

20/16



Universidad Nacional Autónoma de México

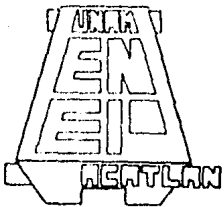
Escuela Nacional de Estudios Profesionales
Acatlán

**EL AGENTE MARITIMO. SUS FUNCIONES EN
LA ATENCION A BUQUES EN SERVICIO
REGULAR DE LINEA.**

T E S I S

Que para obtener el título de
Licenciado en Relaciones Internacionales
p r e s e n t a

PATRICIA FLORES OSORNO



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

México, D. F.

1968



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE	I
INTRODUCCION	IV
CAPITULO I Evolución histórica del hoy agente - marítimo.....	1
CAPITULO II. Obligaciones y atribuciones del agen- te marítimo en la Legislación Nacio- nal e Internacional.....	9

Legislación Nacional

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	9
2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos	10
3. Ley de Vías Generales de Comunicación	18
4. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana	22
5. Ley Aduanera	24
5.1. Reglamento de la Ley Aduanera	26

Legislación Internacional

2.1. Asociación de Derecho Internacional (ILA) ..	29
2.2. Comité Marítimo Internacional (CMI)	31
2.3. Organización Marítima Internacional (OMI) ..	34
2.4. Cámara Internacional de Comercio (CCI)	35
2.5. Conferencia de Naciones Unidas sobre Comer- cio y Desarrollo (CONUCOD o UNCTAD)	36

CAPITULO III		Funciones que el agente marítimo realiza en la atención a buques en servicio regular de línea.....	39
1.	Organización de la agencia marítima	40	
1.1.	Comunicación y Despacho	42	
1.2.	Superintendencia de muelles	44	
1.3.	Funciones Operativas	46	
1.3.1.	Carga de exportación	47	
1.3.2.	Carga de importación	48	
1.4.	Funciones Comerciales	50	
1.4.1.	Exportación	50	
1.4.2.	Importación.....	51	
1.5.	Contenedores	51	
1.6.	Funciones administrativas y contables	52	
2.	Tipos de agenciamiento	53	
3.	El agente marítimo dentro de la organización del puerto	55	
3.1.	Su relación con autoridades portuarias	56	
3.2.	Su relación con empresas de servicios portuarios	57	
3.3.	Su relación con representantes de compañías arrendadoras de contenedores	58	
3.4.	Su relación con compañías aseguradoras	58	
CAPITULO IV		Agentes marítimos en puestos extranjeros	60
4.1.	Representación de las compañías marítimas - en el extranjero	63	

CONCLUSIONES

ANEXOS

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

La navegación si bien no ha determinado el mundo económico, social y político, si podemos afirmar que estas estructuras han sido y son influidas en gran medida por las actividades del hombre en el mar; y en consecuencia la navegación, los barcos y en sí todas las actividades que dan soporte a ésta, ameritan un estudio académico en el campo de las ciencias.

Los buques unen los territorios de la Tierra divididos por el mar, es el único medio de comunicación en el -- que se transporta gran cantidad y variedad de mercancías -- de producción y consumo en la faz de la Tierra. Por lo -- que se puede decir, que la expansión económica de las grandes potencias en sus zonas de influencia no hubiera podido llevarse a cabo sin un desarrollo a la par de la explotación comercial del buque.

Esta explotación comercial del buque implica experiencia y desarrollo marítimo en el comercio de mercancías -- hasta la concepción actual de la empresa marítima, la cual abarca desde la complicada administración del servicio regular hasta los servicios de ruta indefinida como son los buques "trampa" o volanderos. Todo esto, aunado a los factores infraestructurales, es a lo que llamamos Industria -- de la Marina Mercante, es decir, el conjunto de actividades y servicios que apoyan y fomentan la Marina Mercante.

En la Marina Mercante Mexicana, diversas son las estructuras a estudiar para poder interpretar y explicar el

atraso o malformación de determinada área y una vez analizada proponer alternativas de solución.

A pesar que la realidad nacional en el aspecto que -- nos compete es siempre más complicada que el más ambicioso estudio, este trabajo pretende patentizar la situación del agente marítimo en México, sus responsabilidades e importante papel dentro de la Marina Mercante y el comercio internacional.

Los objetivos del estudio teórico-práctico referente al agente marítimo, responden a una labor congnoscitiva de su situación donde:

- Hasta el momento son pocos los estudios formales -- que contribuyen a establecer un precedente más en la materia.

- Se desconoce su sólida labor práctica, con largo -- historial profesional, modificada paulatinamente por el -- "modus operandi" o usos y costumbres del constante contacto con la teconología del exterior.

- Debe entenderse que su quehacer se encuentra inmerso en una estructura funcionalista dentro de la Industria de la Marina Mercante, es decir, su interrelación con otras instituciones o entidades que originan el movimiento "sui generis" de mercancías en nuestro país.

Es así que en Capítulo Primero, referimos el proceso histórico que dió como resultado la actual figura de este personaje.

En el Capítulo Segundo, exponemos los ordenamientos jurídicos de carácter nacional e internacional que rigen las funciones que realiza, es decir, su actividad enmarcada en la legislación.

El Capítulo Tercero está enfocado a ofrecer un panorama general de su labor práctica, en la que podremos apreciar sus responsabilidades múltiples en toda la gama de actividades que realiza en la atención a buques en servicio regular de línea, entiéndase nacionales o extranjeros.

Su vinculación con otras organizaciones e instituciones del ámbito marítimo, que al igual que él, coadyuvan y apoyan al desarrollo de las actividades en los puertos y por ende, al comercio nacional y mercado internacional.

Por último, quisimos hacer un paréntesis para exponer por qué es necesario contar con agentes marítimos en puertos extranjeros, los cuales contribuyen con los armadores en la obtención de mejores cargas además del servicio que aportan a sus naves.

Con todo esto, cumpliremos con el objetivo principal de sobresaltar la importancia de éste en el negocio, transportación y comercio marítimos.

CAPITULO I

EVOLUCION HISTORICA DEL HOY AGENTE MARITIMO

"Es difícil definir exactamente la época en la cual, los capitanes de navíos mercantes, sobrecargados de trabajo, se vieron obligados a utilizar colaboradores terrestres para la explotación de sus barcos.

"En la Edad Media las relaciones contractuales que se derivan del comercio marítimo tenfa más forma de institución familiar que de organización profesional. Había más unión entre cargadores y armadores, los cuales se comportaban más bien como asociados que como rivales". (1)

Sin embargo, tal situación fue cambiando conforme se desarrollaron nuevas formas de negociación, de organización y confluieron diferentes conveniencias mercantiles.

"El viaje marítimo se sitúa dentro de las complejas características estructurales, económicas y técnicas donde el dueño del navío es el comerciante dirigiendo él mismo su buque.

Inicialmente la regla es el comerciante viajero, itinerante o ambulante, que va con sus mercancías y sus propios medios de transporte con otros normalmente y actuando

(1) Góngora Pimentel, Genaro David. De la agencia marítima. México, Tesis de Derecho, UNAM, 1963. p. 15.

como extranjero en sus expediciones comerciales". (2)

A este respecto cabe mencionar al fundador del comercio inglés de esclavos, Sir. John Hawkins, quién en 1562 - realizó su primer viaje a la Nueva España y efectuó sus negociaciones de la siguiente forma:

"Su primera escala fue Tenerife en las Canarias; aquí mediante los buenos oficios de un negociante conocido, con trató un piloto español y envió un mensaje a los compradores de la Española de que llegaría más tarde con un carga mento de esclavos. En Sierra Leona, su siguiente escala, con siguió trescientos negros; con este cargamento, Hawkins se dirigió, a través del Atlántico, a la Española. Aquí, tras muchas negociaciones, obtuvo permiso de las autoridades locales -que carecían de facultad de darlo- para ven- der sus esclavos. Aceptó que el pago por sus esclavos con sistiera en pieles y azúcar, artículos valiosos en Europa.

"El cargamento era tan valuminoso que fletó dos bar--cos más en la Española, consignando una parte de su carga a un negociante de Sevilla amigo suyo". (3)

(2) Girón Tena, José. La evolución de la estructura y sig nificado económico-jurídico de la empresa en el Dere--cho Marítimo. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1958. p. 14.

(3) Parry, J.H. Europa y la expansión del mundo (1415-1715), México, Fondo de Cultura Económica, Breviarios No.60, 1975. pp. 213/214.

Resulta lamentable que carezcamos de una documentación más amplia sobre estas actividades pero esto se debe a "razones geográficas y en función a que los viajes marítimos - hechos durante la primera mitad del Siglo XVI fueron de carácter eminentemente de exploración y conquista". (4)

Más tarde, aparece el comerciante sedentario que suele significar una empresa individual o de asociación familiar con una red de comerciantes a comisión o también, el tipo de agrupación que menciona la Tabla de Amalfi (1843) denominada la "colonna", es decir, "una agrupación en la que participan comerciantes que aportan dinero y mercancías, armadores que aportan el buque y marineros que aportan su trabajo estando todos a los resultados lucrativos de la expedición marítima". (5)

Posteriormente, el armador se convierte en promotor de la empresa, confiando al capitán el navío.

"El magister navis" o capitán era por lo general una -- persona íntimamente ligada al hijo de familia quien recibía cierto peculio para realizar operaciones de comercio".(6)

(4) García Arroyo, Raziél. Biografía de la Marina Mexicana. Semblanzas históricas. México, Secretaría de Marina, 1960. p. 59.

(5) Girón Tena, José. Ibidem. p. 21.

(6) Javelli Girard, Marcelo. La responsabilidad legal del armador. México, Tesis de Derecho, UNAM, 1949. p. 13.

Una vez que el armador es reemplazado a bordo por su capitán, dejara de tener importancia la organización de los elementos materiales con vistas a un sólo viaje, requiriéndose de una mejor organización a fin de enfrentarse a la regularidad en las escalas de su buque.

"Se ha encontrado en la historia de las más antiguas compañías marítimas, que éstas empezaron de una forma modesta. El propietario hacía la mayor parte del trabajo - el solo y tenía un pequeño grupo de soporte. Había de -- dos a tres hombres que atendían a un solo buque". (7)

El viaje dejaba así de ser empresa.

"Debido a los rápidos cambios en el mercado internacional y al desarrollo de la tecnología en favor de la navegación, fue posible que las compañías crecieran y cambiaran de acuerdo a las demandas de eficiencia y competitividad que se requerían en ese momento.

"Imposible para un hombre negociar y manejar todo -- por él mismo". (8)

Por lo que a nuestro país respecta, la situación durante el Período Independiente, se puede concretar de la siguiente manera:

(7) Norwegian Course of Shipping. Gogkjent som brevkursav Norway, 1974. Book 1. Chapter 3. p. 62.

(8) Ibidem. p. 63.

"Aunque por el hecho de la emancipación de España el comercio en México quedaba abierto a todas las naciones de la tierra, no se conocían aranceles ni los puertos en los que se podían hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías de altura, dificultad que pronto se palpó al arribar algunos buques franceses y americanos con mercancías del exterior, que no se sabía despachar, pues no había arancel marítimo alguno para el pago de los derechos.

"Se aplicaron cuotas arbitrarias y pronto se procedió a formular un arancel cuyas bases fueron bien liberales.

"Los que se habilitaron para el comercio exterior -- fueron los mismos que como tales habían sido designados -- por las cortes de España". (9)

Solo mediante subvenciones se logró disponer de servicios de navegación, lo que demuestra que el movimiento de carga en nuestros puertos no era suficiente para que el importe de sus fletes cubrieran los gastos de una empresa de navegación.

"Desde 1880 el Gobierno Federal suscribió contratos para el establecimiento de una línea de vapores, abonándose a la empresa la subvención de \$ 500.00 pesos mensuales por buque.

(9) Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1963. pp. 213 y 214.

"Se celebró otro contrato con el Sr. John Bermingham para que el vapor "Newbern" de la Compañía de California hiciera una comunicación mensual entre Mazatlán y San Francisco, California tocando los puertos de La Paz, Guaymas, Cabo San Lucas y Bahía Magdalena, recibiendo la empresa una subvención de \$ 1,800.00 pesos por cada viaje redondo". (10)

Con la aparición de auxiliares que apoyan las actividades de las compañías navieras, el capitán del buque ve disminuir su papel a tal grado que actualmente es sólo un empleado del armador que "salvo el caso de que el mar se ponga peligroso, ha perdido toda iniciativa y todo derecho de tomar, él mismo, las decisiones que le habían sido antiguamente reservadas". (11)

"Se hace posible una complicada organización de tierra que se sirvió de relaciones de corresponsalía o una red de consignatarios o agencias, además hay una comunicación constante con el buque mediante el radio.

"De aquí la posición actual del capitán con funciones reales de técnico de la navegación". (12)

(10) Ibidem. p. 414.

(11) Barbey, Claude. Les agents terrestres de la navigation maritime et les conflits qui les opposent en Droit Française. Paris, Ed. Recueil, Sirey, 1947.p.1.

(12) Girón Tena, José. Op. Cit. p. 45.

"El gran aumento en el valor de los buques, la especialización del transporte, el establecimiento de líneas_fijas y regulares, la combinación del transporte marítimo con los transportes al interior y la compleja organización que representan todas esas funciones, cooperó a la creación de grandes compañías armadoras". (13)

Así, la empresa armadora con su organización de tierra es un producto de los Siglos XIX y XX.

El agente marítimo nace como una necesidad demandante del servicio en puerto y por necesidades económicas, - desde el punto de vista de compra, manutención, personal_y gastos de viaje. El capital erogado de la explotación_del buque no sería rentable si éste no se utilizara a su_máximo.

"Su máximo no puede ser obtenido si el navío queda - inmovilizado en los puertos de escala más del tiempo estrictamente necesario para la carga y descarga de las mercancías, tan es verdad esto, que un transporte marítimo - se divide por el armador en dos períodos: el de los beneficios, durante el cual el barco navega, el otro el de -- las pérdidas, cuando el barco está en el muelle." (14)

(13) Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. España, Editorial Bosch, Tomo 1. 1955.p. 263.

(14) Góngora Pimentel, Genaro David. Op. Cit. p. 24.

La mejor solución consistió en librar al capitán de todas la formalidades en puerto, sustituyéndolo por el agente en lo referente a sus antiguas actividades y limitarlo a la dirección técnica del viaje oceánico, pues de esta manera se reduce la estadía del buque en puertos a su estricto mínimo.

Por esta razón, el armador asigna agentes que lo representen en los puertos más importantes de escala regular de sus barcos.

Los agentes, una vez asignados desempeñarán funciones de acuerdo a una práctica cotidiana, particular y -- evolutiva en cada puerto, sujeta a disposiciones legales de carácter nacional e internacional.

CAPITULO II

OBLIGACIONES Y ATRIBUCIONES DEL AGENTE MARITIMO EN LA LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL.

Como es del conocimiento de los estudiosos del Derecho Marítimo, la Marina Mercante Mexicana se compone de: Las -- empresas marítimas, los trabajadores de tierra y mar, el -- puerto y sus instalaciones. Todos estos regidos por la legislación nacional e internacional.

Legislación Nacional

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Como ya lo comenté el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado en su cátedra de Derecho Marítimo en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales, Acatlán, en nuestro país la ley ha sido poco cuidadosa para proteger a los agentes marítimos mexicanos frente a los armadores extranjeros, que los han ido desplazando al poner sus propias agencias en nuestro país, con lo cual se viola uno de los principios constitucionales que señala que "en igualdad de condiciones los mexicanos deben ser preferidos sobre los extranjeros en cualquier trabajo donde no sea necesario la calidad de ciudadano". (1)

(1) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, Editada por la Secretaría de la Presidencia, - 1972, Tercera Edición, Artículo 32, p. 59.

2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. (2)

Hacemos referencia a esta Ley, por tratar los actos referentes a la navegación, a las obligaciones de las empresas marítimas y sus agentes en puerto y a las operaciones de los barcos y el comercio por mar.

Empezaremos por enunciar la definición de empresa marítima por ser la base de donde parten las órdenes y disposiciones en el vínculo Principal-Agente.

La empresa marítima, es considerada por esta Ley como una agrupación de personas dedicadas a la explotación de buques, en diferentes tráficos. Para ello cuenta con elementos materiales y valores incorpóreos, como el prestigio.

Se menciona que el naviero es el propietario de la empresa marítima pero, es fundamental aclarar según lo ha expuesto el Dr. Salgado y Salgado, la denominación del término naviero como sigue:

"Si se sigue llamando naviero al que explota marítima y comercialmente al buque, se estará en peligro de confun--

(2) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986 46a. Edición. pp. 535 a 539.

Esta obra fue consultada para obtener de ella todos los artículos referidos al agente marítimo por lo que no repetiremos la nota respectiva a menos que haya alguna aclaración diferente o tomada de otra obra.

dir propietario con armador, por ello recomendamos que se deje el término naviero únicamente para el propietario de la embarcación.

"El término armador, como atinadamente lo hace la escuela italiana, debe dejarse para el que explota marítima y comercialmente la nave, pues éste puede o no ser el propietario del buque". (3)

Ahora bien, en el Artículo 251, encontramos que a los agentes generales de los armadores se les considera comisionistas o mandatarios mercantiles.

Como agente general, "el agente tiene autoridad para actuar por su Principal en todos los asuntos que conciernen a la administración de sus buques en servicio regular de líneas". (4)

Como comisionista debe "desempeñar los encargos que recibe y no puede delegarlos sin estar autorizado para ello. Sólo bajo su responsabilidad puede emplear dependientes en operaciones subalternas". (5)

-
- (3) Salgado y Salgado, José Eusebio. El estado actual del Derecho Marítimo en México. México, Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, UNAM, No. 17, Abril de 1972. p. 131.
 - (4) Eady, J.D. Ship's Agency. London, Fairplay International Shipping Weekly, February 1983.p. 1.
 - (5) Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1996. 46a. Edición. p. 31. Art. 280.

Como mandatario, "se obliga a ejecutar por cuenta de su mandante los actos jurídicos que éste le encargue". (6)

Por lo anterior podemos decir, que el agente general es la persona que representa al armador y, a cambio de una comisión, actúa en favor y a cuenta de éste para realizar actividades relacionadas con el arribo, zarpe y permanencia en puerto de embarcaciones propiedad de su representado.

En México, la mayoría de los agentes representantes de buques en servicio de líneas se pueden considerar agentes generales debido a que cumplen una amplia gama de funciones para satisfacer los requerimientos de capitanes y tripulación de los buques a su consignación.

Para evitar confusión en el uso de la terminología referente al agente representante del armador, citamos de nuevo al Dr. Salgado y Salgado donde menciona la problemática que existe en la correcta denominación del término agente del naviero, como sigue:

"El término debe cambiarse pues en un momento dado puede confundirse con el del propio naviero, tampoco es apropiado el empleo de la designación de consignatarios de buques, pues al hacerlo podemos confundirlo con el consignatario de las mercancías, por lo mismo el término debe quedar para estos agentes como agente marítimo". (7)

(6) Código Civil para el Distrito Federal.
México, Editorial Librería Teocalli, 1981. p. 255.

(7) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit. p. 131.

Lo anterior viene a colación, debido a que en el Artículo 255-A de la Ley en cuestión se sigue entendiendo por iguales los términos agente consignatario de buques, agente del naviero y agente marítimo.

Para fundamentar más la opinión del Dr. Salgado nos referiremos al jurista argentino Carlos Rueda, como sigue:

"La función de agente consignatario, sujeta a las normas de la evolución asumió gradualmente mayor complejidad por virtud del intenso progreso del Derecho Marítimo, que a partir de 1857 desarrolló características nuevas, en razón de los usos comerciales y del progreso mecánico e industrial que permitieron construir naves de mayor tonelaje para conducir pasajeros y cargas, cada vez en mayor escala, debido al incremento del comercio internacional.

"Creemos pues que el consignatario de buques con sus funciones de tiempos atrás constituye la primera fase de la evolución de la actividad específica y del nombre del agente marítimo actual."

"Claro está que los usos mundiales del comercio, modificados gradual y sucesivamente por las leyes, no permiten establecer la fecha de adopción del nombre agente marítimo".

(8)

Luego entonces, se entiende que "los consignatarios -

(8) Rueda Carlos. El agente marítimo, evolución de su mandato y de su nombre en los usos del comercio patrio. Argentina, Jurisprudencia Argentina, 20 de octubre, 1958. Año XXI, No. 7266. p. 4.

en la práctica designados como agentes marítimos, son las - personas que, de manera estable o de vez en cuando, se en-- cargan en la localidad en la cual la nave atraca, de las -- operaciones pertinentes al arribo y a la salida de la misma, con el objeto de reducir al mínimo la permanencia en puerto." (9)

De tal manera que resulta imprescindible designar un _ representante, en los principales puertos de escala, donde _ pueda realizar todo lo que el armador podría hacer por su _ propio barco.

"La representación del agente marítimo, elaborada por los usos del comercio, obedece a necesidades reales derivadas de la gestión de un buque extranjero que les está con-- signado, a su arribo a un puerto del país, y que constituye un negocio económico y jurídico complejo, por la variedad - de relaciones que pone en juego". (10)

Las relaciones entre el armador y su agente se rigen_ por lo estipulado en, los contratos de comisión, en las car_ tas mandato o en un simple télex de asignación.

Sólo a falta de pacto expreso, se recurre a la legis_ lación mercantil sobre el contrato de comisión.

(9) Salgado y Salgado, José Eusebio. La agencia marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. México, Tesis para obtener el grado académico - de Licenciado en Derecho, UNAM, 1971. p. 5.

(10) Rueda, Carlos. Ibidem. p. 5.

Estos contratos obligan al agente a responsabilizarse por los actos que ejecute y confirman que, cierta agencia ha sido designada para atender, por cuenta y orden de su representado, en un puerto determinado, uno o varios servicios relativos al transporte y comercio marítimos.

Cuando el agente deba comprobar su asignación, tiene que presentar ante la Secretaría de Marina su carta mandato, contrato de comisión o télex de asignación, con el propósito de que la autoridad marítima correspondiente, someta a aprobación los contratos que celebren con armadores extranjeros que operen servicios regulares de líneas, con el fin de controlar y regular los convenios de distribución de cargas e ingresos en los tráficos marítimos de y hacia México.

Para poder ejercer las funciones de agente marítimo, según la Ley, se necesita ser ciudadano mexicano o estar constituido en sociedad conforme a las leyes mexicanas y cuyo capital se encuentre en acciones nominativas. Su domicilio, para efectos legales, se considera el del armador y tiene la obligación de informar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes si se cambia.

Debe tener permiso de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para actuar en actividades relativas a la comunicación por agua en bienes de dominio marítimo, es decir, los puertos, los muelles e instalaciones y construcciones en los mismos.

La designación de un agente implica una serie de obligaciones establecidas en la Ley, como son:

Representar los intereses de los armadores en puerto y efectuar los trámites legales ante las autoridades respectivas, para la entrada y salida de los buques de las líneas marítimas que representa.

Atender las necesidades del barco o barcos designados para su pronta expedición.

Asistir al capitán y tripulación de las naves en cualquier problema relativo al cumplimiento de sus funciones.

Vigilar los servicios confiados a terceros, como es a los trabajadores portuarios, a fin de que realicen con el debido cuidado las maniobras de carga, descarga, aseguramiento y embalaje de las mercancías, con el propósito de evitar reclamaciones por daños a las mismas.

Recibir y liberar las mercancías de acuerdo a la documentación que se requiere para esto.

Expedir y firmar como representante del armador y del capitán los conocimientos de embarques y demás documentación necesarias.

Hacer la anotación correspondiente en estos documentos, en caso de que la mercancía se encuentre dañada o defectuosa.

Atender las reclamaciones recibidas, comunicarlas a su Principal y cumplir con las instrucciones que les sean indicadas.

Registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las tarifas de fletes de tráfico de altura, que reciban de sus armadores representados, en rutas marítimas de y hacia México.

Notificar a esta Secretaría con la debida anticipación los cambios que haya en las tarifas.

El agente debe conservar copia autorizada de éstas. A este respecto, es importante señalar la inconveniencia de -- que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes soslaye la "simplificación administrativa", dado que exige varias copias, además de hablar de "aprobar" cuando la Ley sólo menciona registrar.

3. Ley de Vías Generales de Comunicación. (11)

Importante patentizar en este trabajo, que toda embarcación extranjera, por el sólo hecho de navegar en aguas mexicanas queda sujeta al cumplimiento de nuestras leyes y reglamentos.

Así, al aproximarse una nave extranjera a puerto mexicano, el representante del armador en ese puerto, el cual - tiene la validez legal ante las autoridades portuarias para tramitar y cubrir los requisitos necesarios para la entrada del buque al puerto, "deberá hacer los siguientes avisos, - indicando la hora probable de arribo, ETA (Estimated time - of arrival), y las operaciones que se pretendan efectuar, - con 72 horas de anticipación a:

- El Capitán de Puerto.
- La superintendencia de Operación Portuaria.

"Con 48 horas de anticipación, por escrito, mencionando el nombre de la embarcación, bandera, volúmen o cantidad y si trae materias peligrosas a:

- La Aduana de destino

(11) Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986. 15a. Edición. pp. 105 a 128.

Esta obra fue consultada para obtener de ella los artículos referidos al agente marítimo por lo que no repetiremos la nota respectiva a menos que haya alguna aclaración diferente o tomada de otra obra.

"Con 24 horas de anticipación a:

- La Aduana Marítima
- Migración
- Sanidad Internacional" (12)

"El Capitán de Puerto, máxima autoridad marítima en el puerto, en el ramo civil, autoriza el arribo y zarpe de todo tipo de embarcaciones y coordina los trabajos con la Superintendencia de Operación Portuaria, a quien le compete lo referente a la actividad en tierra, es decir, operación, carga, descarga, manejo de equipo y reparaciones". (13)

Los buques mexicanos o extranjeros en tráfico de altura, deben llegar a puerto mexicano con documento del puerto de donde procede, sea nacional o extranjero.

"Todas las capitanías tienen la obligación de otorgar y de exigir el documento llamado Despacho, o Clearance en el extranjero, es decir, el permiso que otorga el país para que los barcos puedan navegar y llegar a puerto". (14)

(12) Manual del usuario del transporte marítimo. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. CONAFLEMAR, 1982. p. 232.

(13) Conferencia dictada por el Capitán de Puerto de Tampico, Tamps. en la Universidad de Tamaulipas. Junio 30, 1987.

(14) Idem.

En México, una embarcación para que zarpe al extranjero, sea nacional o extranjera, debe llevar documentos sancionados por las oficinas de Aduana Marítima, Sanidad, Migración y Capitanía de Puerto.

Para que un buque pueda atracar y zarpar del puerto, es obligación que un Piloto o Práctico del puerto lo conduzca hasta el muelle de atraque.

El agente marítimo presenta ante la Capitanía el pedido de despacho correspondiente, el que sólo se otorga -- cuando haya cumplido con los requisitos, como son:

Haber cubierto los gastos de puerto derivados de la prestación de servicios de practicaaje, lanchaje, remolcadores, amarradores y derecho de puerto.

Haber obtenido la solvencia. "Documento que otorga la Aduana Marítima, al efectuarse el pago por los servicios -- mencionados, y que estipula que el buque ya no tiene compromisos con el puerto, no hay ningún delito que perseguir, -- por tanto, está en condiciones de zarpar. En caso contrario, la Capitanía de Puerto no entrega el despacho hasta -- que se liquiden los compromisos y deudas". (15)

(15) Mendez, Jorge. Entrevista. Tampico, Tamaulipas. México, Agente Marítima de Tampico, Julio 19, 1987.

Haber pagado a los trabajadores portuarios de conformidad con los contratos de trabajo correspondiente y comprobar que quedaron asegurados contra accidentes u obligaciones de trabajo con motivo de las maniobras a bordo de la embarcación.

Haber cubierto la cuota, por cada tonelada o fracción de arqueo bruto, del buque representado.

El certificado de arqueo, estipula el tonelaje de una embarcación.

Haber pagado los gastos por concepto de inspección a la Sociedad Clasificadora, sea mexicana como RECLAMEX o extranjera como Lloyd's Register of Shipping, entre otras, -- que haya certificado la seguridad y buen estado del buque - para navegar.

Haber cubierto los gastos por concepto de reparación, si así lo requería el barco a su consignación.

Una vez que el agente marítimo obtiene los documentos necesarios, los entrega al capitán de la embarcación que representa para que ésta pueda salir legalmente y navegar en aguas territoriales o en el extranjero.

4. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante. (16)

Los agentes marítimos deben tener conocimiento que:

Para fomentar el desarrollo de la marina mercante mexicana, el Gobierno mexicano ofrece a las compañías marítimas mexicanas, estímulos fiscales y apoyos económicos.

Por tal motivo, las cargas de importación y exportación, propiedad del Gobierno Federal o de entidades paraestatales, se deben embarcar en buques de bandera mexicana.

Así también, las mercancías de importación y exportación comercializadas con financiamiento de Estado o avaladas por éste, deben transportarse preferentemente en buques de empresas marítimas mexicanas.

La Secretaría de Comunicación y Transportes señala los requisitos que deben cumplir las empresas navieras mexicanas para participar en el transporte de cargas, así como los casos de excepción de cargas que se puedan transportar en buques de matrícula extranjera.

(16) Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. 46a. Edición. p. 557.

Esta obra fue consultada para obtener de ella los artículos que conciernen al agente marítimo, por lo que no repetiremos la nota respectiva a menos que haya aclaración tomada de otra obra.

Para tal efecto, deben informar trimestralmente a la -
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de todos sus em-
barques, con el propósito de que esta Secretaría lleve un --
control estadístico de las cargas.

De no cumplir con esta disposición, se les sancionará_
con una multa de diez días de salario mínimo general vigente
en el Distrito Federal, cuando se cometa la infrección.

"Los informes que las empresas navieras y los agentes_
consignatarios deben rendir trimestralmente, serán entrega--
dos a la Dirección General de Marina Mercante, durante los -
quince primeros días de los meses de abril, julio, octubre y
enero de cada año, con los datos que aparezcan en las formas
que la citada Dirección autorice". (17)

(17) Reglamento de los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto -
de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Me-
xicana. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. 46a. Edi-
ción. p. 568.

5. Ley Aduanera. (18)

La legislación aduanera se relaciona con la legislación marítima a través de algunos procedimientos que requieren los buques para entrar y salir de un puerto, es decir, los instrumentos necesarios para despachar tanto a las embarcaciones como a las mercancías.

El agente representante del armador, está obligado ante la Aduana Marítima a cumplir con las disposiciones que regulan la entrada y salida de las mercancías del territorio nacional y sus medios de transporte.

La aduana Marítima, depende de Secretaría de Hacienda y Crédito Público y es la que se encarga de expedir la solvencia del buque y el despacho del pedimento marítimo, paso final para la entrada y salida de la carga.

Son obligaciones del agente marítimo en materia de esta Ley:

Presentar, en representación del capitán del buque o buques llegados a su consignación, los documentos que amparan las mercancías.

(18) Diario Oficial. Decreto por el que se expide la Ley -- Aduanera. México, 30 de diciembre de 1981.

Esta obra fue consultada para obtener de ella los artículos referidos al agente marítimo por lo que no repetiremos la nota respectiva a menos que haya alguna aclaración o tomada de otra obra.

Colocar en los bultos de la carga de exportación, las marcas que señales cuando se trata de mercancía de alto riesgo y los símbolos obligatorios para el manejo de la carga en general.

Notificar a la Aduana Marítima, los bultos sobrantes y faltantes a la descarga.

Los bultos sobrantes, son los que al efectuar la descarga, no aparece que consten en el manifiesto de carga y -- son considerados introducidos ilegalmente al país, de tal -- forma que el agente debe comprobar que faltaron en otra terminal portuaria, por medio de una constancia expedida por la aduana del puerto donde debían desembarcarse, y despacharlos en el próximo buque, a su destino final.

Los bultos faltantes, son los que incluidos en alguno de los documentos no sean descargados porque no fueron transportados.

El agente investiga si quedaron a bordo del buque en que llegaron o, por error, fueron descargados en otro puerto. De ser así, solicita su reenvío previa comprobación del destino correcto de los bultos.

Solicitar la solvencia y el despacho de salida de la embarcación que representa.

Como ya vimos, la Aduana Marítima otorga la solvencia sólo a los agentes que hayan cubierto sus compromisos y cuo--

tas con el puerto.

Solicita el permiso de importación temporal de los contenedores siempre y cuando éstos contengan mercancía de im--portación que deba llegar hasta la bodega del cliente o cuando se requieran contenedores vacíos que deban ser llenados, en la bodega del cliente, con carga de exportación, en ambos casos en el interior de la República.

Debe tener presente la fecha del vencimiento de estos documentos, ya que de vencer, los contenedores son confiscados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Para preveer esto, los contenedores deben ser embarcados, llenos o vacíos antes de la fecha establecida como plazo límite.

Para evitar infracciones relativas al control y aseguramiento de los contenedores, el agente debe etiquetarlos, sellarlos y documentarlos adecuadamente.

5.1. Reglamento de la Ley Aduanera. (19)

La entrada formal de un buque en tráfico de altura se inicia con la visita de inspección que las autoridades por--

(19) Diario Oficial. Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley Aduanera. México, 18 de Junio 1982.

Esta obra fue consultada para obtener de ella los artículos referidos al agente marítimo por lo que no repetiremos la nota respectiva a menos que haya alguna aclaración diferente.

tuarias realizan a las embarcaciones, que es el momento en que el capitán entrega su documentación.

El agente marítimo debe avisar a la Aduana Marítima -- por escrito y con cuarenta y ocho horas de anticipación, el arribo de los buques procedentes del extranjero aunque lleguen en lastre, es decir, sin cargamento. Este aviso debe mencionar la fecha de arribo y nombre del buque, lo que va a cargar o descargar en ese puerto, poniendo especial énfasis si trae mercancías corrosivas, inflamables, radioactivas o explosivas, que deberán estar perfectamente identificables con sus correspondientes etiquetas en bultos o contenedores que las contengan.

A petición del agente del armador se puede abrir el registro para tomar carga, antes que el barco llegue a puerto, a fin de que se despache la carga de exportación y cuando el buque atraque no pierda más tiempo.

El agente se obliga a cumplir con los trámites que le correspondieran al capitán de ese buque, como son: entregar a la Aduana Marítima copia de los manifiestos de la mercancía que será descargada, antes de que se inicien operaciones.

Debe elaborar los manifiestos y conocimientos de embarque que que amparen la mercancía que se embarque.

En el caso de carga de importación, el capitán o el agente del armador en puertos extranjeros deben elaborar los manifiestos para cada puerto de descarga, o sea, la relación

de los bultos para cada puerto mexicano que escale el barco, debiendo señalar qué mercancía deberá ser transbordada.

Es común que los conocimientos de embarque y manifiestos tengan errores debido a que, muchas veces los embarcadores no proporcionan los detalles de su mercancía con exactitud, por lo mismo éstos pueden ser corregidos por el armador, su representante en puerto de carga o por el capitán antes de que zarpe su buque. De lo contrario, la rectificación requiere certificación consular. Una vez rectificadas, deben turnarse a los interesados.

El permiso temporal de los contenedores puede ser tramitado, además del agente marítimo por el consignatario de los mismos y por empresas transportistas ante la Aduana Marítima.

Legislación Internacional

"México ha iniciado, a partir de 1970, un camino verdaderamente marítimo, atendiendo las recomendaciones de los -- organismos internacionales especializados en el comercio internacional y en los aspectos técnicos de la marina mercante, como son la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD), la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental hoy Organización Marítima Internacional -- (OMI), el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Asociación de Derecho Internacional (ILA) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI), entre otros". (20)

Por tal motivo, es importante que exponamos algunos -- convenios y artículos emitidos en el seno de estas organizaciones, que atañen no sólo a la red de agentes marítimos en México, sino también a los agentes en el extranjero.

2.1. Asociación de Derecho Internacional.(ILA)

Es la asociación más antigua en materia de Derecho Internacional, fundada en 1873 en Amberes.

(20) Salgado y Salgado, José Eusebio. El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Revista del Centro de Relaciones Internacionales, Nueva Epoca, Vol VII, No. - 28. Enero-Marzo de 1980. p. 5.

Su principal propósito es promover la comprensión y -- buena voluntad internacionales.

"Tiene sus precedentes en la Sociedad para la Reforma_ y Codificación del Derecho de las Naciones, que adoptó con -- ligeras modificaciones en la Conferencia que celebró en Ambe- res en 1877, las Reglas de York y Amberes, aprobadas por va- rios Congresos Internaciones posteriores sobre Averfa Gruesa" (21)

Estas Reglas son el ordenamiento legislativo en mate-- ría de averfa gruesa o común aplicables en la mayoría de los_ conocimientos de embarques.

Según nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos,_ la averfa gruesa o común puede definirse como "todo daño o -- gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente -- por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvar_ los de un riesgo conocido y real". (22)

En presencia de una situación de este tipo, como lo se ñalan las Reglas y nuestra Ley, los interesados en la aventu- ra marítima deben contribuir, en proporción del monto de sus_ intereses, al pago de la cantidad resultante de la averfa.

(21) Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Méxi- co, Editorial Porrúa, S.A., 1981. p. 44.

(22) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Editó- rial Porrúa, S.A., 1986. 46a. Edición. p. 539.

Hasta hace poco, la liquidación de averías la hacían los agentes o su armador pero, actualmente son los representantes de las compañías aseguradoras, P & I Club por ejemplo, los que se encargan de atender las reclamaciones y efectuar el pago por concepto de averías.

Por último, cabe mencionar que nuestra Ley no contemplaba las gestiones que el agente marítimo realiza en materia de avería gruesa, donde se implican los intereses del armador, buque, y los usuarios del transporte, la carga.

2.2. Comité Marítimo Internacional (CMI)

Fundado en 1897, señaló como propósito principal el contribuir a la Unificación del Derecho Marítimo a través de conferencias, publicaciones y otras actividades.

Se compone de asociaciones marítimas nacionales de cada país miembro.

"De este comité han salido las más famosas convenciones que rigen en el ámbito internacional a la Marina Mercante Mundial, como ejemplo podemos señalar:

1. Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes, del 23 de septiembre de 1910. (*)

(*) Este convenio fue superado por el Convenio Internacional de la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, así como por el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de el mar, en 1972. (OCMI).

2. Convención Internacional para la unificación de -- ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque del 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos -- de 1968 y 1979, que la adicionan y amplían". (23)

Solo por mencionar algunas de las más conocidas.

La labor de este Comité ha sido muy relevante, sin embargo, los países en vías de desarrollo han criticado su favoritismo hacia las grandes potencias marítimas. Por esto, surgieron ante la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se creara un organismo que revisara los aspectos relacionados con el Derecho Marítimo en General.

Fué así como la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI o UNCITRAL), surgió por resolución de la Asamblea General de la ONU, el 17 de diciembre de 1966.

En 1976, crea el texto del Proyecto del Convenio de -- Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

A través de este documento, denominado Reglas de Hamburgo 1978, "se han dado pasos decisivos en favor de la reglamentación de los conocimientos de embarque y en general del transporte marítimo superando la Convención Internacional de Bruse

(23) Salgado y Salgado, José Eusebio. Notas del autor. - - México, Cátedra de Derecho Marítimo. UNAM, 1980. s.n.p.

las relativa a ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924, y sus Protocolos de enmienda de 1968 y -- 1979". (24)

El Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, establece el período de responsabilidad del armador -- "desde el momento en que su agente en puerto de carga recibe la mercancía bajo su custodia; durante el transporte de la misma, hasta el momento en que su agente en puerto de -- descargá libera la mercancía al consignatario.

"Al armador se le considera responsable durante este período, en caso de pérdida o daño a las mercancías, así como demora en la entrega de las mismas a menos que él y -- sus agentes demuestren que tomaron las medidas necesarias -- para evitar daños, pérdidas y demoras". (25)

Situación muy diferente se estipula en las Reglas de Bruselas de 1924, en donde no se consideran responsables ni al armador, ni a sus agentes con respecto a las pérdidas o -- daños causados por una serie de hechos, sólomente cuando se demuestre que hubo falta de previsión para evitar las pérdi -- das y los daños a las mercancías.

(24) Idem.

(25) Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte - Marítimo de Mercancías. Conferencia de las Naciones - Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Documento: TD/B/C.4/ISL/19/ Supp.1.

2.3. Organización Marítima Internacional. (OMI)

Organismo especializado de Naciones Unidas, creado en la Conferencia Marítima de Naciones Unidas en Ginebra, en - - 1948, entrando en vigor hasta 1958, conocida hasta el 22 de mayo de 1982 como la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

"Sus propósitos y finalidades principales son:

Facilitar la cooperación entre gobiernos referente a problemas técnicos que afectan la navegación internacional; - especialmente responsable por la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino a través de la prevención de contaminación de los mares causado por buques y otras naves; proporciona asistencia técnica en materia marítima a países en desarrollo; dirigir asuntos legales relacionados a la navegación internacional y a la facilitación -- del tráfico marítimo internacional como son, los medios de comunicación, medios contra incendios, manipulación de cargas - peligrosas, facilidades al transporte internacional, entre -- otras".(26)

Es fundamentalmente en el manejo de carga peligrosa que los agentes marítimos deben tener el adecuado conocimiento para la indentificación de este tipo de mercancía y proceder a etiquetar y estibarla adecuadamente.

(26) Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. - Reglamentos. Londres, ONU/OCMI, 1972. p. 4.

2.4. Cámara Internacional de Comercio. (CCI)

Por iniciativa de esta Cámara, se publicó en 1936 un manual de reglas internacionales para interpretar los términos comerciales, conocidos como INCOTERMS (Términos Internacionales de Comercio). Posteriormente, en 1953 se incorporaron nuevas reglas de acuerdo a las prácticas utilizadas por la mayoría de las personas dedicadas al comercio exterior.

Los INCOTERMS 1953, tiene como objetivo definir con precisión las obligaciones en los contratos de compra venta ya que la diferencia de las costumbres comerciales entre naciones entorpece los intercambios comerciales originando malentendidos, contratiempos y pérdida de dinero.

Sobre los usos y práctica en los puertos, la solución se busca de acuerdo con las costumbres de cada puerto.

Es conveniente que los agentes marítimos conozcan los términos de los contratos de compraventa, para que determinen las responsabilidades para el pago de maniobras de carga y --descarga de los embarcadores y consignatarios, de otra forma no estarían capacitados para trabajar debidamente. (27)

(27) Reglas Internacionales para la interpretación de los términos comerciales. Colombia, Publicación del Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones, 1971. -- p. 10.

2.5. Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD o UNCTAD).

Organo permanente de la Asamblea General de Naciones Unidas, establecida en 1964 con el propósito de promover la cooperación económica entre países desarrollados y en vías de desarrollo.

"Entre sus órganos auxiliares cuenta con la Comisión del Transporte Marítimo, que ha realizado estudios sobre diversos aspectos relativos a este medio de transporte, como: Conferencias de fletes, mercados internacionales, consejo de usuarios y organizaciones de flotas mercantes, entre muchos más". (28)

Se ha preocupado por establecer acuerdos internacionales de regulación del tráfico marítimo como el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, la Convención sobre Transporte Multimodal y la Convención de Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo, 1978.

En relación a la convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, aprobada el 6 de abril de 1974, se pretende que los países logren un reparto equitativo de las cargas del comercio bilateral internacional para promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces.

(28) Salgado y Salgado, José Eusebio. Notas del autor. México, UNAM, Cátedra de Derecho Marítimo, 1980. s.n.p.

El Código tienen entre sus objetivos, equilibrar los intereses de los proveedores del servicio de transporte marítimo y de los usuarios de este servicio.

Referente a los agentes marítimos, el Artículo 9 de este Código señala que "las tarifas y los reglamentos de las conferencias marítimas (*), así como sus modificaciones, se facilitarán a los usuarios, organizaciones de usuarios y otros interesados que los soliciten y estarán disponibles para ser examinados en las oficinas de las compañías navieras y de sus agentes. (29)

Cabe mencionar que por política de las compañías marítimas en cuanto al manejo de los fletes, las tarifas normalmente no están disponibles para ser examinadas por los usuarios solo porque éstos así lo deseen.

(*) Conferencia Marítima, según la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, es un grupo constituido por dos o más empresas navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo, cualquiera sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a fletes uniformes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares.

(29) Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo -- suscritos por México. Convenio sobre un Código de Conducta sobre Conferencias Marítimas. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, CONAFLEMAR, 1981. -- pp. 25 y 35.

El agente cuenta con los reglamentos y tarifas de las conferencias a las que está suscrito su Principal, por tanto este último debe notificarle, sobre las conferencias o acuerdos a los que se suscriba o esté suscrito, así como las modificaciones a los reglamentos, cambios en los recargos de las tarifas (aumento, reducción o supresión), tarifas promocionales y especiales, cambios en la clasificación tarifaria o -- cualquier cambio, con el propósito de que el agente proceda adecuadamente en su trabajo al aplicar y proporcionar las tarifas y que de esta manera, ambos eviten malentendidos y contratiempos que repercuten en sus economías.

CAPITULO III

FUNCIONES QUE EL AGENTE MARITIMO REALIZA EN ATENCION A BUQUES EN SERVICIO REGULAR DE LINEA

Muchos desconocen las actividades que los agentes marítimos en México realizan antes, durante y después de la escala de cientos de buques que arriban todo el año a un puerto determinado y por ende, desconocen la importancia económica que ellos representan y su situación dentro de la organización marítimo portuaria nacional.

Para lograr un eficiente intercambio comercial requerimos de una adecuada administración y de operaciones ágiles en el puerto, que coadyuven al transporte por mar.

Esto se logra con capacitación, máximo aprovechamiento de nuestra infraestructura portuaria, coordinación en la terminal portuaria y personas conscientes de su papel en este importante sector.

Los agentes marítimos, como ya hemos dicho, representan los intereses de los armadores en los puertos, al efectuar la tramitación legal para el ingreso y zarpe de las embarcaciones que representan, al coordinar la carga y descarga, al atender las necesidades del buque y su tripulación.

Los agentes marítimos en México, situados en una red de oficinas portuarias, ofrecen y dan servicio a los barcos de empresas armadoras de muchas latitudes del mundo.

Para desempeñar estas actividades, se organizan por -- áreas, entre las que destacaremos la operativa y comercial -- por su relevancia.

"Carga, descarga y navegación forman parte del ciclo - comercial y jurídico del viaje marítimo. La mercancía para - un ciclo de transportación eficiente puede resumirse de esta - manera:

- Carga rápida en el menor tiempo posible con reducción de gastos.
 - Viaje en óptimas condiciones.
 - Descarga igualmente rápida con el mínimo de gastos".
- (1)

1. Organización de la agencia marítima.

La agencia puede presentar dos aspectos diferentes:

"La de consignatario - empresario, que presupone que - una persona realiza profesionalmente la actividad, que consis - te en la prestación de servicios de consignación y por cuenta y en nombre de varios armadores. Y otra forma; consignatario - auxiliar dependiente cuando el naviero crea en el puerto un - establecimiento propio que, formando parte de su empresa, - -

(1) Batista Diéguez, Delio y García García, Luis A. Econo-
mía Marítima Internacional. La Habana, Editorial Cien-
tífico Técnica, 1983. p. 133.

posee a su frente un representante estable, dependiente y subordinado al armador con el que le liga una relación estrictamente laboral". (2)

Ambos aspectos pueden presentarse conjuntamente.

"Entre el consignatario establecido en un puerto que tiene la gestión permanente de un buque y la de una agencia marítima con carácter estable y amplia representación de una empresa armadora; la diferencia radica en la representación". (3)

La organización de una agencia marítima puede variar de un puerto a otro, pero creemos que las funciones que se -- llevan a cabo dentro de ésta, para satisfacer las necesidades de las empresas armadoras son, en esencia, semejantes.

Para fines de exposición de la diversas funciones que cumplen los agentes, hemos tomado en consideración el siguiente modelo de organización.

-
- (2) Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981. p. 112.
- (3) Farfán, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. España, Editorial Bosch, Tomo 1, 1955.p.357.

1.1. Comunicación y Despacho. (4)

La persona encargada de la comunicación y el despacho de los buques en la agencia marítima, tiene como propósito principal tramitar, ante la Capitanía de Puerto y la Aduana Marítima, los documentos necesarios para que las embarcaciones que arriben a la terminal portuaria tengan autorización de entrar, cargar y descargar mercancías. Una vez concluidas las operaciones debe obtener y entregar la solvencia y el despacho de salida, al capitán del barco.

Antes del arribo del buque, debe notificar a las autoridades portuarias, solicitar piloto de puerto, amarradores, remolcadores y prepararse con los documentos necesarios para la comunicación.

La primera autoridad que sube al buque es Sanidad Internacional, mientras está a bordo debe permanecer en el mástil -

(4) Los datos que mencionaremos a continuación, fueron obtenidos del Manual de Administración de la Agencia Marítima Mexicana, S.A. de Coatzacoalcos, Veracruz; ampliado con el conocimiento teórico práctico obtenido mediante un programa de capacitación realizado en la Agencia Marítima Mexicana, S.A. del puerto de Tampico, Tamps., en marzo de 1984. Mismos datos fueron complementados con notas tomadas en conferencias y entrevistas durante la práctica de la materia de Derecho Marítimo, que realizó el grupo de Relaciones Internacionales de la UNAM y ENEP Acatlán, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, en el puerto de Tampico, Tamps. en junio de 1987.

Por lo anterior, no repetiremos la nota respectiva a menos que haya alguna aclaración diferente o tomada de otra obra.

de proa una bandera amarilla. Si no hay novedad de esta visita, se da la señal de que la nave queda a Libre Plástica, es - decir, "la libertad de comunicación por tierra concedida por las autoridades portuarias a un buque recién llegado a su jurisdicción y es otorgada una vez que se comprueban las buenas condiciones sanitarias de a bordo.

Las Autoridades que participan en esta inspección son:

AUTORIDAD	DOCUMENTACION QUE SOLICITA
"Sanidad Internacional (Srfa. de Salubridad y Asistencia y Srfa. de Agricultura y R.H.)	Lista de tripulantes y pasajeros, certificados de sanidad vegetal y animal.
Aduana Marítima (Oficial del resguardo aduanal de la Srfa de Hacienda y Crédito Público.	Recaba manifiestos de carga visados, lista de efectos personales de la tripulación y víveres.
Oficial de la Capitanía de Puerto, de la Srfa. de Comunicaciones y Transporte.	Despacho del puerto anterior, lista de tripulantes, manifiesto de carga no visado.
Migración (oficial de la Srfa. de Gobernación).	Lista de tripulantes y pasajeros debidamente visados.
Superintendencia de Operación Portuaria.	Manifiesto de carga no visado". (5)

Ante la Aduana Marítima, el agente tramita la apertura del registro del barco y antes que zarpe debe calcular el importe por concepto de derechos portuarios y liquidarlos.

(5) Manual para el usuario del transporte marítimo. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, CONAFLEMAR, 1982. p. 213.

Ante la Capitanía de Puerto, tramita la solicitud del despacho de salida y solicita el servicio de piloto de puerto.

1.2. Superintendencia de Muelles.

El superintendente de muelles de la agencia marítima es el responsable de las operaciones en la terminal portuaria, particularmente de las maniobras de carga y descarga.

Debe presentar ante la Superintendencia de Operación Portuaria una solicitud de atraque, un juego de manifiestos de carga y una copia del plano de estiba con los cuales ya se le puede asignar el tramo de muelle en el que atraca el buque y la bodega correspondientes.

Cuando la capitanía de puerto ha dado la autorización de atraque, el superintendente solicita el equipo y cuadrillas de trabajadores necesarios para las diferentes maniobras durante la permanencia de la embarcación en el muelle.

Junto con el superintendente de operación portuaria, son responsables de la seguridad y eficiencia de las operaciones a bordo y en tierra.

Su objetivo principal es agilizar el ritmo de carga y descarga, de esta manera se reduce el tiempo de permanencia del buque en puerto y por tanto los costos de operación.

Sus principales funciones son: Seleccionar la mercan-

cia que se va a embarcar y revisarla. Junto con el primer Oficial, debe vigilar la adecuada estiba en las bodegas del barco, sobre todo si se trata de carga peligrosa, a fin de evitar algún peligro para la vida humana, la carga y el buque en sí.

Cuando la cargadura termina, el superintendente de muelles tiene la obligación de entregar al capitán, el plano de estiba, documento elaborado con la información contenida en las reservaciones de carga de los exportadores, es decir, cantidad de bultos o contenedores, pesos y medidas de los mismos y puertos de destino de las mercancías; con el plano de estiba, las cargas se encuentran plenamente identificadas en cada bodega, dependiendo de los puertos de descarga y considerando la estabilidad del barco.

Copias de este documento debe enviarlas al armador y a cada uno de los agentes en puerto extranjero donde la carga va destinada, así también estos podrán preparar la descarga cuando la embarcación arribe.

El primer Oficial por su parte, al término de las operaciones debe firmar el recibo provisional de la carga - - - (Mate's receipt), o sea el documento que contiene la información de la cantidad de los bultos o contenedores embarcados, peso, volúmen y marcas de los mismos, entre otros detalles. Si la carga tuviese algún daño o faltante, el primer oficial debe anotarlo en el recibo; dichas anotaciones deberán ser transferidas a los conocimientos de embarque antes que éstos sean firmados por el capitán o el agente marítimo.

Posteriormente, el superintendente de muelles debe con firmar al capitán y a la agencia, el tiempo estimado del término de operaciones y zarpe de la nave.

Entre otras funciones, debe notificar a la Aduana Marí tima los faltantes y sobrantes a la descarga, que haya habido; notificar a su armador, vía télex, las condiciones de salidade de la embarcación como, cantidades de combustible, agua y calados; debe reportar en general, los detalles de la cargadura y si hubo averías.

Por último debe enviarle la cuenta de desembolsos.

1.3. Funciones Operativas.

Cuando hablamos de las funciones operativas, nos referimos a los movimientos que se realizan para cargar la mercancía de exportación y descargar la mercancía de importación, -- procurando como se ha dicho, se realicen en el menor tiempo posible, con mucha seguridad y tratando de evitar los movimientos innecesarios que ocasionan más costos.

"Cuando se planifica embarcar en un buque existen cuatro principios básicos que deben ser observados:

1. La seguridad del buque y la tripulación.
2. La seguridad de la carga.
3. Máxima eficiencia en el manejo de la carga.
4. Adecuado uso del espacio disponible, evitando espacios perdidos tanto como sea posible". (6)

(6) Norwegian Course of Shipping. Gogkjent som brevkursav. Norway, 1974. Book 1, p. 14.

Aunque la responsabilidad final por la seguridad del buque descansa en el capitán, las decisiones durante las operaciones son tomadas también por el superintendente de muelles de la agencia marítima, sirviendo de enlace entre el armador y el capitán. Después de todo, el objetivo común y primordial será reducir las horas de permanencia de la embarcación en puerto.

La operación de carga cubre el manejo y transporte de la mercancía desde el almacén o bodega en que se encuentra -- hasta que se estiba a bordo del barco.

1.3.1. Carga de exportación.

Normalmente se recibe la carga por la persona que opera en el muelle, se descarga del camión o furgón del ferrocarril. Una vez recibida, el superintendente verificará que la carga se encuentre de acuerdo a la información contenida en los documentos, entonces la carga se tarja (*); durante este procedimiento los bultos son marcados a fin de reconocerlos después en la bodega. Casi toda la carga de exportación es almacenada hasta el momento en que se va a cargar. Cuando la mercancía está siendo embarcada se debe llenar, al mismo tiempo, la papeleta de tarja; este trabajo lo realiza una firma especial que trabaja en favor del barco cuando se le solicita y verifica si la carga que se está embarcando tiene relación con los documentos marítimos.

(*) Anotación efectuada por un trabajador portuario sobre los detalles de la carga o descarga. Condición de la carga.

1.3.2. Carga de importación.

Este es el proceso inverso del manejo de carga de exportación. Al llegar el barco a puerto se realizan las operaciones de descarga; si el buque en servicio regular de línea trae su carga en términos de línea, es decir, de costado de buque en puerto de carga a costado de buque en puerto de descarga, el armador es responsable de la carga hasta que sea desembarcada en el muelle; del muelle al almacén y de éste en adelante es responsabilidad del agente aduanal. De aquí, los estibadores saben que porción de arrastre se les cobra a los agentes marítimos y que porción a los agentes aduanales.

Depositada la carga en patio o en recinto fiscal autorizado, el agente aduanal recurre al agente marítimo con su conocimiento de embarque, se hace la revalidación del mismo o autorización del transportista para que sea retirada la mercancía del recinto fiscal y pueda disponer de ella libremente. Sólo cuando el agente aduanal liquida el flete marítimo al armador o a su agente en puerto, podrá tener liberada su mercancía, de otra manera, no podrá hacer trámites ante la Aduana Marítima ni podrá tener la autorización de retirar su mercancía.

Otras funciones operativas son: Avituallamiento, que significa tomar las medidas convenientes para conservar a un buque bien provisto y pertrechado.

Suministrar agua potable, combustible y lubricantes para la embarcación.

Repatriar y deportar tripulante de buques extranjeros.

En caso de defunciones, el armador está obligado a enviar el cadáver a su país de origen. El agente en puerto, es el encargado de hacer todos los trámites, certificado de defunción, embalsamamiento, permisos de sanidad para el transporte del cadáver, obtención de guías aéreas y contratación de funeraria que lleve el cuerpo al aeropuerto, entre otros.

Concluidas las operaciones, el agente debe tener listo el despacho de salida y proceder a enviar al armador, la cuenta de gastos del buque en puerto, que consta de los pagos por concepto de:

Pilotaje de entrada y salida, remolcadores, amarre y desamarre de cabos, impuestos portuarios, lanchaje, recibo y despacho del buque con sus correspondientes pagos a la Capitanía del Puerto y a la Aduana Marítima, pago por concepto de inspecciones a Sanidad y Migración, gastos consulares, manobras a bordo y en tierra, material para estiba, transbordos, efectivo al capitán, gastos de la tripulación, entre otros.

Si el armador no tuviera los fondos necesarios o no enviara dinero para cubrir todos estos gastos, la agencia marítima al estar como responsable ante las autoridades y proveedores de servicios, tiene el derecho de arraigar el barco hasta que el armador liquide sus deudas.

De aquí la importancia que tiene el atender a líneas cuyos buques escalan regularmente un puerto, donde existe confianza hacia el armador, que atender a otros que llegan esporádicamente y se desconoce la solvencia y prestigio de la línea.

1.4. Funciones Comerciales.

El hecho que una agencia marítima tenga embarcaciones en servicio regular de línea a su consignación, implica el deber de desarrollar una labor comercial que beneficie a ésta y a sus Principales. El agente debe conseguir cargas para los buques de las líneas que representa para así obtener una comisión.

Parte de esta labor comercial es informar, a los agentes aduanales y exportadores de los itinerarios de los barcos que representa.

1.4.1. Exportación.

Debe el agente, proporcionar tarifas y recargos para los fletes marítimos.

Para las cargas de exportación, el agente está facultado para elaborar la correspondiente documentación como, conocimientos de embarque, manifiestos de carga y contable, además de las reservaciones de carga en puerto, donde debe aplicar las tarifas y fletes establecidos.

Copia de los documentos de la carga embarcada, los debe enviar a los agentes marítimos de los puertos de destino de las mercancías embarcadas.

Cuando sea necesario, a solicitud del embarcador y bajo autorización de su armador representado puede corregir los --

conocimientos de embarque y manifiestos debiendo enviar las -
correcciones a las partes involucradas.

1.4.2. Importación.

El agente debe recibir la documentación de importación_ completa y oportunamente, en caso contrario debe solicitarla a los agentes en puerto de carga extranjero donde se embarcaron_ las mercancías. Ya con la documentación puede planificar la - descarga.

Cuando los agentes aduanales se presenten a revalidar sus conocimientos de embarque, debe atenderlos debidamente y_ en caso de transbordos y reembarques debe coordinar con ellos los trámites para la reexpedición de la mercancía.

Debe notificar con anticipación a los consignatarios - de la carga, el arribo del buque, cuando éstos hayan cubierto el pago del flete marítimo, el agente podrá revalidar sus_ conocimientos de embarque para que procedan al retiro de sus_ mercancías.

Debe notificar a la Aduana Marítima los casos de faltantes y sobrantes.

1.5. Contenedores.

Debido a la creciente demanda en el uso del contenedor, las compañías navieras no sólo tuvieron que adaptar los bu -

ques convencionales para este tipo de transporte sino que fue necesario crear toda una infraestructura portuaria adecuada - para su manejo, así como implementar nuevos sistemas para su seguimiento por dcquiera se encontraran dispersas las unidades, fuese el interior del país, en el buque o en otros puertos en el extranjero; todo esto motivado por la creciente utilización del transporte multimodal internacional.

El objetivo del agente marítimo en este rubro debe ser la coordinación y agilización de los trámites para la movilización de los contenedores hacia el interior del país, debe reportar a su Principal, vía télex, el número de contenedores que se embarcan y desembarcan por buque tanto llenos como vacíos y el envío y recibo de unidades del puerto hacia el interior del país, entre otras.

1.6. Funciones administrativas y contables.

En este aspecto cabe mencionar el deber que tienen los agente marítimos para atender los asuntos oficiales ante dependencias gubernamentales.

Al personal que recluten deben proporcionarle la debida capacitación y entrenamiento.

Deben revisar las cuentas de atención a los barcos y solicitar las comisiones que correspondan a sus Principales, entre otras.

2. Tipos de agenciamiento.

La agencia marítima en la atención a embarcaciones - ofrece diferentes tipos de agenciamiento, según el servicio - que proporcione, de esta manera, los "agentes consignatarios - de buques, atienden todas las necesidades de los buques, sus - formalidades ante las autoridades, solicitud de estibado-- res, coordinación de maniobras de carga y descarga, pago de - derechos de puerto por cuenta del armador, entre otros servi- cios relacionados con la actividad marítimo portuaria".(7)

Como agente portuario, "va a ser el encargado de resol - ver los asuntos legales ya que tiene acreditada su personali- dad ante las autoridades portuarias; en el caso de barcos de - línea paga los derechos de puerto".(8)

O exclusivamente se encarga de atender la entrada y sa - lida de las embarcaciones.

Como agente reexpedidor de carga, "representa los inte - reses del receptor de la carga a partir del momento en que -- ésta queda desembarcada a costado de buque. Contrata perso-- nal y equipo para la maniobras en tierra, coordina los despachos aduanales de la carga y su reexpedición hasta destino fi - nal". (9)

(7) Servicios de Agencia. Circular de las agencias Línea Mexicana del Pacífico, S.A. y Agencia Marítima Mexicana, S.A. México.

(8) Servicios de Agencia. Idem.

(9) Nobelo Bolívar, Rafael. Curso de Puertos. México, Transportación Marítima Mexicana, S.A. s.n.p.

Agente protector, como su nombre dice, protege los intereses del armador y es responsable de los gastos del buque, por ejemplo su éste tiene que escalar por cuestiones de fuerza mayor como cargar combustible, abastecerse, o que haya algún tripulante muerto o herido de gravedad, entre otras razones.

"Agente supervisor de la carga o la descarga, supervisa las maniobras y solicita estibadores, generalmente cuando se trata de buques de fletamento ". (10)

Las comisiones de agenciamiento para estos casos, son distintas.

Subagentes.- Es el agente marítimo contratado por otro que es directamente representante del armador. Lo contrata con el fin de que atienda cualquier asunto de su armador en un puerto que no escalado por la línea regularmente y donde no está establecido el agente contratante.

De la comisión que el armador pague a su agente éste pagará una parte proporcional al subcontratado.

En relación a agentes y subagentes, la Conferencia de Fletes Japón-México establece que "cuando en la reservación y embarque estén comprometidos un agente y un subagente, el 5% de comisión que ofrece la línea puede ser dividido entre ellos a condición que sean agentes oficialmente asignados. Una so-

(10) Idem.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

bre-comisión que no exceda de 2.5% puede ser pagada al agente general cuando la comisión usual, que no exceda de 5% es pagada a subagentes por reservación de carga y embarque en puertos donde el agente general no tiene oficina". (11)

3. El agente marítimo dentro de la organización del puerto.

Los agentes marítimos como parte de las distintas áreas involucradas en el quehacer marítimo y portuario, contribuyen a impulsar los programas y acciones en pro del desarrollo en este sector.

"En la política del transporte, cuyo objetivo general es incrementar la disponibilidad de servicios para la satisfacción de la demanda con la máxima eficiencia y seguridad, así como consolidar el desarrollo del sistema de transporte, sustentado en la coordinación de los distintos modos...por esto se debe fortalecer la coordinación entre autoridades portuarias, prestadores de servicios y usuarios del transporte para organizar y programar eficazmente la atención de las necesidades y lograr el mejor aprovechamiento de la capacidad disponible". (12)

(11) Japan-México Freight Conference. General rules and regulations. Japan, 1983. p. JMFC-2.

(12) El desarrollo del sistema marítimo-portuario 1977-1982. México, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.- Foro Nacional. Mar y Tierra. No. 33. p. 7.

3.1. Su relación con autoridades portuarias.

"Las funciones del agente marítimo ante las autoridades son distintas y varían o se limitan según las más diversas circunstancias: si se trata de un buque de carga, si es en servicio de línea o de fletamento, si trae explosivos o -- llega la embarcación en lastre". (13)

En sus relaciones con Capitanía de Puerto, Aduana Marítima, Migración y Sanidad principalmente, debe tener la mayor cautela en proceder y actuar de acuerdo a las leyes ya que su responsabilidad, según Francisco Fariña, "surge en numerosos casos contingentes, en que, por negligencia o errores propios, incurridos en la realización de sus actividades de representación se producen consecuencia perjudiciales a terceros o al mismo armador; por ejemplo, en el caso de transbordo impropio, en el de embarque de la mercancía en un buque distinto del estipulado, o por descarga errónea de mercancías en el -- puerto de la consigna. En estos casos aparece como generadora de la responsabilidad de culpa o falta personal, por acción u omisión del agente, obligándole en virtud de los principios generales del derecho, a la reparación del perjuicio ocasionado". (14)

(13) Ray, José Domingo. El agente marítimo. Funciones y personería en juicio por derechos u obligaciones de los armadores. Argentina, Revista de Derecho y Ciencias Sociales. Año VI. No. 8. 1961. p. 58.

(14) Fariña, Francisco. Op. Cit. p. 359.

3.2. Su relación con empresas de servicios portuarios.

Como consecuencia de la creación de Zonas Francas en los puertos, cuyo objetivo es "simplificar los trámites aduaneros y agilizar las maniobras de carga, descarga, manejo y almacenamiento de mercancías, surgió la necesidad de crear -- una entidad que organizara y prestara los servicios portuarios, reduciendo la multiplicidad de prestatarios, que intervinieran en las actividades portuarias; fue así que nacieron -- las empresas de servicios portuarios que en su mayoría son empresas de participación estatal mayoritaria con excepción de Servicios Portuarios de Veracruz, S.A. de C.V., en donde los trabajadores portuarios aportaron la mayoría del capital". (15)

"Tomando en cuenta que los puertos constituyen un elemento esencial para el desarrollo económico del país, a través del incremento del comercio exterior y como medio para -- aprovechar el potencial marítimo de que se dispone; el Gobierno Federal expidió el 8 de abril de 1975, un Reglamento de -- Operación en los Puertos de Administración Estatal, mediante el cual se establece una adecuada coordinación entre armadores, agentes marítimos, permisionarios de maniobras y servicios portuarios y de particulares, para que se obtenga eficiencia y más seguridad en la operación de las terminales marítimas". (16)

(15) Información sobre la congestión de puertos, que proporciónó el grupo de expertos de la UNCTAD. México, Secretaría de Marina. 1976. p. 6.

(16) Idem.

3.3. Su relación con representantes de compañías arrendadoras de contenedores.

En nuestro país, la mayoría de los contenedores que se utilizan para transportar mercancía unitarizada pertenecen a compañías extranjeras que rentan este equipo a las empresas marítimas para cubrir sus necesidades y que éstas últimas pueden competir en el tráfico internacional de mercancías bajo el sistema de transporte multimodal que, como se recordará, - "el 1º. de junio de 1979, México inició su participación en este sistema, al establecerse la empresa nacional conocida como "Empresa Mexicana de Transporte Multimodal", en la cual se agrupan distintos grupos de transportistas y tiene como finalidad operar, manejar y administrar los diferentes modos de transporte existentes en el país, para que mediante su coordinación y complementación mutuas se agilice el movimiento de mercancías que utilice el contenedor en su transporte". (17)

Cuando el armador requiere de equipo, solicita a las compañías arrendadoras de contenedores, le proporcionen una cantidad de unidades en puerto. Por su parte, el agente al recibir los contenedores en la terminal portuaria debe verificar que se encuentren limpios y en buenas condiciones para su reutilización.

3.4. Su relación con compañías aseguradoras.

Esta relación se deriva del papel que desempeña el - -

(17) Manual para el usuario..... Op. Cit. pp. 275 y 277.

agente en cuanto a su representatividad en todos los asuntos legales del armador en el país, ya que atiende indirectamente las reclamaciones que recibe, de acuerdo a las instrucciones que le da su Principal. Decimos que las atiende indirectamente porque en el caso de avería gruesa el problema es resuelto por las compañías de seguros, quienes liquidan las averías.

"La avería gruesa es todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán, - al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real". (18)

Los problemas graves que se presenten por motivo de -- accidentes y reclamaciones son solucionados en general por -- las representantes de las empresas aseguradoras de los armadores, como el P & I Club o Lloyd's de Londres, que son organizaciones que dan protección legal y técnica.

(18) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero. 1970. p. 668.

CAPITULO IV

AGENTES MARITIMOS EN PUERTOS EXTRANJEROS

Aún cuando una compañía marítima esté bien organizada internamente, siempre tendrá necesidad de apoyarse en representantes locales en puertos de origen, porque no es posible tener oficinas propias en cada puerto de escala de sus barcos. Si esta necesidad se hace patente en terminales portuarias nacionales, por el mismo carácter del negocio marítimo en cuanto al movimiento internacional de mercancías, resulta indispensable que el armador asigne agentes que los representen en puertos extranjeros.

"Algunas líneas marítimas pueden tener sus propias oficinas en uno o dos de los relevantes puertos, pero podemos decir, que los armadores dependen de agentes locales y extranjeros en un 95% en todos los puertos a donde arriban sus naves".
(19)

Por esto, la agencia marítima como organización que presta servicios a múltiples buques de servicio regular, entre otros, constituye una de las partes primordiales de apoyo de las compañías marítimas.

Las funciones que los agentes marítimos realizan para atender las necesidades de buques, tripulación y capitanes en puertos extranjeros son en esencia semejantes a las que se efectúan en puertos de nuestro país, pero la actividad fundamental se divide en dos grupos: Servicio y Ventas.

(19) Norwegian Course Of Shipping. Op. Cit. p. 22.

"En muchos puertos del mundo el principal propósito es_ reservar carga. Por ejemplo, en el mercado del Atlántico Nor- te donde arriban de 15 a 20 líneas marítimas que pueden estar compitiendo, es imprescindible tener agentes que puedan obte- ner la mejor carga. Por lo anterior, muchos de estos agentes forman equipos de ventas que visitan a los más destacados em- barcadores y consignatarios de su región.

"A fin de vender los servicios que representan los - - agentes pueden promocionarse en revistas, periódicos, viajes; enviar itinerarios regularmente a los embarcadores vía télex o correo, invitarlos a comer o cenar; ofrecerles regalos de - Navidad, entre otros. Sin embargo, el mejor acercamiento es_ estudiar los problemas de transporte del cliente y asistirlo_ para el mejor y más económico envío de su mercancía, para que llegue a su destino rápido y en perfectas condiciones. En su ma, solucionar los problemas de transporte del embarcador".(20)

Los servicios que ofrecen los agentes incluyen: Antes_ del arribo del buque.- Proveer muelle, solicitar piloto y re- molques, planear la operación de carga y descarga, rentar - - grúas, entre otras actividades.

Cuando el buque está en puerto - Supervisa las opera- ciones de carga, verifica que la mercancía no esté dañada, -- provee de efectivo al capitán, suministra agua, combustible y provisiones al buque, entre otras actividades.

(20) Ibidem. p. 23

"Después de la salida del buque - continua con el procedimiento contable". (21)

Con el propósito de seleccionar y asignar agentes en el extranjero, el armador puede presentar un cuestionario a las agencias con probabilidad de ser elegidas, con los siguientes incisos: Datos generales de la compañía o agencia marítima, dirección, número telefónico, número y clave de télex, año de fundación de la empresa, líneas marítimas que representa o ha representado, áreas dentro de su organización, si cuenta con sistema computarizado, si tienen contratos con compañías de transporte terrestre, entre otros detalles que puedan facilitar la cooperación y comunicación entre ambos. (*)

Si la agencia cumple con los requisitos y es aceptada por el armador, se procede a las firmas del contrato de agenciamiento.

Comisiones a los agentes.

En los contratos de agenciamiento, en acuerdos bilaterales o multilaterales o en los acuerdos de fletes en las conferencias marítimas se establecen las comisiones que se pagarán a los agentes por concepto de agenciamiento, sollicitación

(21) Idem.

(*) Datos solicitados por la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A., a posibles agentes de los puertos más concurridos de la República Federal Alemana, vía télex. México, 1986.

y obtención de cargas, entre otros.

La comisión por reservación de carga general, es el resultado de un porcentaje variable aplicado al flete neto del total de la carga obtenida. Este porcentaje varía del 2 al 7% dependiendo si se trata de carga de importación o exportación.

En el Acuerdo Bilateral México-Brasil, la comisión total del flete generado por la carga contratada y cargada se divide entre el agente portuario y el agente solicitador de carga. Por control de contenedores se paga una cuota por cada contenedor que entre al área de jurisdicción del agente portuario. Por obtener carga contenerizada, el agente tiene una comisión que puede variar de los \$10.00 a los \$25.00 dólares por contenedor. (22)

"Se entiende por flete neto, la tarifa base más los -- extra fletes por extra largos y/o extra peso". (23)

4.1. Representación de la compañía marítima en el extranjero.

Para el mejor control y coordinación de los diversos agentes marítimos en el extranjero, en un área geográfica determinada, por ejemplo el Lejano Oriente o el Norte de Europa,

(22) Acuerdo Bilateral México-Brasil. Instrucciones a los agentes. Circular. México, s.n.p.

(23) Idem.

el armador puede establecer una oficina regional en una ciudad o puerto relevante, a fin de facilitar la comunicación y el desarrollo de funciones de su oficina central, ya que el horario de trabajo es diferente por la situación geográfica, entre ambas.

La oficina de representación aún cuando coordina la labor de los agentes en puertos extranjeros, carece de posibilidad de negociación comercial.

"En el Acuerdo de Fletes de la Conferencia Japón-México, se establece que si un miembro tiene una oficina de representación en cualquier puerto conferenciado, no deberá tener agentes en tales puertos, pero si tiene agente no deberá tener una oficina representativa. Esto con el objeto de evitar comisiones dobles". (24)

Por lo anterior, la oficina de representación del armador en el extranjero solo debe promover la imagen de éste en el exterior, sin involucrarse en la solicitud, reservación y documentación de la carga.

(24) Japan-Mexico Freight Conference. Op. Cit. p. JMFC. 3.

CONCLUSIONES

La transportación es una actividad económica prioritaria dentro de la organización del comercio mundial.

Nuestro país para poder vincularse con el exterior y lograr un eficiente intercambio comercial requiere de una red articulada de transporte que conlleve una administración idónea, sistemas operativos funcionales y personal debidamente capacitado y coordinado en un sistema integral.

El transporte marítimo es la consecuencia directa del -- intercambio comercial internacional, parte de su proceso es la recepción de cargas, el embarque de las mismas y envío a su -- destino, lo que permite la circulación de mercancías a nivel - mundial.

Toda transacción de intercambio implica el transporte ma-rítimo en mayor medida que otros medios, de aquí la importan--cia de la productividad en puerto y de la rapidez en el despacho de buques a fin de que éstos se hagan a la mar.

Al existir líneas regulares, el ciclo de transportación obtuvo mayor agilidad y éstas se beneficiaron con la prontitud del despacho.

Sean buques en servicio regular de línea, de fletamento -o pasaje se requiere por un lado, de un principal u operador - que establezca rutas o itinerarios para que las embarcaciones -

sigan esta directrices, es decir, escalas en determinados - - puertos.

Por otro lado, se requiere de personal en tierra que - - ofrezca atención a tripulantes y satisfaga los requerimientos de las embarcaciones tanto en puertos nacionales como extranjeros.

Por lo anterior, el significado que tiene la participación del agente marítimo en el transporte y negocio marítimo - es relevante porque al obtenerse mayor rapidez en el tráfico - de mercancías contribuyó a la evolución del transporte y al -- coadyuvar a la reducción de tiempo de permanencia de los barcos en puerto dió margen a que los costos de operación de las líneas se redujeran, favoreciendo de esta manera a la empresa naviera.

La competencia internacional de marinas mercantes altamente desarrolladas con grandes recursos económicos, requiere agentes marítimos dedicados exclusivamente a la labor de obtener carga, lo cual los convierte en generadores y captadores - de divisas extranjeras.

Gran parte de las mercancías que no se importan o exportan a granel se transportan en buques de línea y los fletes -- que éstos generan tienen repercusión sobre el ingreso nacional de los países en desarrollo y su balanza de pagos.

En esta competencia mundial, exportadores e importadores sienten la presión de los fletes y éstos a su vez presionan a las compañías marítimas y sus agentes a incrementar la compe-

tencia y calidad en los servicios que prestan, ya que en la medida que ésto se ofrezca se generarán mayores ingresos.

Si una de las formas para obtener divisas radica en el ofrecimiento de servicios, debemos estimular nuestra eficiencia a fin de retener las divisas extranjeras.

El volúmen de carga de exportación que se mueve vía barcos de bandera nacional es mínimo comparado con lo que se embarca vía buques de pabellón extranjero. Esta situación no sólo se debe a la falta de embarcaciones que movilicen toda la carga marítima de exportación que se genera en nuestro país sino mucho influye la carencia de un buen servicio, desde la atención a usuarios del transporte en lo referente a cómo, cuando y dónde embarcar; en el manejo, despacho y embarque de sus mercancías; hasta su transporte y entrega en puertos de destino.

Tomando en consideración lo expuesto, los puertos requieren de personal capacitado, que sepa aprovechar los recursos y la tecnología con que contamos, que tenga una visión clara de su papel en el ciclo productivo, que sepa utilizar óptimamente los medios disponibles y proporcione un mejor servicio al usuario, porque en estos momentos de altos costos financieros se debe obtener el mayor rendimiento posible del elemento humano.

Si de alguna manera se lograra mejorar la infraestructura portuaria, nuestra capacidad de transporte y servicio, fortaleceríamos las exportaciones vía buques de bandera mexicana, aunque es importante citar que la flota nacional es incapaz de

transportar el total del comercio marítimo mexicano.

México cuenta al 1° de enero de 1987, con 1'215,170 toneladas de registro bruto en buques de pabellón nacional. La anterior cifra, toma en consideración buques de más de mil toneladas de registro bruto (TRB) para el transporte de mercancías. A esto le sumamos el tonelaje que se tiene bajo otros pabellones, es decir, registrados dentro del Padrón de Abanderamiento, como sigue:

Estatal	21,617.	TRB
Privado	<u>504,939.</u>	
	526,556.	TRB
más	<u>1'215,170.</u>	
TOTAL	1'741,726	TRB (*)

La participación de los fletes sobre embarques internacionales en la Balanza de Pagos ha sido creciente en las últimas décadas, pero no debemos conformarnos con este incremento sino tomar en cuenta que nuestra participación es deficitaria.

De aquí la importancia del agente marítimo en el comercio exterior.

Una vez que hemos asentado la importancia del agente marítimo en la transportación marítima y en el comercio exterior, cabe enfatizar que si la navegación es insoslayable para el --

(*) La Marina Mercante Iberoamericana. 1987. Buenos Aires, - Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1987. pp. 152 y 153.

Comercio Internacional, el agente marítimo lo es para la navegación marítima ya que es el ejecutor-coordinador de las actividades del buque en el puerto y su asistencia permite - que éste se haga a la mar.

México está obligado a desarrollar aún más en el ámbito marítimo o de lo contrario seguiremos dependiendo de flotas - extranjeras para realizar nuestro comercio internacional.

Si siempre hemos vivido de espaldas al mar, es momento oportuno para cambiar de rumbo.

CALL THE AGENT

IF YOUR VESSEL ENTERS PORT, CALL THE AGENT.
IF YOUR BERTH APPEARS TOO SHORT, CALL THE AGENT.
IF YOUR SHIP WRECKS ON A MOLE,
IF SHE IS DRIFTING TOWARDS A SHOAL,
CALL THE AGENT.

IF THE DOCTOR IS TOO LATE, CALL THE AGENT.
IF YOUR GANGS ALL HAVE TO WAIT, CALL THE AGENT.
IF "IMMIGRATION" DOES NOT APPEAR,
AND DELAY IS WHAT YOUR FEAR,
IF THIS COSTS YOU TOO MUCH BEER,
CALL THE AGENT.

IF THE "CUSTOMS" NEED MORE PAPER, CALL THE AGENT.
AND YOUR PATIENCE STARTS TO VAPOUR, CALL THE AGENT.
IF THEY KEEP YOU FROM YOUR LETTER,
FROM YOUR WIFE OR EVEN BETTER,
THOSE FROM "PRINCIPALS" DO NOT MATTER,
CALL THE AGENT.

IF THE STEVEDORE RUINS YOUR SPACE, CALL THE AGENT.
IF YOU HAVE YOUR NERVES TO BRACE, CALL THE AGENT.
IF YOU HAVE TO STOP FOR RAIN,
TO WAIT FOR CARGO ALL IN VAIN,
AND ALL YOUR GANGS IDLE AGAIN, CALL THE AGENT.

IF YOU WANT TO GO ASHORE, CALL THE AGENT.
TO MAKE SOME FUN AND MAYBE MORE, CALL THE AGENT.
IF THE CREW HAD BEEN IN A FIGHT,
OR MORE WATER TO BE SUPPLIED,
URGENCIES ALL THROUGH THE NIGHT,
CALL THE AGENT.

IF YOU GOT FUEL SPILLED OVER THE DECK, CALL THE AGENT.
IF THE GANGWAY IS A WRECK, CALL THE AGENT.
IF THE "OLD MAN" IS ON A BLINK,
OR A DRAFT FALLS IN THE DRINK,
IF YOU HAVE NO TIME TO THINK,
CALL THE AGENT.

YES, THAT'S WHO THE FALL-GUY IS, IT'S THE AGENT,
ALL THE PETTY GRIEVES ARE HIS, DAMM THE AGENT,
AND AT THAT, THE BLOODY OLD FOOL,
REMAINS TO YOU AS A USELESS TOOL,
THANK HAVEN, YOU ARE ALWAYS COOL,
AND NOT THE AGENT !:::

Autor Anônimo

BIBLIOGRAFIA

LIBROS:

1. Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1963.
2. Batista Diéguez, Delio/García García, Luis A. Economía Marítima Internacional. La Habana, Cuba, Editorial - - Científico Técnica, 1983.
3. Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza Marítima del - México Independiente y Revolucionario. México, Secretaría de Marina, 1970. Vol. 1.
4. Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, 1970.
5. Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona, España, Editorial Bosch, 1955. Tomo 1.
6. García Arroyo, Raziél. Biografía de la Marina Mercante Mexicana. Semblanzas históricas. México, Secretaría de Marina, 1960.
7. Girón tena, José. La evolución de la estructura y significado económico jurídico de la empresa en el Derecho Marítimo. Valladolid, Universidad de Valladolid, - 1958.
8. Góngora Pimentel, Genaro David. De la agencia marítima. México, Tesis de Derecho, UNAM, 1963.
9. Javelli Girard, Marcelo. La responsabilidad legal del armador. México, Tesis de Derecho, UNAM, 1949.
10. La Reforma Portuaria. México, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 1975.
11. Manual para el usuario del transporte marítimo. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión - Nacional de Fletes Marítimos, 1982.
12. Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981.

13. Parry, J.H. Europa y la expansión del mundo (1415-1715). México, Fondo de Cultura Económica, Breviario No. 60, - 1957. 3a. Edición.
14. Salgado y Salgado, José Eusebio. La agencia marítima. - Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. México, Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Derecho, UNAM, 1971.
15. The elements of Shipping. Bershire, England, The Ridings, Emmergreen Reading, 1974.
16. Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, - 1981. Tomos I y II

DOCUMENTOS:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editada por la Secretaría de la Presidencia, - 1972. 3a. Edición.
2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos (1963). México, Editorial Porrúa, S.A., Colección Leyes y Códigos de -- México, 1986. 46a. Edición.
3. Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986. 15a. Edición.
4. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986. 46a. Edición.
5. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, - Editorial Porrúa, S.A., 1986. 46a. Edición.
6. Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Teocalli, 1981.
7. Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986.
8. Diario Oficial. Decreto por el que se expide la Ley - Aduanera. México, 30 de diciembre de 1981.
9. Diario Oficial. Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley Aduanera. México, 18 de junio de 1982.

10. Convención de Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Documento: TD/B/C.4/ISL/19/Supp. 1.
11. Información sobre la Congestión de Puertos que se proporcionó al grupo de expertos de la UNCTAD. México, - - Secretaría de Marina, 1976.
12. Reglas Generales y Regulaciones del Acuerdo de Conferencia Marítima Japón-México. Japón, Japan-Mexico Freight Conference, 1983.

PERIODICOS Y REVISTAS

1. Salgado y Salgado, José Eusebio. El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo. México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Revista del Centro de Relaciones Internacionales, Nueva Epoca, Vol. VII, - - No. 28, enero-marzo de 1980.
2. Eady, J.D. Ship's Agency. London, Fairplay International Shipping Weekly, September 1982/February 1983.
3. Steamship Agencies. Houston, Texas. The Port of Houston Magazine, Official Publication Port of Houston Authority, Vol. 28, No. 8. 1985.
4. La OCMI y sus actividades. Resumen Informativo. Londres, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, -- ONU., 1974.
5. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Reglamentos. Londres. ONU/OCMI, 1972.
6. Reglas Internacionales para la Interpretación de los -- Términos Comerciales. Colombia, Publicación del Centro Interamericano de Promoción de Exportaciones, 1971.
7. Bengolea Zapata, Jorge. Reflexiones críticas sobre la - Ley de Navegación. Argentina, Revista de Estudios Marítimos, Año II, No. 5, mayo de 1973.
8. Cervantes Ahumada, Raúl. Evolución del Derecho Mercantil. México, UNIVERSIDADES, Año XVII, No. 70, octubre-diciembre. 1977.

9. Mar y Tierra, Información y Estudios. México, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, No. 33. 1982.
10. Ray, José Domingo. El agente marítimo y personería en juicio de derechos u obligaciones de los armadores. Argentina, Revista de Derecho y Ciencias Sociales, Año VI, No. 7-8, de Abril de 1961.
11. Rueda, Carlos. El agente marítimo, evolución de su mandato y de su nombre en los usos del comercio patrio. -- Argentina, Jurisprudencia Argentina, Año XXI, No. 7266, 20 de octubre de 1958.
12. Salgado y Salgado, José Eusebio. El estado actual del Derecho Marítimo en México. México, Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, No. 17, 1972.

OTRAS FUENTES:

1. Salgado y Salgado, José Eusebio, Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1980.
2. Norwegian Course of Shipping. Norway, Gogkjent som brev-kurs av. Book. 1, 1974
3. Manual de Administración. México, Agencia Marítima Mexicana, S.A. de Coatzacoalcos, Veracruz, 1984.
4. Investigación de Campo. Capacitación en el puerto de Tampico, Tamaulipas en la Agencia Marítima de Tampico, Marzo de 1984. Entrevistas y Conferencias durante la práctica de la materia de Derecho Marítimo, realizada por el grupo de Relaciones Internacionales de la UNAM y ENEP Acatlán dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, en el Puerto de Tampico, Tamaulipas, en junio de 1987.