos para transición maniobras de carga y descarga, capacitación del personal, adquisición de equipo, adecuación de las zonas del puerto, etc.

Tanto los vehículos de carretera como el ferrocarril deberán tener dimensiones y capacidad para transportar contenedores de 20' y 40'

Hay que considerar que al utilizar los contenedores una empresa naviera deberá de modificar su equipo; los buques modifican su diseño para mover exclusivamente contenedores o bien se construyen buques multipropósito para la movilización de carga general o contenerizada.

También se debe modificar o construir el equipo portuario que



En estas imágenes contemplamos como son los contenedores, como los acomodan en un patio y por medio de la nomenclatura utilizada por cada empresa dueña de los mismos, se puede identificar un contenedor de otro con toda facilidad y certeza.



que necesiten.

Pero no solo se necesita estos cambios, se necesita una mayor coordinación entre los transportes; adecuación e innovación de la infraestructura, ya que el movimiento constante de grandes cargas hacen que se desgasten las carreteras y vías férreas, te niendose que reforzar.

Asimismo se requiere de almacenamiento, bodega, depósitos.

- 2.6 Los tipos de contratación que se les pueden ofrecer al exportador e importador en el uso del contenedor se dividen en dos:

El primero se refiere al llenado, vaciado, consolidado o desconsolidado del contenedor y el segundo se refiere en sí al servicio que puede ofrecer una empresa naviera, y así tenemos:

1) Full Container

Load (FCL) Es cuando un contenedor es llenado con la mercancía de un sólo embarcador para un sólo consignatario. Los gastos de llenado y vaciado son por cuenta del embarcador y/o consignatario.

2) Less Than Container

(LOAD (LCL) Es cuando un contenedor es "Consolidado" con la mercancía de varios embarcadores, para varios con signatarios en un patio para un mismo lugar. Los gastos de consolidar y desconsolidar el conte nedor son por cuenta de la empresa naviera.

3) FCL/FCL

Es cuando es "llenado" con la mercancía de un em barcador por su cuenta y riesgo y dirigido a un con sigantario para ser "vaciado" por su cuenta y riesgo.

- 4) LCL/LCL Es cuando es "Consolidad" en un patio con mercancía de varios embarcaciones por cuenta y riesgo de la empresa naviera y dirigido a otro patio para ser -- "Desconsolidad" para varios consignantarios por Línea Naviera.
- 5) FCL/LCL Es cuando el contenedor es "lleando con la mercancía de un embarcador por su cuenta y riesgo y dirigido a un patio para ser "desconsolidado" para varios con signatarios por la empresa naviera.
- 6) LCL/FCL El contenedor es "consolidado" es un patio con mer-- cancía de varios embarcadores por cuenta y riesgo de la empresa naviera y dirigido a un consignatario pa-- ra ser "vaciado" por su cuenta y riesgo.

B)

1) HOUSE/HOUSE

(H/H)

Es cuando un contenedor es transportado hasta la fá-- brica o almacén del embarcador para ser "llenado", - posteriormente debe ser transportado hasta el puerto de origen para ser "cargado" en el buque que lo lle-- vará hasta el puerto de destino, en donde es "decar-- gado" y transportado hasta la fábrica o almacén del consignatario para ser "vaciado" y finalmente trans-- portado hasta el depósito o lugar de reentrega.

Dentro de este tipo de servicio existen dos modalidades:

- 1) HOUSE TO HOUSE, MERCHANT HAULAGE .- Todos los gastos y ries-- gos de transporte por vía terrestre son a cargo del embarcador y/o consignatario.
- 2) HOUSE TO HOUSE CARRIER HAULAGE.- Todos los gastos y riesgos del transporte por vía terrestre son a cargo de la empresa naviera.

2.- PIER TO PIER

(P/P)

Cuando un contenedor es contratado bajo estas bases, significa que dicho contenedor debe -- ser "llenado" en el puerto de origen, al que el embarcador deberá llevar la mercancía por su cuenta, despues de que el contenedor ha si do "llenado" es "cargado" en el buque que lo llevará hasta el puerto de destino en donde - es "descargado" para ser "vaciado" en dicho puerto, por el consignatario que finalmente retira su mercancía, quedando el contenedor - disponible nuevamente.

3.- HOUSE TO PIER

(H/P)

Cuando un contenedor es contratado bajo estas bases, significa que dicho contenedor debe -- ser transportado hasta la fábrica o almacén - del embarcador para ser "llenado" Posteriormente debe ser transportado hasta el puerto de origen en donde es "descargado" para ser "vaciado" en dicho puerto por el con-- signatario que finalmente retira su mercancía quedando el contenedor disponible nuevamente, dentro de este tipo de servicio existen dos - modalidades:

- 1) HOUSE TO PIER-MERCHANT HAULAGE.- Todos los gastos y --- riesgos del transporte por vía terrestre son a cargo -- del embarcador.
- 2) HOUSE TO PIER-CARRIER HAULAGE.- Todos los gastos y riesgos del transporte por vía terrestre son a cargo de la empresa naviera.

4.- PIER TO HOUSE

(P/H)

Cuando un contenedor es contratado bajo estas bases, significa que dicho contenedor debe ser

"llenado" en el siguiente puerto de embarque, al que el embarcador deberá llevar su mercancía por su cuenta, después de ser -- "llenado" es "cargado" en el buque que lo llevará hasta el puerto de destino, en donde es "descargado" y transportado hasta la fábrica o almacén del consignatario para ser "vaciado". Una vez que el contenedor ha sido "vaciado" es finalmente transportado hasta el depósito o lugar de reentrega, dentro de este tipo de servicio existen dos modalidades:

- 1) PIER TO HOUSE-MERCHANT HAULAGE.- Todos los gastos y riesgos de transporte por vía terrestre son a cargo del consignatario.
- 2) PIER TO HOUSE-CARRIER HAULAGE.- Todos los gastos y riesgos del transporte por vía terrestre son a cargo de la línea naviera.

5. SHIP'S CONVENIENCE

Se utiliza este término para designar a un contenedor que ha sido "cargado", "llenado" o "consolidado" por cuenta y riesgo de la línea naviera y cumple las siguientes condiciones.

- a) Embarcador y/o consignatario no han solicitado un contenedor para su mercancía, por lo tanto no están enterados de que su mercancía es transportada en un contenedor.
- b) La mercancía será recibida del embarcador como carga general e introducida en el contenedor en el puerto donde el buque la vaya a cargar.
- c) La mercancía deberá ser sacada del contenedor a bordo del buque o en el puerto donde el buque la vaya a descargar y ser entregada al consignatario como carga general.

- d) Los conocimientos de embarque correspondientes a dicha mercancía, no deberán tener ninguna cláusula en la que se indique que la mercancía ha sido metida en un contenedor, esta manifestada por número de piezas individuales, paquetes, etc.
- e) Las reglas y condiciones aplicables para las mercancías en contenedores no será aplicables a la mercancía metida en contenedores por conveniencia de la empresa naviera.

Después de que se ha elegido el tipo de servicio que se desea contratar se llevara las mercancías a un patio de contenedores (container freight station) en el cual se juntan las mercancías de varios embarcadores y/o consignatarios, ya sea que se va a consolidar en contenedores para un mismo destino o bien para entregarla a los consignatarios una vez que haya sido consolidada.

Estos patios pueden ubicarse cerca de la ciudad o de una zona industrial o bien cerca del puerto.

Cuando el servicio que se ofrece es Full Container; es decir cualquier cantidad de mercancía resguardada en contenedor, en el cual el costo y la responsabilidad de llenado y vaciado es por parte del embarcador y/o consignatario, para este caso existen dos tipos de tarifas aplicables:

1. FAK (Freight All Kinds).- Donde no se considera el producto que se está transportando, solamente se toma en cuenta el tamaño del contenedor ya sea de 20' o 40'
2. CBR (Commodity Box Rate).- Donde se considera el producto que se va a transportar, tomando en cuenta las características del mismo, como su tamaño, peso y volúmen.

3.- PERMISOS DE IMPORTACION TEMPORAL (P I T S)

Es un documento que sirve para tener al contenedor por un período de 3 meses máximo en el interior de la república, el art. 20 y 21 de la legislación Aduanaria establecen:

Art. 20.- El equipo especial que las embarcaciones utilicen para facilitar las maniobras de carga, descarga y que dejen en tierra causará abandono tres meses después de la fecha en que dichas -- embarcaciones hayan salido del puerto.

Durante ese lapso este equipo podrá permanecer en el puerto y -- utilizarse por otras embarcaciones de la empresa porteadora que lo haya dejado en el puerto.

Art. 21 Las autoridades aduaneras notificarán al interesado que ha transcurrido el plazo de abandono y que cuenta con quince -- días para retirar los bienes previa la comprobación del cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y de requisitos especiales, así como el pago de los créditos fiscales -- causados.

Transcurrido el plazo citado sin haberse efectuado la comprobación y el pago referido, las mercancías pasarán definitivamente a propiedad del fisco.

El Art. 145 de esta misma ley señala que las importaciones temporales de contenedores deberán ser tramitadas por las empresas de transporte multimodal o por los consignatarios de los mismos mediante la presentación de la correspondiente solicitud, la cual es independiente de la documentación aduanera que ampare las mercancías que conduzcan.

La exportación temporal de contenedores deberá tramitarla el remitente.

Art. 146.- Se tramitará ante la aduana de entrada independiente de que las mercancías que contengan sean despachadas ante una aduana interior o en el domicilio, bodegas o estacionamientos de los interesados.

En las terminales o áreas donde se custodia a los contenedores se deberán de acomodar de la siguiente forma:

- 1.- Los que vengan consignados de casa a casa de un sólo importador.
- 2.- Los que vengan consignados de puerto a casa de un sólo importador.
- 3.- Los que llegen de puerto a puerto consignados a uno o varios importadores.
- 4.- Los que llegen vacíos para consolidar mercancías de exportación o que ingresen al recinto provenientes del interior de la República.

La desconsolidación se realizará si procede de acuerdo al tráfico mientras que la consolidación se permitirá cuando lo soliciten -- los exportadores o las empresas navieras. Si la consolidación -- es por varios consignatarios se desconsolidará después de su descarga y se comprobará que los sellos de origen vengan intactos y si estos se encontraran rotos se procederá a reponerlos haciendo la anotación respectiva en la avería.

- 1.10. El control de contenedores lo realizará el responsable del almacén contabilizador, se llevará mediante un libro cuyo encabezado contendrá el número de registro, nombre del banco, fechas de llegada, descarga y de salida y además contendrá:
 - a) Número de conocimiento de embarque.
 - b) Número o serie del contenedor.
 - c) Marca.
 - d) Nombre de compañía.
 - e) Capacidad y lugar de estacionamiento.
 - f) Número de solicitud-permiso.

- g) Fecha de expedición del permiso.
- h) Fecha de salida del recinto fiscal autorizado.
- i) Parte y fecha en que causó abandono.
- j) Nombre y número de registro de salida de la nave.
- k) Fecha de embarque.
- i) Nombre del consignatario o destinatario.

Por otro lado, se llevará un apéndice por cada registro con las copias de las solicitudes-permisos expedidas a los usuarios de los contenedores.

Además se llevará un control de los contenedores que ingresen al recinto fiscal autorizado y contendrá:

- a) Número de serie del contenedor.
- b) Marca.
- c) Nombre de la compañía
- d) Capacidad.
- e) Número de la solicitud-permiso (salida).
- f) Fecha de expedición.
- g) Fecha de cancelación otorgada por la aduana.
- h) Número de registro y nombre del barco.
- i) Fecha de salida.
- j) Fecha de entrega del contenedor.
- k) Observaciones.

Quando las embarcaciones descarguen en el puerto contenedores propiedad de diferentes empresas y que vengan documentados "Casa a Puerto" o "Puerto a Puerto", quedará a disposición de los legítimos--representantes de sus dueños para que procedan a su desconsolidación en un plazo de 5 días y a su término serán reembolsados en el buque de próximo arribo de la empresa que los mandó, previa --autorización de la aduana.

En el caso de que un contenedor llegue averiado de origen o durante su descarga, se procederá a su desconsolidación y la mercancía ingresará al almacén para que el contenedor se pueda reparar.

Cuando el contenedor sea desconsolidado se verificará la mercancía del contenedor y si está se hiciera con posterioridad a la salida del buque se hará en parte adicional para ingresar los bullos al almacén contabilizador.

Si un embarcador llegará con contenedores vacíos no manifiestados y el agente consignatario quiera dejarlos en el puerto para consolidar las mercancías de exportación, podrá solicitarlo a la aduana, y se obligará a que su reembarque se lleve en el barco más próximo de la misma línea.

En la solicitud deberá de especificarse el número de unidades, dimensiones, características, número y matrícula de los contenedores; además se le asignará el número de registro de entrada para su control e ingreso al recinto fiscal autorizado.

La legislación Aduanera establece para el tránsito de mercancías en contenedores entre los diferentes recintos portuarios se efectuarán las siguientes normas:

- a) Que el interesado o su representante formule la solicitud de tránsito ante la aduana respectiva y que sólo concesionarios de servicios asuman la responsabilidad de manejo y responda en la Hacienda Pública por el importe de las prestaciones fiscales que se causen o debieren causarse a los propietarios de las mercancías por el valor de estas en la recepción.
- b) Que se utilicen únicamente contenedores, cajas o compartimientos cerrados, sellados por la aduana de entrada. Se podrá transportar en plataformas, góndolas o cajas abiertas: maquinaria, equipo pesado, automóviles, etc.
- c) Que el transporte se efectúe por concesionario debidamente autorizado por la Sec. de Comunic. y Transportes.

La SCT y la SHCP y las demás autoridades competentes fijarán los

El buque se encuentra en el puerto de destino.

- 1.- Recibir y controlar los propósitos en garantía por contenedores notificando al puerto correspondiente por telex y que procedan a revalidar el B/L (Bill of Lading).
- 2.- Fecha de terminación de operación del buque.
- 3.- El agente aduanal procederá al despacho concerniente al contenedor.
- 4.- A los consignatarios se les dan 5 días hábiles cuando son bases House y se le requiere que el contenedor vacío sea dejado en el puerto que se le indique; cuando son bases Pier se les dan únicamente 3 días y que desconsoliden el contenedor después de estos días libres empiezan a causar demoras.

Contenedores en demoras

- 1.- Contenedores que ya han sido revalidados pero aún se encuentran en el puerto llenos, contactamos con el consignatario y/o agente aduanal para saber el motivo por el cual no se ha hecho el despacho correspondiente.
- 2.- Contenedores que han sido revalidados y que tienen un mes en el puerto, comunicarnos con el consignatario o consignatarios para que hagan el despacho correspondiente, y así recuperar el contenedor lo antes posible.
- 3.- Una vez que le contenedor nos haya entregado, procedemos a cobrar las demoras transcurridas menos los días libres que se le dieron para los contenedores de 20' los primeros 3 días; se les cobra a razón de \$10.00 (Diez dólares) diarios a partir del 4º día -- hasta la fecha de entrega, se les cobrara \$25.00 (Venticinco dólares) al total se les suma el IVA.

Para los de 40': los primeros tres días a razón de \$15.00 (quince dólares) a partir del 4º hasta la fecha de la reentrega 37.50 dólares más el IVA.

- 4.- Regresar el depósito cuando no incurran en demoras
- 5.- Facturación cobro de demoras

requisitos adicionales que deban cumplirse en los casos necesarios:

Bases de Contratación para Contenedores:

Pier/Pier puede ser FCL/FCL, FCL/LCL, LCL/LCL, LCL/FCL.

Pier/House puede ser FCL/FCL y LCL/FCL.

House/House puede ser FCL/FCL, solamente.

El servicio "House" en cualquiera de las modalidades arriba mencionadas puede ser C/H = carrier's haulage ó M/H= merchant's haulage; para embarques FCL, el cliente embarcador toma/reentrega el (los) contenedor(es) en el lugar designado por la línea transportista.

Cuando el buque esta haciendo operaciones de cara el puerto nos envía:

- 1.- Tráfico de contenedores.
- 2.- Número de contenedores cargados.
- 3.- Manifiestos de carga.
- 4.- Recapitulaciones de contenedores.
- 5.- Itinerario del buque.

Cuando el buque viene navegando procedemos a:

- 1.- Notificar a los consignatarios de los contenedores; primero por teléfono y segundo por carta o telex y se les dará:
 - a) Número y marcar del contenedor.
 - b) Conocimiento de Embarque.
 - c) Bases de los contenedores.
 - d) Puerto de carga y descarga del contenedor.
 - e) Nombre y viaje del buque.
 - f) Tiempo estimado de arribo del buque.
 - g) En los manifiestos de carga anotar el nombre de la persona y fecha en la cual notificaremos del tiempo estimado de arribo del buque al puerto.
 - h) Contenido del Contenedor.
 - i) Actualizar el directorio de clientes.

- 6.- Liquidación del Depósito
- 7.- Calcular los días de demoras
- 8.- Tomar en cuenta la fecha de terminación del permiso de importación temporal, para evitar confiscación del contenedor.
- 9.- Evitar que los contenedores duren más de un mes en los puertos
- 10.- Elaborar reporte mensual a la gerencia por el total de demoras cobradas (En los puertos y en la oficina)
- 11.- Caso House

En este caso, en el momento de revalidación se exige un depósito de \$ 1000.00 dólares y una vez que el contenedor es reentregado al depósito o puerto se procede a hacer el cobro de demoras.

C A P I T U L O V I I

Tratamiento de las Cargas Peligrosas

Como ya sabemos, en barco podemos transportar de todo tipo de carga, sin importar tamaño ni peso, pero existen determinadas mercancías, que en su mayoría son materias primas, que por sus características físicas, se conocen como mercancías peligrosas, las cuales tienen riesgos específicos tanto como para la salud humana como para las especies del mar y que ponen en peligro al buque.

Estas mercancías que implican un riesgo en su transporte, requieren de un tratamiento específico en su estiba, en su etiquetado, en sus empaques, en sí en todas las etapas que tienen un producto desde su elaboración hasta que llega a su destino final.

Debido a la falta de medidas de seguridad para transportar la mercancía peligrosa, se perdieron muchas vidas y bienes materiales por lo que organizó en 1948 una conferencia conocida como SOLAS SAFETY OF LIFE AT SEA donde se le dió la importancia que merece al transporte de las cargas peligrosas por vía marítima.

Más tarde, en 1965, apareció el primer código, que tiene como nombre: International Maritime Dangerous Goods Code y mejor conocido como IMCO CODE y/o IMO, el cual no es precisamente algo obligatorio, pero si es una buena guía para el tratamiento adecuado de este tipo de mercancías.

Existe también, un Código de Procedimientos de Emergencia Médica - First Aid Guide for Use in Accidents en el cual se habla de los primeros auxilios que deben recibir las personas que hayan sufrido algún accidente con sustancias peligrosas, y primordialmente de proveer este tipo de accidentes, así como de valor por la seguridad la tripulación, de los barcos y demás cargas.

A continuación, expondremos las Reglas que aplica el IMDG Code para el Transporte de la Mercancías Peligrosa, así como las regulaciones que marca la Ley Aduanera al respecto. Pero antes iniciaremos con la definición de Material Peligroso.

Cualquier material o sustancia la cual, si es tocada o tratada inapropiadamente, puede ser dañina para la salud y para el buen desarrollo del hombre. Dichos materiales cubren un amplio rango de tipos los cuales pueden ser clasificados de la siguiente manera:

- 1) Venenosos o agentes tóxicos, incluyendo drogas, químicos y productos naturales o sintéticos que son de cualquier manera perniciosos o dañinos, clasificados desde aquellos que sólo causan irritaciones en la piel y alergias.
- 2) Químicos corrosivos, como hidróxido de sodio y ácido sulfúrico, que queman o sino, dañan la piel y las membranas mucosas por contacto, o sino por inhalación
- 3) Materiales Flamables, incluyendo:
 - a) Solventes orgánicos
 - b) Metales finamente separados o polvoras
 - c) Algunas clases de fibras, textiles o plásticos; y
 - d) Químicos que también producen o absorben oxígeno durante su almacenamiento, constituyendo un riesgo de fuego al contacto con materiales orgánicos.
- 4) Explosivos y agentes de oxidación fuertes los cuales son como peróxidos y nitratos.
- 5) Materiales en los cuales el peligro esta en que, por su estructura o construcción almacenan calor, también por oxidación o acción microbiónica. Ejemplos como la harina de pescado, celulosas mojadas y otros materiales de desperdicio orgánicos.
- 6) Químicos radioactivos que emiten radiaciones ionizadas.
 El empaque, el etiquetado y el embarque de estos materiales peligrosos por tren y camión sean regulados por el Departamento de Regulaciones de Transporte Abordo de Materiales Peligrosos (DOT) (1920 San N.W. Washington, D.C.) por los Guardacostas (una división de DOT) por envíos en botes costeros y lanchones o alijadores y por la Administración de Aviación Federal para embarques aéreos. Más tarde se siguieron estableciendo regulaciones por Autoridades de Transportación Aérea Internacional (IATA) la cual tiene sus ofi

cinas centrales en Génova, Suiza.

La Asociación Manufacturera de Químicos (1825 Connecticut Ave. - Washington, D.C.) publicaron una serie de datos impresos auto- acerca de las propiedades de un número de materiales peligrosos, también como instrucciones de preparación de etiquetas de pre- vención. La Conferencia Americana Gubernamental de la Industria de Higienistas (1937 Cincinnati Ohio,) publicó periódicamente una lista revisada de los Comienzos de los Valores Límites para subs- tancias en cuartos de trabajo ventilados. La jornada de los Ma- teriales Peligrosos (menos vista) empezó a publicarse en 1955). Se están dando pasos al problema de la Formulación Internacional del Código de Regulaciones de Materiales Peligrosos, legislación referente a ensayos de materiales tóxicos y su control que es -- inminente.

Reglas para el tratamiento de las Mercancías Peligrosas en el -- Transporte Marítimo.

Estas reglas son sugeridas por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas y adoptadas por el Comite de Seguridad Marítima.

Regla 1

Ambito de aplicación.

- a) Salvo disposición expresa en otro sentido, el capítulo VII - referente al Transporte de Mercancías Peligrosas, es de apli- cación al transporte de mercancías peligrosas en todos los - buques que esten sujetos a estas reglas.
- b) Las disposiciones de este capítulo no son aplicables a las - provisiones ni al equipo de a bordo, ni a cargamentos cuyo- transporte haya de efectuar en buques especialmente construi- dos o enteramente transformados a tal efecto como en el caso de buques tanque.
- c) El transporte de mercancías peligrosas está prohibido, a me- nos que se efectúe de conformidad con las disposiciones de - este capítulo.
- d) Como complemento a las disposiciones de este capítulo, cada- Gobierno Contratante publicará o hará publicar instruccio -

nes detalladas que indiquen la forma de embalar y estibar con seguridad ciertas mercancías peligrosas o categorías de mercancías peligrosas, con las precauciones que proceda tomar para transportarlas a la vez que otras mercancías.

Regla 2

Clasificación.

Las mercancías peligrosas se dividen en las siguientes clases:

Clase 1.- Explosivos

Clase 2.- Gases: comprimidos, licuados o disueltos a presión

Clase 3.- Líquidos inflamables

Clase 4.1-Sólidos inflamables

Clase 4.2-Sólidos inflamables y otras sustancias susceptibles de experimentar combustión espontánea.

Clase 4.3-Sólidos inflamables y otras sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 5.1-Sustancias oxidantes.

Clase 5.2-Peróxidos orgánicos.

Clase 6.1-Sustancias venenosas (tóxicas)

Clase 6.2-Sustancias infecciosas

Clase 7.- Sustancias radioactivas.

Clase 8.- Sustancias corrosivas.

Clase 9.- Sustancias peligrosas varias, es decir, cualquier otra sustancia que de acuerdo con lo que la experiencia ha demostrado, o pueda demostrar, sean de índole lo bastante peligrosa como para aplicarles las disposiciones de este capítulo.

Regla 3

Embalaje

a) El embalaje de las mercancías peligrosas deberá:

- 1.- estar bien hecho y hallarse en buen estado.
- 2.- ser de tales características que ninguna de sus superficies interiores expuesta a entrar en contacto con el contenido pueda ser atacada por éste de forma peligrosa, y
- 3.- ser capaz de resistir los riesgos normales de la manipulación y del transporte por mar.

b) Cuando en el embalaje de recipientes que contengan líqui -

ser estibados y manejados en unidades que puedan ser identificadas por sus etiquetas.

Regla 5

Documentos

- a) En todos los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas por mar en los que haya que nombrar las mercancías, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán denominaciones comerciales) y estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en la Regla 2.
- b) Entre los documentos de embarque preparados por el expedidor figurará la incluida en ellos, y acompañándolos, una certificación o declaración que haga constar que el cargamento que se desea transportar ha sido adecuadamente embalado, marcado y etiquetado y se haya en condiciones de ser transportado.
- c) Todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación de la Regla 2, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el lugar en que van estibadas. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas o puestas a bordo.

Regla 6

Prescripciones de Estiba.

- a) Las mercancías peligrosas serán estibadas de forma segura y apropiada teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles no irán juntas.
- b) Los explosivos (a excepción de las municiones) que entrañen graves riesgos irán estibadas en pañoles que habrán de permanecer firmemente cerrados mientras el buque este en el mar. Dichos explosivos irán separados de sus detonadores. Los aparatos y los cables eléctricos de cualquier compartimiento en que se transporten explosivos habrán de ser con

cebidos y utilizados de forma tal que el riesgo de incendio o explosión quede reducido a un mínimo,

- c) Las mercancías que desprenden vapores peligrosos irán estibados en un espacio bien ventilado o en cubierta.
- d) En los buques que transporten líquidos o gases inflamables se tomarán las precauciones especiales que puedan hacerse necesarias contra incendios o explosiones.
- e) No se transportarán sustancias que espontáneamente puedan experimentar calentamiento o combustión, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para impedir que se produzcan incendios.

Regla 7

Transporte de explosivos en buques de pasaje.

En los buques de pasaje sólo podrán ser transportados los siguientes explosivos:

- a) cartuchos de seguridad y mechas.
- b) pequeñas cantidades de explosivos cuyo peso neto total no exceda de 10 Kilogramos.
- c) artificios para señales de socorro, destinados a buques o aeronaves siempre que su peso total no exceda de 1.016 Kilogramos.
- d) salvo en buques que transporten pasajeros sin litera, artificios pirotécnicos cuya explosión violenta sea improbable.
- e) No obstante lo dispuesto en el inciso a) de esta regla, se podrán transportar otras cantidades y otros tipos de explosivos, además de los enumerados, en buques de pasaje en que se hayan tomado medidas especiales de seguridad y aprobadas por la Administración.

Las Leyes Mexicanas de ésta forma regulan el tráfico de las mercancías peligrosas.

No se permitirán la entrada a territorio nacional de mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radioactivas, si no cuentan con la autorización o conformidad de las autoridades competentes. Estas mercancías se almacenarán en lugares apropiados que por sus condiciones de seguridad habiliten al efecto -

las autoridades aduaneras (art. 6)

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, radioactivas o corrosivas. (art. 10)

Las mercancías quedarán en depósito ante la aduana en los recintos fiscales destinados a este objeto o en aquellos otros autorizados para ese fin, con el propósito de destinarlas a un régimen aduanero.

Tratándose de mercancías radioactivas, la autoridad aduanera las entregará de inmediato a las autoridades y organismos competentes en la materia bajo cuya custodia y supervisión quedarán almacenadas, siendo responsable ante aquella. (art. 15)

Causarán abandono en favor del Fisco Federal las mercancías que se encuentran en depósito ante la aduana, en los siguientes casos:

- I) Expresamente, cuando los interesados así lo manifiesten por escrito, o
- II) Tácitamente, cuando no sean retiradas dentro de los plazos que a continuación se indican:
 - a) Los de importación, en dos meses, salvo en tráfico aéreo en que el plazo será de un mes;
 - b) Las de exportación, en tres meses;
 - c) Las de cabojate, en dos meses;
 - d) Las explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas, en quince días. (art. 19)

Reglamento de la Ley Aduanera

El despacho de las mercancías deberá hacerse en orden cronológico de presentación de los pedimentos o solicitudes relativos, sin embargo tiene prioridad el de equipajes, menajes, materias explosi-

vas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radioactivas, frutas frescas, plantas y animales vivos en general, el de las mercancías perecederas o de fácil descomposición (art. 2).

Tratándose de materias explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radioactivas, es obligación de los portadores, bajo su más estricta responsabilidad, imprimir con gruesos caracteres en los bultos que las contengan, que se trata de tales materias, a menos que se transporten en vehículos por entero, pues en este supuesto la leyenda indica que se imprimirá en el exterior del medio de transporte.

En ambos casos deberán observarse las reglas que al respecto son exigidas y aplicadas internacionalmente.

El almacenamiento, manejo y, en su caso, reconocimiento de materias explosivas, se hará en lugares ubicados fuera 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 deban realizarse.

Reglas de Carácter General en Materia Aduanera

tercera.- Las mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radioactivas a que se refieren los artículos anteriores 10 fracción VII de la Ley Aduanera y 12 de su Reglamento son:

Acido pícrico y picratos;
 Cápsulas de percusión;
 Cartuchos cargados (parque);
 Cloratos y percloratos;
 Cohetes;
 Detonantes de todas clases;
 Dinamita;

Explosivos de todas clases, no especificados;
 Fuegos artificiales;
 Fulminantes metálicos;
 Nitrocelulosa;
 Nitroglicerina;
 Percarbonatos y orgánicos;
 Piroxilina, y
 Pólvora de todas clases

2.- Inflamables:

Aceites minerales, excepto los lubricantes;
 Acetaldehído
 Acetileno
 Acroléina
 Adelgazadores de pintura que estén hechos a base de alcoholes etílicos y metálicos;
 Aguardientes de todas clases, con excepción de los embotellados.
 Aguarrás;
 Alcoholes, etílico y metálico;
 Algodón en pacas;
 Alquitrán, destilados de;
 Barnices;
 Benceno;
 Bencina;
 Benzol;
 Bisulfuro de Carbono;
 Borra de fibras en pacas;
 Breas;
 Carburo de calcio;
 Celuloide, excepto el resguardado en envases metálicos.
 Colodión;
 Eteres acético, clorhídrico y sulfúrico;
 Fibras vegetales de todas clases, en pacas;
 Fósforos y cerillos;
 Gasolina y demas éteres de petróleo;
 Hidrógeno;

Keroseno;
Machas para minas;
Nafta (s)
Pasturas secas;
Sulfuro y carbono;
Trapos en pacas (harapos)

3.- Corrosivos:

Acidos, con excepción de los secos o cristalizados;
Cal viva
Cloruro de cal
Potasa y sosa cáustica;

4.- Contaminantes:

Sustancias tóxicas peligrosas que constituyen un riesgo para la salud pública (según lo determine la Secretaría de Salubridad y Asistencia).

5.- Radioactivas:

A) Elementos,

Plutonio

Polonio

Radio

Tecnecio

Actinio

Americio

Curio

Berkelio

Californio

Einstenio

Fermio

Mendelevio

Novelio

Laurel

Uranio

b) Isótopos Radioactivos.

Cargas Peligrosas y Lugar de Estiba.

Las mercancías corrosivas, oxidantes, de combustión espontánea, - inflamables, venenosas, radioactivas, explosivos y otros de naturaleza peligrosa, solo serán aceptadas mediante acuerdo especial y cuando el embarcador o consignatario de el transportista, con - la necesaria anticipación extienda un certificado firmado por el fabricante exportador en donde se declare:

I.- Nombre científico de la mercancía, así como otros nombres o - designaciones comerciales de la misma.

II.-La clasificación y el "U.N.N." del INTERNATIONAL MARITIME DAN - GEROUS GOODS CODE (IMCO) a los cuales corresponde la mercancía.

III. Que la mercancía esté debidamente envasada, embalada y rotula - da, en forma adecuada y conforme a lo establecido en el Inter - national Maritime Dangerous Goods Code (Imco)

b) El barco se reserva el derecho de estibar sobre cubierta to - das las mercancías que, a juicio del transportista, deban con - siderarse peligrosas, con la indispensable anotación en los - conocimientos de embarque y a riesgo del embarcador.

c) Cuando las autoridades portuarias consideren peligrosa la car - ga, como fue definida en el inciso (a), los embarcadores y/o - consignatarios se harán cargo de su recepción y traslado, tan pronto como el barco, atracado o no, este listo para tal ope - ración. En caso contrario, el barco podrá hacer el traslado - en embarcaciones auxiliares o cualquier otro medio de trans - porte, a costo y riesgo de los consignatarios y/o dueños de - la mercancía y/o embarcadores.

3.- Tarifa que rige el Tráfico a Brasil

Se rige con el Acuerdo de Tarifas y Servicios México/Brasil/ Méxi - co Tarifa Tráfico Sur No. 1.

C A P I T U L O V I I I

1.- Agente Aduanal

El Agente Aduanal por ser una pieza clave para el movimiento de las mercancías, es considerado en este estudio y para tratarlo nos remitiremos a la Ley Aduanera de donde fue sacada esta información.

Agente Aduanal es la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes previstos en esta ley (art. 143). Es el representante del exportador e importador para realizar por cuenta de ellos, todos los actos relativos a la entrada y salida de las mercancías.

El Agente Aduanal deberá actuar únicamente ante la aduana para la que se le expidió la patente, sin embargo podrá promover ante otros el despacho para el régimen de tránsito interno, cuando las mercancías vayan a ser o hayan sido sometidas a otro régimen aduanero en la aduana de su adscripción (art. 144).

Son obligaciones del agente aduanal:

- 1.- En los trámites o gestiones aduanales actuar siempre con su carácter de agente aduanal.
- 2.- Mantener la oficina principal en el lugar de su adscripción para la atención de los actos propios de su actividad.
- 3.- Otorgar garantía anual, en la cantidad que establece la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las disposiciones de carácter general.
- 4.- Cumplir con el encargo que se le hubiere conferido, por lo que no podrá transferir ni endosar documentos que estén a su favor o a su nombre, sin la autorización expresa y por escrito de quién la otorgó.
- 5.- Declarar bajo protesta de decir verdad, el nombre y domicilio del destinatario o del remitente de las mercancías, en los documentos en que se requieren estos datos, así como el Registro Federal de Contribuyentes de aquellos y el propio.

- 6.- Rendir a sus clientes las cuentas de gastos respectivas y entregarle los comprobantes de pago, así como los documentos correspondientes en un plazo de 30 días naturales posteriores a la terminación de su mandato (art. -- 145).

Son derechos del Agente Aduanal:

- 1.- Ejercer la patente.
- 2.- Cobrar por los servicios que preste conforme a la tarifa correspondiente, y
- 3.- Constituir para el ejercicio de la patente, sólo sociedades o asociaciones de persona cumpliendo con las condiciones y requisitos que establece el reglamento (art. -- 146).

Se entiende por despacho aduanal al conjunto de actos y formalidades relativas a la entrada de mercancía al territorio nacional y a la salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben realizar en la aduana las autoridades fiscales y los consignatarios o destinatarios en las importaciones y los remitentes en los exportadores (art. 5).

La entrada al territorio nacional o salida del mismo de mercancías, debe realizarse por lugar autorizado, en día y hora hábil. La autoridad aduanera podrá autorizar que los servicios sean prestados por el personal aduanero en lugar distinto del autorizado o en día y hora inhábil.

Para amparar las mercancías de procedencia extranjera, las facturas y notas de venta exigidas por la ley deberán contener los siguientes datos:

- 1.- Nombre, domicilio y clave del Registro Federal de Contribuyentes del vendedor.
- 2.- Domicilio del comprador y fecha de expedición.
- 3.- Descripción de la mercancía consignando los datos de identificación.

- 4.- Precios unitarios y total de mercancías.
- 5.- Número y fecha del documento aduanero relativo a la importación y aduana por la que se tramite, cuando la factura ampare la venta de primera mano de mercancías de importación (art. 5).

Los bultos materia de tráfico internacional deben ser plenamente identificables por las características de sus embalajes, en los que los remitentes les grabarán como regla general, sus marcas, números y pesos bruto y neto (art. 11).

Se reconoce la legitimación para actuar en el despacho:

- 1.- Al destinatario en importación y al remitente en exportación. En los tráficos marítimo y aéreo los destinatarios deberán contar con la conformidad del consignatario.
- 2.- A los consignatarios en tráficos marítimo y aéreo y siempre y cuando sean al mismo tiempo destinatarios y cuenten con la conformidad del consignatario del medio de transporte.

En los tráficos marítimos se conoce como consignatario a --- quienes se señalan en los conocimientos nominativos con ese carácter o al último endosatario cuando los conocimientos ven gan a la orden y a quienes presenten conocimientos al portador.

3. A los agentes aduanales que actúen como consignatarios o mandatarios.
4. A los capitanes del buque, cuando no tengan agente en el puerto, con motivo de las mercancías que conduzcan sin do cumentación, por las que desembarquen a consecuencia de accidentes, por las de uso económico que descarguen y por las de tránsito internacional cuando no exista consignata rio en el país (art.91)

La consignación reconocida por la autoridad aduanera será la única válida hasta la terminación del despacho, salvo renuncia del consignatario de las mercancías, efectuada antes de la presentación del pedimento para sujetar las mercancías de algún régimen aduanero.

Se podrá hacer cargo un nuevo consignatario que el remitente designe ante consul mexicano, mediante documento que este funcionario legalice. O se puede hacer cargo de ella el funcionario consular de la nación a que pertenezca el remitente, si así lo pide por escrito a la aduana (art.42)

El despacho aduanero podrá ser personalmente tramitado y obtenido por el destinatario o el remitente conforme a la fracción I del art.91 o mediante apoderado o utilizando los servicios de -- algún agente aduanal.

Los apoderados sólo podrán tener la representación de una persona ante una sola aduana y durante un año calendario debiendo reunir los requisitos con los que cumple el Agente Aduanal.

2.- AGENCIA CONSIGNATARIA DE BUQUES.

Cuando un embarcador ha decidido que una empresa naviera transporte sus mercancías, se deberá hacer la nominación de agentes.

Existen agentes para la mercancía, para el barco y para proteger los intereses del armador. Pueden trabajar cada uno por separado o bien uno mismo puede desempeñar dos o tres papeles a la vez.

Los agentes consignatarios de la mercancía, serán los encargados de vigilar que las operaciones ya sean de carga o descarga se realicen en los términos fijados.

Los agentes protectores del armador serán los encargados de abastecer al buque de las refacciones o equipo que éste necesite. Se encargan de vigilar el buen funcionamiento del barco.

Los agentes consignatarios del barco serán aquellos que se encarguen de las siguientes actividades:

- Deberán estar en contacto con la empresa naviera, la cual los nominará como agentes portuarios o bien como los embarcadores en el caso de que éste los nomine para que reciban el barco y le den los servicios que éste requiera a su arribo al puerto. Los agentes deberán estar avisados con quince días de anticipación de la llegada del barco y de la posición actual del mismo y cuando el capitán inicie la travesía deberá estar avisando a los agentes 44, 72, 36, 48, 24 y 12 hrs. de anticipación de su llegada al puerto, ya que una de las funciones del agente portuario es tener prevista la llegada del barco al puerto. O la salida del mismo.

En caso de ser necesario el agente se pondrá en contacto con los agentes del puerto de procedencia, para estimar en que tiempo el barco arribará al puerto.

Una vez que el agente está enterado de la llegada del barco al puerto, procede a hacer los siguientes pasos:

1.- Tramitar la operativa de registro ante la aduana marítima con quince días previos a la llegada o salida del barco, dicha dependencia le entregará un número de referencia. En el caso de tratarse de un buque de servicios de línea sí se puede hacer --

con esta anticipación, pero en el caso de los buques trampa, podrá hacerlo hasta con cuarenta y ocho horas de anticipación debido a la falta de un itinerario, lo cual no nos permite en la mayoría de los casos preveer esta situación.

De acuerdo al artículo 21 del reglamento de la ley aduanera para el tráfico de altura, a la entrada, se iniciará con una visita de inspección que la autoridad aduanera practique a la embarcación y, a la salida, con la apertura de registro.

Con la documentación que entregue el capitán durante la visita, se hará la apertura de registro de entrada correspondiente.

A petición del agente naviero se admitirá que el registro para tomar carga sea abierto antes de que la embarcación llegue al puerto, con objeto de que el despacho de las mercancías se haga también anticipadamente, pero si la embarcación no arriba dentro de los quince días siguientes a la fecha de la solicitud, el registro quedará insubsistente y la documentación que se hubiera tramitado con ese número de registro, surtirá efecto con el nuevo que corresponda, mediante la anotación en los mismos documentos.

Este trámite se efectuará con la finalidad de que los agentes aduanales, puedan despachar a tiempo sus mercancías. Estos documentos constan de original y cuatro copias, las cuales se distribuyen de la siguiente manera:

-Original y copia para la sección de navegación de la aduana marítima.

-Copia para la sección de exportación de la aduana marítima .

-Copia para la gerencia de zona franca.

-Copia para el expediente del barco.

Desde el momento en que se tramita la apertura de registro, la aduana marítima, recibirá la documentación que los agentes aduanales presenten para el embarque de sus mercancías.

Cuando haya buques que lleguen al puerto para efectuar operaciones de descarga exclusivamente, pero que se les va a suministrar combustible, será necesario abrir dicho registro, no siendo así para el caso de los barcos que únicamente transporten carga de importación.

2.- Extender los avisos de llegada y salida del barco con 24-hrs. previas a su arribo, los cuales se hacen ante las siguientes dependencias oficiales:

- a) Sanidad Internacional.
- b) Oficina de Migración.
- c) Aduana Marítima.

De acuerdo al artículo 14 del reglamento de la ley aduanera, los armadores, compañías transportistas o sus agentes, deberán avisar por escrito a la aduana de destino, con 48 hrs. de anticipación, el arribo de las embarcaciones que conduzcan mercancías procedentes del extranjero o que vengan en lastre.

Los avisos mencionarán la fecha de llegada, nombre de la embarcación, bandera y en su caso, el volumen o cantidad de cargamentos con destino al puerto, el número de pasajeros y si traen mercancía clasificada como peligrosa.

- C.1. Resguardo aduanal
- C.2 Mesa de navegación
- C.3 Administración de la aduana
- D Sanidad animal
- E Sanidad vegetal
- F Capitanía de puerto

3.- Tramitar ante la gerencia o subgerencia de operaciones, los prospectos de atraque, desatraques y movimientos.

Al tener exacta la hora de la llegada del buque, se solicita a la Capitanía de Puerto:

- a) Solicitud de atraque a la llegada
- b) Solicitud de movimientos (de muelle a muelle, de muelle a fondeo o de fondeo a muelle)
- e) Solicitud de desatraque a su salida

Y se revisa si tiene muelle programado para atracarlo o en su caso, fondearlo fuera de la bahía.

Dicha solicitud consta de original y tres copias de las cuales Capitanía de Puerto se queda con la original; se da una copia a los pilotos de puerto, que son los únicos autorizados para recibir el buque en las proximidades del puerto y posteriormente atracarlo o fondearlo según sea la solicitud.

Otra copia que se da a los amarradores de los b̄rcos. En caso de que el servicio de lancha que se encarga de llevar al piloto al barco y escoltarlo hasta que zarpe y la última copia es para el expediente del barco.

Si el capitán requiere de hacerle algunas reparaciones al barco, se pide a capitanía la autorización para el permiso de botes o de prácticas marinas, el cual sirve para que capitán y tripulantes puedan hacer reparaciones al buque, así como pintarlo.

Este documento consta de original y tres copias.

El capitán del puerto extiende la autorización siempre y cuando no de arrojen desperdicios o pintura al mar.

4.- Cuando ya es del conocimiento de todas las autoridades de puerto la llegada del barco, se procede a hacer la comunicación o libre plática.

La comunicación del barco se puede realizar una vez que esté atracado al muelle o en el fondeadero, si es que el barco no pudo atracar por congestiónamiento o porque viene de alguna zona que es tuvo en cuarentena o trae una epidemia a bordo.

A dicha comunicación asisten las siguientes autoridades, a las cuales a bordo se les entrega la siguiente documentación :

a) Sanidad internacional

Recibirá del capitán:

-Lista de tripulantes.- debe venir con sello de sanidad internacional que ampare a todos los tripulantes incluidos en ella. Este trámite es para que no sea introducida alguna enfermedad contagiosa al país.

-El despacho del último puerto que tocó, donde consta que el barco salió del puerto sin ningún problema de salud, si este es me xicano.

-Certificado de desratización y declaración marítima.

-Lista de vacunas.

b) Migración.

Son las autoridades encargadas de checar que todos los documentos de cada tripulante estén correctos. Si por alguna razón algún tripulante no tiene sus documentos en regla, puede ser repatria

do.

Recibirá del capitán:

-Lista de tripulantes.- debe tener la visa consular. Esta lista visada ampara que toda la tripulación incluida, no tiene problemas legales y fue bien despachada por migración.

-Pasaporte o libreta de mar de toda la tripulación incluyendo el del capitán.

-Lista de pasajeros visada (cuando las haya) y sus respectivos pasaportes.

Si la lista de tripulantes o la de pasajeros no tienen la visa consular, impondrá la Secretaría de Gobernación una multa de -- \$ 10 000.00 (diez mil pesos) de acuerdo con el artículo 22 fracción II inciso N de la Ley Federal de Derecho, publicada en el Diario Oficial de diciembre de 1982.

C) Aduana Marítima

Representada por el Comandante del resguardo aduanal, recibirá:

-Tres tantos visados de los manifiestos de carga de los diferentes puertos que tocó el buque y que sean carga de importación.

En caso de no tener la visa causará multa.

Tres tantos de los manifiestos de carga peligrosa.

Junto con los manifiestos de carga, se entrega una carta donde el capitán declara quien es la agencia consignataria del buque, para que tenga conocimiento de ello, el administrador de la aduana marítima.

-Dos listas de provisiones o rancho.

-Dos listas de efectos personales.

Cuando transporte reembarques o transbordos, se deberá entregar:

-Tres tantos de los sobordos/transbordos.

-Tres tantos de los manifiestos referentes a los Reembarques, transbordos o Sobordos, certificados por la Aduana del Puerto de procedencia de la carga. Es necesario también vengán visados estos manifiestos, ya que cada manifiesto sin VISA Consular, se hará acreedor a una multa de \$10,000.00 (diez mil pesos) o se impondrá de conformidad con el Art. 136 de Ley Aduanera.

D) Sanidad Animal

E) Sanidad Vegetal

Estas dependencias hacen un reconocimiento en cuanto a car-

nes y víveres a bordo del barco y que es para consumo de la tripulación. Esto es con el fin de evitar que por estar los alimentos en mal estado, se enferme la tripulación.

Una vez hecho este reconocimiento, se le pide al Mayordomo o al Cocinero del buque que separe los viveres que considere se van a necesitar para que la tripulación consuma durante la estadía en el Puerto y lo demás se guarda en las bodegas o -- gambusas y se sellan.

Así como también, el Comandante del Resguardo Aduanal, sella la bodega de provisiones donde se encuentran los vinos, licores y cigarros para consumo y venta de la tripulación.

F) Capitanía de Puerto.

Es la encargada de recibir la declaración de parte del Capitán o de los Agentes Consignatarios, donde se haga constar la siguiente información:

- Características del buque

- Hora de Cruce

- Hora de Atrque

y anexa a esta declaración se deben entregar:

- El Despacho del último puerto que tocó el buque.

- Dos listas de tripulantes y pasajeros.

- Original y cuatro copias de las estadísticas de navegación.

Ya efectuada la comunicación del buque, se procede a realizar los siguientes pasos:

A) Entregar a las siguientes dependencias, los siguientes documentos:

a) Superintendencia de operación y desarrollo portuario.

- Copia de manifiesto de carga de importación.

- Copia de manifiesto de carga peligrosa.

- Copia de manifiesto de carga de exportación.

- Copia de la lista de provisiones.

- Copia de la lista de efectos personales.

b) Capitanía de puerto:

- Protesta de arribo

- Lista de provisiones

- Lista de efectos personales

- Juego de manifiestos de carga de importación.

c) Sanidad internacional
 - Juego de manifiestos de importación

d) Sanidad vegetal y animal
 - Juego de manifiestos de importación
 - Lista de rancho

e) Aduana marítima

Cuando sea necesario tramitar ante esta dependencia los permisos para:

e.1) Descarga directa a:

furgones

Camiones

Chalanes

(Artículo 80. de la Ley Aduanera y artículo 42 párrafo - 2o. del Reglamento Aduanal).

e.2) Carga directa de:

- Góndolas a buque

- Camiones a buque

- Chalanes

Trámites que se hacen ante las siguientes dependencias: Se tramita a la aduana marítima a) las solicitudes de vigilancia, de --- transbordos directos e indirectos de mercancías en tránsito: (Art.- 58 Reglamento Ley Aduanera).

Directo de buque a buque.

Indirecto de buque a patio o almacén para su depósito y coordinar su reembarque. Se tramita ante capitania de puerto:

a) Las solicitudes de entrada, de vigilancia y salidas en horas extraordinarias.

b) Los permisos para abastecimientos del buque de provisiones

c) Permisos para entrega de lubricantes (Artículo 49 del Reglamento de la Ley Aduanera. incisos A, B y D)

d) Permisos para suministros de agua potable.

e) Permisos para entrega de pintura.

f) Permisos para prácticas marinas.

g) Permisos para reparaciones menores y/o mayores de la maquinaria.

h) Solicitud para el desembarque de partes del buque que debe

rán ser reparadas en el puerto y ser reembarcadas posteriormente para ser enviadas al interior de la República para su reparación o para su envío al extranjero (Artículo 65 Ley Aduanera).

i) Solicitud para hacer entrega de refacciones a los buques - que estén operando.

La agencia consignataria del buque también se encargará de -- prestarle atención médica a los tripulantes. Llevará a los tripu-- lantes a migración para que permitan su repatriación o el embarque de algún tripulante.

Cuando es repatriado un tripulante, se deja un depósito de ga rantía ante Nacional Financiera y se realizan las instrucciones -- que esta institución establece. Una vez salido del país, se cance- la el depósito de garantía, recuperando el efectivo.

A la terminación de las operaciones del buque en el puerto, - el siguiente y último paso es el despacho del buque.

Para efectuar el despacho del buque se requiere la siguiente- documentación:

- a) Solvencia de la aduana marítima.
- b) Solvencia de migración y correos.
- c) Estadística de navegación marítima internacional.
- d) Diez listas de tripulantes.
- e) Aviso de salida para las autoridades.
- f) Solicitud de patente de sanidad.

a) Solvencia de la aduana marítima.- se hace original y cuatro copias. En ella se asienta el nombre del buque, nacionalidad, tipo de tráfico y destino. Una vez que la sección de navegación de la - aduana marítima le dió un número de referencia y cuenta con el se- llo; la autoriza el administrador de la aduana y entrega el origi- nal y dos copias.

b) Solvencia de enterado de migración y correos.- Este docu- mento sirve para que el capitán del puerto esté enterado de que - migración despachó correctament e el buque, y se le anexa un aviso de salida que también se presenta en migración donde se expresa el día, hora y puerto de destino, cuando se va a un puerto nacional,- se entregan dos listas de tripulantes y para puertos extranjeros,- una lista nada más. Si el buque es mexicano no es necesario.

Migración sella diez listas de tripulantes que se presentan - posteriormente a Capitanía de Puerto junto con la solvencia.

Correo internacional, sólo firma cuando un buque y la correspondencia van a un mismo destino y le entrega un aviso de salida - con original y dos copias.

Una vez que estos trámites, la solvencia marítima, la solvencia de migración y correos y las diez listas de tripulación se -- llevan a capitanía de puertos con dos horas de anticipación y en - horas hábiles, para que ahí elaboren el despacho.

Este despacho consiste en sellar tres copias de las solvencias y firmadas por el capitán de puerto.

Despacho de Sanidad Internacional

Consiste en el original y copia de la Solicitud de Patente de Sanidad Internacional.

- Dos Listas de Tripulantes
- Aviso de Salida
y expide;
- La Boleta de Sanidad (Despacho)
- Copia de la Patente de Sanidad
- Copia de Lista de Tripulantes Sellada

Ya que se tiene la notificación de la hora exacta y fecha de Salida, se pide a Capitanía de Puerto la boleta de salida, la cual contiene la fecha y hora de salida firmada y sellada por el Capitán de Puerto.

Esta boleta se lleva a la Oficina de Prácticas para que proceda a dar la salida al buque.

Después se lleva el Aviso de Salida a Armadores para que desatraquen el buque. Media hora antes del zarpe se le entregan al capitán todos los documentos que integren el Despacho.

Cuando el buque ya zarpo, se hace un resumen de las actividades del mismo en el puerto.

Se apuntan la hora de arribo y la del zarpe, de tal forma que se pueda saber, de acuerdo a la estadía en el puerto, a cuanto ascienden los gastos erogados.

Para calcular los Derechos Portuarios se toman en cuenta los siguientes puntos:

- a) El Tonelaje Bruto

Las primeras 1 000 Tons. a 1 800 = 1.80 X Ton.

Las segundas 2 000 a 5 000 Tons. a 1 500 = 1.50 X Ton.

De 2 000 a 5 000 Tons. a 1.00 X tonelada

Al resultado obtenido se le suma el 10%

Para calcular los Derechos de Atraque se multiplican los metros de ESLORA x .75 y el resultado por las horas que estuvo atracado, más el 10%.

La Cuota Adicional es el pago de Zona Franca, esto es la multiplicación de los metros de ESLORA x 3.00 y el resultado por los -- días de estadía.

Se suman los resultados de la operación para tener el importe total a pagar.

Se "checan" todos los recibos por concepto de pilotaje, tonelaje etc., los cuales aparecen el punto a que se refiere a la estimación de un viaje.

Ya realizadas las cuentas, se presentan en Capitania de Puerto para su revisión. Posteriormente se paga en la Aduana Marítima con original y 10 copias.

Se entregan a la Aduana Marítima, los manifiestos de salida (EXPORTACION) con las respectivas copias para las otras dependencias. Los manifiestos de salida los elabora la Agencia Consignataria por medio de los Conocimientos de Embarque y los entregan a las autoridades mencionadas, días después de la salida del Buque.

Para la expedición del certificado de solvencia será indispensable que la embarcación haya terminado las operaciones en el puerto y pagado o garantizado las contribuciones causadas.

Si la embarcación no zarpa al siguiente día hábil de expedido el certificado de solvencia, el capitán deberá presentarlo a la autoridad aduanera para que revalide hasta el día hábil siguiente.

De acuerdo al Art. 26 del Reglamento de la Ley Aduanera.

El tráfico de cabotaje se regirá por las disposiciones de -
las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías General de
Comunicación, así como por las establecidas en la Ley Aduanera --
en su Reglamento y las que dicte la Secretaría Hacienda y Crédito
Público.

C O N C L U S I O N E S

Los empresarios mexicanos a través de los diferentes medios de comunicación han hecho público su descontento e intranquilidad por la falta de calidad y cantidad en los medios de transporte con que México cuenta, lo consideran un verdadero problema para el desarrollo de la industria y del campo, ya que resulta insuficiente para satisfacer la demanda que es mayor día con día.

Los problemas que están generando la falta de transporte en un país como el nuestro, se manifiestan en inflación, escasez de productos de primera necesidad, desaliento en la inversión y desempleo, ya que bien puede considerarse una fuente más, para generar actividades y divisas al país.

La industria, el campo y en sí todas las áreas productivas, han sufrido pérdidas lamentables debido a los cuellos de botella generados por la deficiencia administrativa y operacional de los servicios de transportes, ya que si a una empresa no se le surte de materias primas necesarias para la fabricación de algún producto, se verá obligada a parar sus procesos productivos implicando pérdidas muy serias y que afectan a la economía del país. Se estima que tan sólo para la empresa privada las pérdidas por esta situación podrá en seis años, ser mayores a lo que se estima en este sexenio se aplicaría a la modernización y rehabilitación del sistema ferroviario.

Los factores que nos han llevado al atraso en este renglón, han sido la falta de medios de transporte acordes con las necesidades actuales de los usuarios como: carros de ferrocarril y redes ferroviarias; buques de todo tipo que integren la flota naval de México y evitar la participación de banderas extranjeras que implica una fuga de divisas; así como puertos funcionales para dar atención a buques de tráfico de altura y cabotaje; aviones de pasajeros y de carga con aeropuertos también funcionales; además carreteras, camiones, bodegas, patios, terminales y equipo.

Estos factores los mencionamos, ya que México como país en vías de desarrollo, requiere de realizar importaciones y exportaciones para la expansión de sus empresas, por lo que si no se toman las medidas necesarias, seguiremos dependiendo del país vecino (Estados Unidos) sin poder abrir nuevos mercados con países de los otros continentes y continuaremos pagando servicios que nosotros podemos realizar para autoservicio y para poder ofrecer servicios a los países latinoamericanos que se encuentran más atrasados que nosotros.

Hemos querido señalar en este trabajo, que México no es un país de tradición marítima, es por ello que tenemos un rezago en este ramo del transporte, lo que repercute en otros renglones de la economía del país.

Pero si hablamos a nivel mundial, el transporte marítimo ha ayudado a la industrialización de las naciones, fomentando el incremento en el comercio internacional, ya que si bien recordamos que las dos terceras partes de la superficie del planeta Tierra están cubiertas por océanos, los cuales separan los países y con ello los mercados, por lo que el mar es un elemento primordial para el desarrollo de los países, ya que se pueden explotar por los recursos que en él se encierran, así como las ventajas que ofrecen al navegarlos.

México por muchos años se ha dedicado a la explotación de la agricultura y de la minería y poco a poco ha ido aumentando su industria y su comercio.

Más de la mitad de la población activa en México se ha dedicado al cultivo del campo, cuyas producciones principales son: maíz, frijol, trigo, café, caña de azúcar, algodón, papa y tomates, entre otros productos.

En su riqueza minera destacan la plata, azufre, antimonio, granito, mercurio, plomo, zinc, cobre, oro, hierro, manganeso, uranio, titanio, etaneo, etc.

ganadería extensiva se concentra en el norte del país y la intensiva en el centro, siendo los más destacados el vacuno y el caprino.

Por otro lado, sólo nos hemos dedicado a la explotación petrolera a la cual dependemos. Es por esto que consideramos una lástima haberle dado y seguirle dando la espalda al mar, ya que México cuenta con una excelente ubicación geográfica: al este el Golfo de México, al oeste el Océano Pacífico y Atlántico; en un total de 8 650 km. de litorales. Es por lo que pensamos que se puede dedicar a la explotación marítima.

Surge nuestro interés por tratar de darle la importancia que merecen nuestros mares, los cuales si los utilizamos como un elemento para que los buques se desplacen y transporten toda clase de mercancías y en cantidades elevadas, podrán ayudar para que México se recupere de la crisis por la que esta atravesando.

Adicionalmente y por distintos motivos históricos, geográficos, políticos y económicos; México ha venido realizando la mayor parte de su comercio con los Estados Unidos de Norteamérica; principalmente por vía terrestre, lo cual ha originado mucha dependencia con este país y provocando el olvido de la existencia de otros países en el mundo, que son mercados potenciales y que pueden ayudar a nuestro desarrollo.

Es importante señalar que a últimas fechas, México se ha empezado a ocupar por incrementar sus exportaciones y a diversificar sus mercados, intensificando los esfuerzos tendientes al fortalecimiento de su Marina Mercante.

Ya lo mencionamos, es importante que la flota naviera mexicana este integrada por buques de todo tipo, ya que uno de los principales motivos de la participación de las embarcaciones extranjeras se debe a la necesidad de fletar buques graneleros para transportar las importaciones de granos, fertilizantes y minerales, contar con los buques tanque para poder atender nuestra creciente explotación petrolera.

Precisamente en el caso del petróleo podemos ver uno de los grandes cuellos de botella generados por no tener los medios suficientes de transporte.

De acuerdo a estudios que se han realizado a últimas fechas, el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana deberá duplicarse el número de embarcaciones y sextuplicarse en su capacidad de tonelaje para poder satisfacer las crecientes necesidades del país.

Un factor que es importante considerar, es la falta de conciencia en los marinos mexicanos, los cuales se desembarcan en la primera oportunidad y quieren trabajar en tierra, olvidándose de que en la medida en que se supere la escasez de tripulantes, se podrá realizar un mayor número de viajes en buques de bandera nacional.

Es importante mencionar, que de las empresas navieras mexicanas que actualmente tienen buques propios, prefieren navegar con banderas de otras naciones, o sea banderas de conveniencia debido a que en México los impuestos y requisitos que exige el gobierno a las empresas por tener buques con bandera mexicana, son muy elevados y complicados; por lo que las empresas mexicanas, mejor portan en sus naves, banderas de países donde los impuestos son muy bajos en relación a los nuestros.

Pero ahora bien, de nada serviría tener los mejores barcos si no conocemos las características de nuestros puertos, es por eso que incluimos un capítulo que se dedica exclusivamente a describir estos.

Nuestros puertos tienen capacidad para recibir buques de todo tipo, de carga general, de pasajeros, graneleros, etc.; pero no con la eficiencia debida, ya que no cuentan con la infraestructura necesaria que han desarrollado los países industrializados, que ya tienen sistemas portuarios bien organizados y que están perfeccionándolos día a día, procurando ir a la par con las innovaciones que se les están haciendo a los barcos y a los sistemas de transporte como es el caso del contenedor.

En nuestro caso, los barcos que vienen a realizar operaciones de carga o descarga, deben contar con equipo propio, o sea deben ser autosuficientes en sus maniobras, cosa que no sucede en puertos de Estados Unidos y europeos, donde un barco llega y su estadía es menor debido a lo sofisticado de sus equipos. Por citar un ejemplo, un barco contenerizado llega a un puerto de un país desarrollado y se tarda en las maniobras de carga o descarga uno o dos días, en el caso de México se puede estar un barco 15 días por falta de equipo y por lo tanto los ingresos de esos barcos se ven disminuidos.

Además de contar con instalaciones y equipo de maniobra avanzado, deben ofrecer a los embarcadores, consignatarios de la carga y a los propios buques, los mejores servicios para recibir y despachar todo tipo de productos, así como contar con los calados y muelles suficientes y con tomas de combustible y agua para atender a los buques de gran embergadura, reduciendo con ello, sus costos de operación y evitando congestionamientos.

Así como también deberá de contar con un alto grado de almacenaje para las cargas, además de tener patios para contenedores, para mercancía refrigerada, petróleo, cereales, minerales, etc.

Desde sus inicios México estuvo mal planeado en cuanto a la distribución de sus industrias provocando grandes aglomeraciones en el centro de la República Mexicana, caso más grave el Distrito Federal. Esta mala planeación además provoca que el proceso de distribución de un producto sea mayor, y que los costos de producción se vean afectados por esta situación.

Por lo que resulta importante destacar las urgentes medidas que debe tomar el gobierno mexicano para lograr la descentralización, revolviendo con ello los grandes y graves problemas a que nos estamos enfrentando los capitalinos.

En lo que concierne a esta tesis, sugerimos que se procuren edificar las empresas de nueva creación, cerca de los puertos, como el caso de los puertos japoneses dónde ubican las industrias que-

necesitan de la cercanía del mar, a un costado de los puertos facilitando sus ventas al extranjero y evitando pérdidas innecesarias de tiempo y dinero.

Resulta penoso mencionar que el gobierno mexicano se ha caracterizado por su falta de planeación en la mayoría de sus actividades, basamos este juicio en que hemos visto que se han construido puertos sin ver hacia el futuro como es el caso de Yukalpétén, donde tuvo un gran auge ya que ayudaba al puerto de progreso a la salida del henequén se acabaría y el puerto quedaría sin trabajo, como es en la actualidad.

También podemos citar el caso de Puerto Madero donde su creación fue a capricho de una orden presidencial y que no se ha aprovechado de ninguna forma. En este sexenio se crea el Puerto de Altamira, que esperamos de los frutos que esperan. Por nuestra parte consideramos que debido a los problemas alimentarios a que se está enfrentando nuestro país, a las importaciones masivas de fertilizantes, cemento, azúcar, tubería, etc., y al aumento del comercio exterior; el gobierno mexicano en lugar de haber invertido en la construcción de otro puerto, hubiera dotado de mejor equipo e instalaciones a los ya existentes.

Aunque no debemos olvidar, que los dirigentes de Uniones y Sindicatos Portuarios, no permiten el cambio, debido a que afecta sus intereses personales, lo cual obstaculiza el desarrollo de los puertos de nuestro país.

En lo que se refiere al almacenaje en los puertos, resulta insuficiente por tres razones; la primera es que no son los que realmente se necesitan, la segunda es que la mercancía de importación al arribar a puertos mexicanos no cuenta con la debida documentación para su despacho aduanal inmediato, y la tercera es que algunas cargas de los sectores oficiales y privados no son retiradas dentro de los términos que marca la ley y esto hace que se ocupen espacios necesarios para el flujo normal de las mercancías.

Debido a estos problemas que se presentan en los puertos mexicanos, es cada día mayor el número de cargas de importación y exportación que se mueven por nuestra frontera norte, provocando una fuerte salida de divisas e incremento en el desempleo de nuestro país.

Nuestros fletes no pueden ser tan competitivos en el mercado por la falta de instalaciones adecuadas, así como por falta de coordinación en las operaciones, otro caso sería el movimiento de granos, que en países desarrollados se descarga con sistemas de succión, o con bandas, en México seguimos usando las almejas, lo cual hace que en los buques graneleros, los costos por espera de muelle o por lentitud en su descarga, sean cuantiosos, pudiendo ser hasta 10 a 12 mil dólares diarios por buque, provocando un incremento en los precios de los productos.

En el capítulo dedicado a contenedores pudimos apreciar que vino a revolucionar el transporte de mercancías, debido a las ventajas que ofrece. Pero algo que debemos precisar es que los contenedores no son la solución o una mejoría en el transporte por sí mismos, la mejoría y la solución se logran cuando existe todo un sistema en el que intervienen camiones, personas, carga empresas y cualquier elemento del sistema que falte hace fallar al sistema total.

En México contamos con los vehículos, la carga y las personas, sin embargo no contamos con las entidades adecuadas para que todo el sistema funcione. Tales entidades son los puertos y algunas disposiciones legales.

Como ya mencionamos, cuando llegan a nuestros puertos buques con contenedores, no es posible descargar con prontitud, originando congestionamientos en los muelles; si a esto agregamos que la estructura de tarifas para la carga y descarga no ha sido adecuada para el manejo de contenedores, cobrándose no por pieza manejada, sino por tonelada y que al no existir todavía el equipo adecuado para su manejo, la maniobra es lenta e insegura dando como resul-

tado que los costos se eleven de manera importante.

Con el uso del contenedor se amplió la gama de servicios que ofrece una empresa naviera, ya que dependiendo de las bases del mismo la mercancía puede ser cargada desde la fábrica para ser descargada hasta la bodega del consignatario. Esto permite que sea más atractivo para el exportador e importador mexicano el embarque de de sus mercancías.

Para defender los intereses nacionales de los países en desarrollo, se ha reglamentado el transporte de contenedores. En México se publicó el decreto en el diario oficial del 6 de julio de 1979, la creación de la empresa mexicana de Transporte Multimodal, la cual coordinará el uso de los contenedores dentro del territorio nacional.

Desafortunadamente esta empresa no ha apoyado la utilización del contenedor dentro de nuestro territorio, debido a intereses mal entendidos de sus representantes, la cual fomenta la irresponsabilidad de los conductores de las plataformas quienes llegan tarde a los puertos o no llegan, además de hacer de este servicio un monopolio estableciendo fletes muy elevados para el servicio tan deficiente que ofrece.

Debido a la falta de bodegas de almacenamiento, los contenedores así como los furgones y remolques se improvisan como tales, pagando únicamente las demoras respectivas. Esto provoca que los contenedores no puedan ser reutilizados y que no cumplan con las funciones que les dieron origen.

La poca capacidad o falta de bodegas para los productos agrícolas provocan pérdidas por la estadía tan prolongada de ellos, en lugares inadecuados o simplemente a la intemperie.

Por todas estas razones, consideramos de suma importancia, la planeación del transporte para los años venideros y la aplicación de controles correctivos para los años actuales, por parte de los --

sectores públicos y privados; apoyando en esta forma el progreso de nuestro país, ya que en la actualidad son reconocidos mundialmente los principios de soberanía e independencia económica que cada nación aspira para contar con una Marina Mercante propia, - para que transporte la mayor parte de su comercio mundial, por lo que resulta de primordial importancia, promover el desarrollo de Marina Mercante eficiente y adecuada, que opere en condiciones competitivas y con la suficiente capacidad para que satisfaga las necesidades derivadas de la expansión industrial y comercial del país.

Esto se puede lograr a través de estímulos, incentivos fiscales y apoyos financieros que otorgue el estado, para impulsar y fortalecer a la actual flota mercante.

Es indispensable que el transporte sea congruente e integrado y que su infraestructura este en armonía con todos los sistemas - que lo integran, siendo una solución que permitiría alcanzar -- una óptima coordinación entre usuarios, autoridades y prestadores de servicio.

Finalmente sugerimos que el gobierno acabe con todas esas personas que velan por intereses personales, afectando con ello los intereses del país. Y que un puerto no sea creado a capricho de un sexenio y abandonado al siguiente, sino continuarlos y corregirles errores a aquellos que no sean del todo satisfactorios para el progreso de México.

Esperamos que este trabajo haya cumplido con los objetivos antes fijados y que pueda servir en algo al progreso de nuestro país.

B I B L I O G R A F I A

- A HISTORY OF TRANSPORT
G. N. GOERGANO
First Published 1972
Text J.M. Dent G Sons LTD 1972
Made in Great Britain at the Aldine Press. Letchworth. Herts
for J.M. Dent & Sons LTD
Aladine House. Bedford Street London

- INGENIERIA MARITIMA
EL PUETO. LA TIERRA. EL MAR. EL ENLACE.
De:
Roberto Bustamante Ahumada, Manuel Coria Treviño, Héctor Paz --
Puglia, Victor Figueroa Castillo, Fco. Berzunza Valdez, Miguel
Bustamante Ahumada
Ediciones Temas Marítimos, S. de R. L.
2a. Edición, Septiembre de 1976

- CATASTRO PORTUARIO 1984
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA:
DIRECCION GENERAL DE OBRAS MARITIMAS

- LOS PUERTOS MEXICANOS
Federico Ortiz J
Testimonios del Fondo
Fondo de Cultura Económica 1976

- PUERTOS COMERCIALES DE LA REPUBLICA MEXICANA
COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS EDICION 19

- LA REFORMA PORTUARIA
COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS EDICION 1976

- ALGUNAS CONSIDERACIONES ECONOMICAS AL PUERTO DE TAMPICO (SEMI
NARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA)
Angel Brito Gutiérrez Jr.

Antonio Brito Gutiérrez Jr.
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
México, D. F. 1973

- ESTUDIO NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO
COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS VOLUMEN I
CIFSA - HARRIS - BCEOM
México 1974
- INDUSTRIAL PORTS PROGRAM
COORDINACION GENERAL DEL PROGRAMA DE PUERTOS INDUSTRIALES
- INDUSTRIAL PORTS PROGRAM
COORDINACION GENERAL DEL PROGRAMA DE PUERTOS INDUSTRIALES
México 1978
- LEGISLACION ADUANERA 1985
Cuarta Edición, Editorial Porrúa
México, 1985
- "COMO AGILIZAR EL COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DE SU DOCUMENTA
CION"
- VICENTE QUEROL CABRERA
Grupo Editorial Expansión
México 1984
- CODIGO MARITIMO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCAN-
CIAS PELIGROSAS
Séptimo Capítulo
- REVISTA ADUANERA
Año 2, No.4 Mayo de 1985
Ed.SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO