

235
24



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :

FERNANDO ESCANDON YUSO



MEXICO, D. F.



1991



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION

INTRODUCCION	6
CAPITULO I	
CONCEPTOS	9
1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS	9
1.2 ELEMENTOS	11
1.2.1 ELEMENTOS FUNDAMENTALES	
1.2.2 ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION MARITIMA	
1.3 TRANSPORTE MARITIMO	15
1.3.1 CONCEPTOS Y ELEMENTOS	
1.3.2 TIPOS DE TRANSPORTE Y SUS EMBARCACIONES	
1.3.3 OBLIGACIONES DEL PORTEADOR, CARGADOR Y CONSIGNATARIO Y, COSTOS DE FLETE	

CAPITULO II	
SISTEMA DE VENTAS EN EL EXTERIOR	22
2.1 ORGANIZACION DE RECURSOS HUMANOS	22
2.1.1 AGENTE DE COMPRAS	
2.1.2 COMERCIANTE EXPORTADOR	
2.1.3 NEGOCIANTE IMPORTADOR	
2.1.4 CORREDOR	
2.1.5 AGENTES	
2.1.6 REPRESENTANTE	
2.1.7 DISTRIBUIDOR	
2.2 PROCEDIMIENTO DE OPERACION	25
2.2.1 CONCURSO DE SUBASTAS INTERNACIONALES	
2.2.2 CONSORCIOS, AGRUPACIONES Y COOPERATIVAS DE EXPORTACION	
2.2.3 VENTAS DIRECTAS AL UTILIZADOR	
2.2.4 CREACION DE SUCURSALES DE VENTAS EN EL EXTERIOR	
2.2.5 PUNTOS FUNDAMENTALES QUE DEBE CONTENER EL CONTRATO ENTRE EXPORTADOR E INTERMEDIARIO	

CAPITULO III	
CONTRATOS MARITIMOS INTERNACIONALES	28
3.1 TIPOS DE CONTRATOS	28
3.1.1 CLAUSULA EN FABRICA	
3.1.2 CLAUSULA DE FRANCO COSTADO DEL BUQUE Y FRANCO ABORDO	
3.1.3 CLAUSULA COSTO FLETE Y CLAUSULA COSTO SEGURO Y FLETE	
3.1.4 CLAUSULA SOBRE MUELLE	
3.1.5 ENTREGA LIBRE	
3.2 OBLIGACIONES DE LAS PARTES	32
CAPITULO IV	
FORMAS DE PAGO EN LA EXPORTACION	37
4.1 PAGOS ACTUAL APLAZADO Y ADELANTADO	38
4.1.1 PAGO ACTUAL APLAZADO	
4.1.2 PAGO ACTUAL ADELANTADO	
4.2 CREDITO DOCUMENTARIO	39
4.3 REMESAS DE DOCUMENTOS COMERCIALES	45
4.4 OTROS SISTEMAS DE LIQUIDACION	46

CAPITULO V	
TRAMITACION Y PAGOS DE DERECHOS	47
5.1 AUTORIDADES	47
5.2 PERMANENCIA DE BUQUE	50
5.3 INSPECCIONES	53
5.3.1 SANITARIA	
5.3.2 MIGRATORIA	
5.3.3 ADUANERA	
5.4 DERECHOS	58
5.4.1 DE ATRAQUE	
5.4.2 PORTUARIOS	
5.5 DESPACHOS	59
5.6 SEGUROS	60
CAPITULO VI	
CONCLUSIONES	74
BIBLIOGRAFIA	81

INTRODUCCION

LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION ES UN TEMA CUYA RELEVANCIA NO SOLO CONSTITUYE UNO DE LOS RUBROS ECONOMICOS QUE PERMITIRA AL PAIS INTEGRARSE MAS ADECUADAMENTE A LOS MERCADOS INTERNACIONALES, TALES COMO LOS ESTADOS UNIDOS Y CANADA, EUROPA, LA CUENCA DEL PACIFICO Y AMERICA LATINA, SINO ADEMAS ES UN FACTOR CLAVE PARA LA ECONOMIA INTERNA POR LA EXTENSION LITORAL DEL PAIS Y SU POSICION GEOGRAFICA ESTRATEGICA, TANTO POR SU ACCESO DIRECTO A LOS OCEANOS PACIFICO Y ATLANTICO, COMO AL MANTENIMIENTO DE UNA FRONTERA COMUN CON UNO DE LOS MERCADOS MAS DINAMICOS DEL MUNDO OCCIDENTAL.

LA ACTUAL ADMINISTRACION HA IMPULSADO LA TRANSPORTACION MARITIMA A TRAVES DE DIVERSAS ACCIONES COMO LA OPERACION DE PUERTOS DE ALTURA, EL INCREMENTO EN LA CAPACIDAD DE ARRIBO DE BARCOS DE GRAN PORTE EN ALGUNOS PUERTOS INDUSTRIALES Y EL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, ENTRE OTROS; SIN EMBARGO, AUN FALTAN CONCRETIZAR PUNTOS DE ATENCION DONDE LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION CONSOLIDE SU PAPEL PREDOMINANTE EN LA ECONOMIA NACIONAL POR LAS PECULIARIDADES QUE DENOTAN SU PREFERENCIA, COMO SU CAPACIDAD PARA MANEJAR GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS, SUS COSTOS DE OPERACION Y POR SER UNO DE LOS RUBROS ECONOMICOS CON MAYOR PERSPECTIVAS DE EXPANSION, DE ACUERDO A LAS POLITICAS EMITIDAS POR EL EJECUTIVO FEDERAL.

EN ESTE SENTIDO, LA PRESENTE TESIS PRETENDE RESPONDER A AQUELLOS VACIOS QUE SOBRE EL TEMA EXISTEN, EN PRIMER LUGAR PORQUE LOS ESTUDIOS DISPONIBLES YA HAN SIDO REBASADOS POR

LAS CONDICIONES ACTUALES DEL PAIS; Y EN SEGUNDO LUGAR, PORQUE ESTE ANALISIS OFRECE UNA BASE CONCEPTUAL SOBRE DIVERSOS TOPICOS TECNICOS QUE INCIDEN EN SU OPERACION, TALES COMO LOS RECURSOS HUMANOS, PROCEDIMIENTOS DE ACCION, TIPOS DE CONTRATOS Y FORMAS DE PAGO, ENTRE OTRAS.

DE TAL MANERA, SE OBSERVARA EN EL CAPITULO PRIMERO UNA BREVE RESEÑA SOBRE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS DE LA EXPORTACION MARITIMA EN MEXICO, REMONTANDOSE A LOS PERIODOS PREHISPANICO, COLONIAL, INDEPENDIENTE Y CONTEMPORANEO, ADEMAS DE LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES QUE INTERVIENEN EN ESTE RUBRO, COMO LAS ADUANAS, LA BALANZA COMERCIAL Y EL CAMBIO INTERNACIONAL, ASI COMO EL EXPORTADOR, EL COMPRADOR INTERNACIONAL, PUERTO Y BARCO.

ASIMISMO, SE OFRECE COMO MARCO DE REFERENCIA Y EN COMPLEMENTO A LOS CITADOS ELEMENTOS, LA CONCEPTUALIZACION DEL TRANSPORTE MARITIMO; LOS DIFERENTES MEDIOS DE COMUNICACION; Y, LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR, CARGADOR, CONSIGNATARIO Y COSTOS DE FLETE.

REFERENTE AL SEGUNDO PUNTO, SE ABOCARA A LA CLASIFICACION DEL SISTEMA DE VENTAS EN EL EXTERIOR, QUE CONSIDERA ASPECTOS COMO LA ORGANIZACION DE LOS RECURSOS HUMANOS EN PUESTOS TALES COMO AGENTE DE COMPRAS, COMERCIANTE EXPORTADOR, NEGOCIANTE IMPORTADOR, CORREDOR, AGENTES, REPRESENTANTE Y DISTRIBUIDOR; ASI COMO TAMBIEN LOS PROCEDIMIENTOS DE OPERACION QUE SE LLEVAN A CABO EN LOS CONCURSOS DE SUBASTAS INTERNACIONALES, AGRUPACIONES, VENTAS, SUCURSALES Y LOS PUNTOS FUNDAMENTALES QUE DEBEN CONTENER EL CONTRATO ENTRE EL EXPORTADOR Y EL INTERMEDIARIO.

EN CUANTO A LA TERCERA PARTE DE LA TESIS, SE COMENTARAN LOS DIVERSOS TIPOS DE CONTRATOS DE EXPORTACION Y LAS CLAUSULAS QUE HAN SIDO ACEPTADAS POR EL MAYOR NUMERO DE IMPORTADORES Y EXPORTADORES MUNDIALES, ENTRE LAS QUE DESTACAN: EN FABRICA; DE FRANCO COSTADO DEL BUQUE Y FRANCO ABORDO; COSTO Y FLETE Y COSTO SEGURO Y FLETE; SOBRE MUELLE; Y, ENTREGA LIBRE. DE IGUAL MANERA, SE PRESENTA UN RESUMEN DE LO MAS SOBRESALIENTE DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN LOS TIPOS DE CONTRATO.

RESPECTO AL CUARTO CAPITULO, SE IDENTIFICAN LAS FORMAS DE PAGO EN LA EXPORTACION, EL CREDITO DOCUMENTARIO, LAS REMESAS DE DOCUMENTOS COMERCIALES Y SISTEMAS SIMPLES POR LOS QUE SE PUEDEN OPTAR PARA CONCRETIZAR POR UNA COMPRA-VENTA.

LA TRAMITACION Y PAGOS DE DERECHOS ES EL TEMA QUE SE ANALIZARA EN EL CAPITULO CINCO Y SE REFERIRA A LAS AUTORIDADES, LA PERMANENCIA EN EL BUQUE, INSPECCIONES, DERECHOS, DESPACHOS Y SEGUROS, OFRECIENDO EL PANORAMA ACTUAL QUE SE APLICA EN LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION.

POR ULTIMO, SE PRESENTAN LAS CONCLUSIONES QUE SE DERIVARON DE LA TESIS Y LAS PROPUESTAS PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LOS SISTEMAS OPERATIVOS DE LA EXPORTACION MARITIMA.

CAPITULO I

CONCEPTOS

1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS

LA EXPORTACION MARITIMA MEXICANA ES UNO DE LOS RUBROS COMERCIALES, CUYO DESENVOLVIMIENTO SE HA GENERADO A TRAVES DE CUATRO PERIODOS HISTORICOS: EL PREHISPANICO; EL COLONIAL; EL DE MEXICO INDEPENDIENTE; Y, EL CONTEMPORANEO.

EN EL PRIMER PERIODO, LAS CRONICAS DE LA CONQUISTA NOS RELATAN QUE LOS AZTECAS A LA LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES YA CONOCIAN EL USO DE LA CANOA O PIRAGUA DE REMO Y DE VELA, LA CUAL UTILIZABAN EN ACTIVIDADES DE PESCA, TRANSPORTACION DE PERSONAS Y MERCANCIAS ENTRE DIFERENTES PUNTOS RIBEREÑOS, DE SUS LAGOS Y CUERPOS ACUATICOS INTERIORES.

POSTERIORMENTE, FUE HASTA LA LLEGADA DE LOS CONQUISTADORES CUANDO SE INICIO REALMENTE EL TRAFICO MARITIMO EN LA QUE FUERA LA NUEVA ESPAÑA, PRIMERAMENTE CON LAS EMBARCACIONES QUE TRAJERON LOS ESPAÑOLES Y MAS TARDE CON LAS CONSTRUIDAS EN EL TERRITORIO DE LA NUEVA ESPAÑA. FUE ENTONCES CUANDO SE EMPEZO CON LAS ACTIVIDADES MARITIMAS INTERNACIONALES DE IMPORTANCIA, ESTO ES, CON EXPORTACIONES DE MATERIAS PRIMAS Y ESPECIES, ASI COMO MINERALES, CON LO CUAL QUEDA ASENTADA LA HISTORIA MARITIMA MEXICANA, AUNQUE NETAMENTE ESPAÑOLA POR SUS ORIGENES Y POR UBICARSE EN LA NUEVA ESPAÑA.

AL QUEDAR FUNDADA LA COLONIA, SE VIENE A DESARROLLAR LA EXPORTACION MARITIMA FORMAL EFECTUANDOSE A TRAVES DE UNOS

CUANTOS PUERTOS, TALES COMO CAMPECHE Y VERACRUZ EN EL GOLFO DE MEXICO Y EN EL PACIFICO DESTACABAN ACAPULCO (GUERRERO), SAN BLAS (NAYARIT), Y POSTERIORMENTE SALINA CRUZ (OAXACA), PARA LA SALIDA DE MINERALES VALIOSOS. "EN EL AÑO DE 1796 FUE INSTALADO EL FARO DE VERACRUZ Y PARA SU CUIDADO SE CREO UN IMPUESTO QUE SE LLAMO DERECHO DE FARO QUE SE COBRABA A LOS BUQUES A RAZON DE UN REAL POR TONELADA"(1). ESTA REFERENCIA CONSTITUYO EL PRIMER ARANCEL QUE SE COBRO POR LA LLEGADA Y SALIDA DE EMBARCACIONES.

A PARTIR DE LA INDEPENDENCIA DE MEXICO SE COMIENZA A HABILITAR NUEVOS PUERTOS COMO GUAYMAS EN SONORA, Y MAZATLAN EN SINALOA, ENTRE OTROS. EN ESTE PERIODO, APARECEN "LAS PRIMERAS EMBARCACIONES MEXICANAS COMO EL NAVIO "LA NUEVA ESPAÑA" CONSTRUIDO EN COATZACOALCOS, VERACRUZ, "EL NUEVO CONDE DE FLORIDABLANCA" CONSTRUIDO EN TLACOTALPAN TAMBIEN EN VERACRUZ Y EL NAVIO "FLOR DE MAYO" CONSTRUIDO EN YUCATAN"(2).

A FINALES DEL SIGLO PASADO Y PRINCIPIOS DE ESTE TOMA AUGE LA EXPORTACION MARITIMA, YA QUE EL GOBIERNO FEDERAL CELEBRO VARIOS CONTRATOS CON EL EXTRANJERO Y TAMBIEN CREO LOS PUERTOS COMO TAMPICO, COATZACOALCOS Y VERACRUZ, -MEDIANTE DRAGADO EFECTUADO POR UNA COMPAÑIA INGLESA LLAMADA PEARSON AND SON; ESTO DIO LUGAR A LA ADQUISICION DE LA PRIMERA DRAGA POR MEXICO Y FUE LA "PORFIRIO DIAZ" QUE SE UTILIZO EN LAS OBRAS DEL PUERTO DE XCALAK EN QUINTANA ROO.

(1) MARITA MARTINEZ DEL RIO, "EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO", ED. ARTES DE MEXICO, MEX. 1975, PAG. 54

(2) MARITA MARTINEZ DEL RIO, IBIDEM, ED. ARTES DE MEXICO, MEX. 1975, PAG. 62

EN LA EPOCA CONTEMPORANEA SE HA DADO UN GRAN DESCONTROL EN LAS OPERACIONES MARITIMAS, SOBRE TODO EN LO REFERENTE A LA CUESTION DE AUTORIDADES Y LEGISLACION CORRESPONDIENTE A LA EXPORTACION MARITIMA MEXICANA, DEBIDO A LOS CAMBIOS DE AUTORIDADES Y NUEVAS REGLAMENTACIONES Y REFORMAS A LA LEY QUE OCURREN POR SUS CAMBIOS DE GOBIERNO, LO QUE HACE PROBLEMATICO LOS TRAMITES QUE REGULAN A LA EXPORTACION MARITIMA, LO CUAL NO HA CONTRIBUIDO A UNA SIMPLIFICACION ADMINISTRATIVA EN LA MATERIA.

1.2 ELEMENTOS

1.2.1 ELEMENTOS FUNDAMENTALES

SE PODRIA HABLAR DE MUCHOS ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION, PERO POR SU RELEVANCIA SOLO CONSIDERAREMOS LOS SIGUIENTES:

ADUANAS

ES UN ORGANO OFICIAL EN DONDE SE REGISTRAN LOS GENEROS O MERCANCIAS QUE SE EXPORTAN O IMPORTAN Y SE CUBREN LOS CARGOS IMPOSITIVOS CORRESPONDIENTES AL TIPO DE GENERO, EN NUESTRO CASO HABLARIAMOS DE LAS ADUANAS MARITIMAS.

LA CUANTIA DE LOS IMPUESTOS DE EXPORTACION O IMPORTACION REFLEJA LA POLITICA ECONOMICA DEL ESTADO YA SEA LIBERAL O PROTECCIONISTA QUE SERIA EL FIN PRIMORDIAL DE LAS ADUANAS, YA QUE SON CONSIDERADAS COMO MEDIOS DE CONTROL DE CARACTER FISCAL PARA LA RECAUDACION DE IMPUESTOS, Y SU FUNCION DEBE SERVIR PARA UNA FAVORABLE CONCURRENCIA DE LA INDUSTRIA DOMESTICA SOBRE BIENES DEL EXTERIOR Y FACILITAR EL CONSUMO DE BIENES DOMESTICOS.

LA BALANZA COMERCIAL O MERCANTIL

CONSISTE EN LA RELACION DE ACTIVOS Y PASIVOS QUE SE MANEJE SIENDO UNA BALANZA FAVORABLE CUANDO EL ACTIVO O SEA EL VALOR DE LAS MERCANCIAS EXPORTADAS DE UN PAIS SEA SUPERIOR AL PASIVO O VALOR TOTAL DE LAS MERCANCIAS IMPORTADAS Y SERA ADVERSA CUANDO EL PASIVO SEA MAYOR QUE EL ACTIVO.

CAMBIO INTERNACIONAL

ASI COMO EXISTE LA BALANZA COMERCIAL O MERCANTIL EXISTE TAMBIEN UNA BALANZA DE PAGO DE LOS PAISES, QUE CONSTITUYE UN VERDADERO DOCUMENTO CONTABLE QUE SUMINISTRA LAS LISTAS DE LAS TRANSACCIONES REALIZADAS DURANTE UN PERIODO ENTRE DIFERENTES PAISES.

1.2.2 ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA EXPORTACION MARITIMA

EL EXPORTADOR

ES QUIEN COMERCIA CON UN PAIS EXTRANJERO, INTERCAMBIANDO OBJETOS Y PRODUCTOS DEL SUYO DE AQUEL EN EL CUAL RESIDE. EL TERMINO EXPORTACION ES EL ENVIO DE MERCANCIAS O PRODUCTOS DEL -PAIS -PROPIO A- OTRO; LA EXPORTACION DE GENEROS DE UN PAIS LLEVANDOLOS A OTRO POSEE UNA GRAN IMPORTANCIA EN MATERIA ECONOMICA, YA QUE AL RECIBIENTE LE PERMITE TENER LOS PRODUCTOS DE QUE CARECE Y TAMBIEN POR CONSTITUIR UNA FUENTE DE INGRESOS PARA EL FISCO NACIONAL, SIENDO ASI QUE LA EXPORTACION ES UN FACTOR DETERMINANTE PARA LA EXPANSION DE TODO PAIS Y ES POR CONSIGUIENTE UNA DE LAS PRINCIPALES FORMAS ACTIVAS DEL COMERCIO.

EL COMPRADOR INTERNACIONAL

"ES LA PERSONA FISICA O MORAL QUE COMPRA U OBTIENE LA EXPORTACION PARA INTRODUCIRLA A OTRO PAIS, YA CON EL CARACTER DE IMPORTADOR"(3).

PUERTO

SE PUEDE DEFINIR COMO LUGAR DE LA COSTA NATURAL O ARTIFICIAL, ABRIGADA DE LOS VIENTOS, DONDE FONDEAN O ATRACAN LAS NAVES Y EFECTUAN CON COMODIDAD Y SEGURIDAD LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS O EMBARCO O DESEMBARCO DE TRIPULANTES O PASAJEROS.

TAMBIEN SE LE PUEDE DEFINIR COMO LOS LUGARES HABILITADOS POR EL EJECUTIVO FEDERAL PARA PRESTAR SERVICIOS PUBLICOS A LOS BARCOS QUE A ELLOS ARRIBEN O QUE DE ELLOS ZARPEN, EN DESARROLLO DEL COMERCIO.

DE ACUERDO AL ORDEN DE IMPORTANCIA LOS PUERTOS SE CLASIFICAN EN:

- DE ALTURA

QUE SON TAMBIEN LLAMADOS INTERNACIONALES Y SON AQUELLOS HABILITADOS PARA PRESTAR SERVICIOS A LA NAVEGACION INTERNACIONAL; "LOS PUERTOS DE ALTURA DEBEN ESTAR ABIERTOS A LA NAVEGACION DE LOS BUQUES DE TODAS LAS BANDERAS Y TIEMPO DE PAZ SEGUN LO ESTABLECE EL ARTICULO 34 DE LA LEY DE NAVEGACION, ASI COMO LOS ESTATUTOS SOBRE EL REGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARITIMOS"(4).

(3) R.O. GOSS, "STUDIES IN MARITIME ECONOMICS", CAMBRIDGE UNIVERSITY, ENGLAND 1981, PAG. 72

(4) VARIOS AUTORES, " I CURSO IBEROAMERICANO DE PLANIFICACION, EXPLOTACION Y DIRECCION DE PUERTOS", ESPAÑA 1980, PAG. 135

- DE CABOTAJE

SON LOS LLAMADOS PUERTOS NACIONALES, Y SON LOS QUE PRESTAN SERVICIOS A LA NAVEGACION ENTRE PUERTOS NACIONALES.

- MIXTOS

SU NOMBRE LO DICE, PRESTAN SERVICIOS TANTO INTERNACIONALES COMO NACIONALES.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DE REGIMEN ADMINISTRATIVO, LOS PUERTOS PUEDEN SER DE ADMINISTRACION ESTATAL O ADMINISTRACION DESCENTRALIZADA O AUTONOMA. LOS DE ADMINISTRACION ESTATAL SE HAYAN ADMINISTRADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; EN ELLOS LA AUTORIDAD MAXIMA LOCAL MARITIMA ES EL CAPITAN DE PUERTO, EL CUAL SE RIGE PRINCIPALMENTE POR EL REGLAMENTO GENERAL DE LA POLICIA DE PUERTOS. EN LOS PUERTOS DE ADMINISTRACION AUTONOMA O DE ADMINISTRACION DESCENTRALIZADA SE CREA UNA ADMINISTRACION PORTUARIA AUTONOMA CON PERSONALIDAD JURIDICA Y PATRIMONIO PROPIO Y AMPLIAS FUNCIONES PARA REGULAR Y DIRIGIR LA ADMINISTRACION DEL PUERTO, RESULTANDO MAGNIFICOS LOGROS COMO SE CONSTATA EN LOS PUERTOS DE AMBERES EN BELGICA, HAMBURGO EN ALEMANIA, NUEVA YORK EN ESTADOS UNIDOS POR MENCIONAR ALGUNOS.

BARCO O NAVIO

ESTE SE PUEDE DEFINIR COMO UN "CASCO DE MADERA, HIERRO O OTRO MATERIAL CON APARATOS ADECUADOS PARA IMPULSARLO, QUE FLOTA Y PUEDE TRANSPORTAR POR AGUA A PERSONAS Y COSAS"(5). EN MEXICO LA FLOTA DE ALTURA ES MUY REDUCIDA, LO QUE OCASIONA QUE NUESTRO COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL REQUIERA LA

(5) ROBERTO BUSTAMANTE AHUMADA Y OTROS AUTORES, "INGENIERIA MARITIMA", ED. TEMAS MARITIMOS, MEX. 1976, PAG. 203

CONTRATACION DE NAVIOS EXTRANJEROS QUE SUPLAN LA DEMANDA QUE MEXICO REQUIERE.

1.3 TRANSPORTE MARITIMO

1.3.1 CONCEPTOS Y ELEMENTOS

EL CONTRATO DE TRANSPORTE ES AQUEL POR EL CUAL UNA PERSONA LLAMADA PORTEADOR SE OBLIGA A TRASLADAR PERSONAS, ANIMALES O COSAS DE UN LUGAR A OTRO, MEDIANTE A UN PRECIO QUE SE OBLIGARA A PAGAR OTRA PERSONA.

EL CONTRATO DE TRANSPORTES ES UN CONTRATO CONSENSUAL, BILATERAL Y ONEROSO Y NORMALMENTE SE REALIZA EN FORMA DE CONTRATO DE ADHESION.

EN LA DOCTRINA SE HA DISCUTIDO MUCHO SU NATURALEZA, ALGUNOS LO CONSIDERAN COMO MODALIDAD DEL ARRENDAMIENTO DE SERVICIOS, OTROS, COMO CONTRATO MIXTO ENTRE EL ARRENDAMIENTO DE SERVICIOS Y EL CONTRATO DE OTRAS, PERO NUESTRA LEY LO CONSIDERA COMO PRESTACION DE SERVICIOS.

LOS ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE SON EL CARGADOR QUE ES LA PERSONA QUE SOLICITA EL TRANSPORTE Y QUE ADQUIERE EL DERECHO A EXIGIR SU REALIZACION.

EN SEGUNDO TERMINO TENEMOS COMO OTRO ELEMENTO PERSONAL AL PORTEADOR, QUE ES LA PERSONA QUE ASUME LA OBLIGACION Y LAS RESPONSABILIDADES PROPIAS DE LA REALIZACION DE UN TRANSPORTE.

Y POR ULTIMO TENEMOS AL DESTINATARIO O CONSIGNATARIO, QUE ES LA PERSONA O A LA PERSONA QUE SE LE ENVIAN LAS MERCANCIAS. TANTO EL NOMBRE DE CARGADOR COMO EL PORTEADOR Y EL DESTINATARIO O CONSIGNATARIO, DEBEN DE IR ESPECIFICADOS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

EXISTEN TAMBIEN DOS ELEMENTOS REALES QUE SON EL PRECIO, QUE ES LA TARIFA QUE COBRA EL PORTEADOR POR EL SERVICIO DE TRASLADAR LA MERCANCIA DE UN LADO A OTRO.

EL OTRO ELEMENTO REAL ES LA COSA, QUE ES UN ELEMENTO QUIZA EL MAS IMPORTANTE PUES ES LA BASE DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, PUES SIN ESTA, EL CONTRATO NO PUEDE REALIZARSE; EN LA LEY SE HABLA DE TRANSPORTE DE MERCANCIA PERO ES UN CONCEPTO PARA MI MANERA DE VER ERRONEO PUES EL CONCEPTO DE COSAS ES MUCHO MAS AMPLIO Y NO SOLAMENTE SE PUEDE REFERIR A MERCANCIAS.

EN CUANTO A EXPORTACION PODRIAMOS DECIR QUE ES "EXTRAER GENEROS Y PRODUCTOS DE UN PAIS LLEVANDOLOS A OTRO, UTILIZANDO DIFERENTES MEDIOS CON FINES LUCRATIVOS"(6). EN LO QUE CORRESPONDE A LA EXPORTACION MARITIMA, SERIA EL CASO DE UTILIZARSE LA VIA MARITIMA PARA EXTRAER ESTOS GENEROS Y PRODUCTOS.

EL ARTICULO NO. 63 DE LA LEY ADUANERA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS ESTABLECE QUE LA EXPORTACION PUEDE SER:

(6) R.O. GOSS, "STUDIES IN MARITIME ECONOMICS", CAMBRIDGE UNIVERSITY, ENGLAND 1981, PAG. 95

1.- DEFINITIVA

QUE CONSISTE EN LA SALIDA DE MERCANCIAS DEL TERRITORIO NACIONAL PARA PERMANECER EN EL EXTRANJERO POR TIEMPO ILIMITADO (ARTICULO NO. 73 LEY MENCIONADA).

2.- TEMPORAL

ES LA SALIDA DE MERCANCIAS DEL TERRITORIO NACIONAL PARA PERMANECER EN EL EXTRANJERO POR TIEMPO DETERMINADO Y PARA UNA FINALIDAD ESPECIFICA (ARTICULO NO. 75 FRACCION II LEY MENCIONADA) Y ESTAS EXPORTACIONES TEMPORALES PUEDEN SER:

- PARA RETORNAR AL PAIS EN EL MISMO ESTADO (ARTICULO NO. 92 LEY MENCIONADA)
- O PARA SU TRANSFORMACION, ELABORACION O REPARACION (ARTICULO NO. 93 LEY MENCIONADA).

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO ES LA ESPINA DORSAL DEL TRAFICO MARITIMO Y SE LE DA EL NOMBRE DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y CONSISTE EN LA OBLIGACION PARTICULAR QUE UN CAPITAN DE UN NAVIO O COMPAÑIA NAVIERA OTORGA POR MEDIO DE SU FIRMA EN FAVOR DE UN NEGOCIANTE, QUE HA CARGADO EN EL NAVIO ALGUNA MERCANCIA U OTRAS COSAS PARA LLEVARLAS DE UN PUERTO A OTRO CONSTITUYENDOSE A ENTREGARLAS A LAS PERSONAS QUE SE EXPRESAN EN EL CONOCIMIENTO O A SU ORDEN O A LA DEL CARGADOR, CON FLETE CONCERTADO ANTES DE CARGAR.

LA NATURALEZA JURIDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ES UN TITULO DE CREDITO PERTENECIENTE A LA CATEGORIA DE LOS TITULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCIA. EN 1921 EN LAS REGLAS DE LA HAYA Y EL CONVENIO DE BRUSELAS DE 1924 CONSITITUYO LA BASE ADOPTADA POR LA MAYORIA DE LAS EMPRESAS MARITIMAS DEL MUNDO, PARA DEFINIR LAS CONDICIONES EN QUE LAS COMPAÑIAS MARITIMAS EN TRAFICO DE ALTURA SE HACEN CARGO DEL TRANSPORTE.

LAS CONDICIONES ESPECIFICAS EN QUE EL PORTEADOR SE COMPROMETE A REALIZAR EL TRANSPORTE, ASI COMO LA DEFINICION DE SUS RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES, SE FORMALIZAN SEGUN LAS CONDICIONES DE TRANSPORTES QUE FIGURAN EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

1.3.2 TIPOS DE TRANSPORTE Y SUS EMBARCACIONES

EN LA EXPORTACION MARITIMA EXISTEN GENERALMENTE DOS TIPOS DE TRANSPORTES EL QUE CORRESPONDE DEL PUNTO DE ORIGEN TERRESTRE AL PUERTO Y EL DE BUQUE QUE REALIZA EL TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DE LA EXPORTACION, ESTO ES ABARCANDO, COMO ES EL OBJETIVO EN ESTA TESIS, TODO EL PROCESO DE LA EXPORTACION.

EL PRIMERO GENERALMENTE SE REALIZA POR VIAS DEL FERROCARRIL, CAMION Y EN CASOS MUY RAROS POR VIA FLUVIAL O EN TRAFICO DE CABOTAJE.

EN LAS MAYORIAS DE LOS CASOS, LAS TARIFAS Y COSTOS SE REGULAN POR LO ESTIPULADO POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SOMETIDAS A UN SIMPLE CONTRATO DE TRANSPORTES.

PARA ESTIPULAR LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE DEBEN DE TOMAR EN CUENTA PARA SABER EL COSTO DEL FLETE DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS, CABE ACLARAR QUE EXISTEN TRES TIPOS DE BUQUES:

LOS BUQUES QUE SUS COMPAÑIAS PERTENECEN A LIGAS DE CONFERENCIAS MARITIMAS, QUE CON ACUERDOS DE TIPO FORMAL, SUSCRITOS ENTRE LAS COMPAÑIAS NAVIERAS, QUE SIRVEN REGULARMENTE UN DETERMINADO TRAFICO, CUYA FINALIDAD

PRINCIPAL ES ESTABLECER UNA POLITICA COMUN DE FLETES, PARA EVITAR LA LLAMADA GUERRA DE FLETES.

OTRO TIPO DE BUQUES SON LOS QUE DEPENDEN DE COMPAÑIAS QUE NO PERTENECEN A LIGAS DE CONFERENCIAS, EXISTEN COMPAÑIAS NAVIERAS INDEPENDIENTES, PESE A EXPLOTAR REGULARMENTE LOS RECORRIDOS CUBIERTOS POR CONFERENCIAS, PERO NO SE ADHIEREN A ELLAS; ESTAS LINEAS COBRAN SUS FLETES DE ACUERDO CON LOS SERVICIOS QUE OFRECEN Y SIN RESPETAR LAS TARIFAS UNIFICADAS APLICADAS POR LOS BUQUES DE EMPRESAS ADHERIDAS A LA CONFERENCIA, ADEMAS EN ALGUNAS ZONAS COMERCIALES GENERALMENTE DE POCO TRAFICO, NO HAY CONFERENCIAS MARITIMAS ORGANIZADAS.

ESTAS COMPAÑIAS INDEPENDIENTEMENTE OFRECEN FLETES MAS BAJOS QUE LOS ESTABLECIDOS Y PERTENECIENTES A LAS CONFERENCIAS, PARA COMPETIR CON ELLAS, PERO NO SUELEN OFRECER LA REGULARIDAD DE SERVICIOS Y LA GARANTIA DE ESTABILIDAD, DADA POR LAS LINEAS DE CONFERENCIAS.

COMO ULTIMO TIPO DE BUQUE CLASIFICAMOS A LOS BUQUES TRAMPA O BUQUES VAGABUNDOS; DICHOS BUQUES COMERCIAN LIBREMENTE DESPLAZANDOSE A LOS LUGARES DONDE LES OFREZCAN CARGA, SIN MANTENER POR LO TANTO SERVICIO NI ITINERARIO FIJO, Y LAS CONDICIONES DE EMBARQUE Y ENTREGA, ASI COMO LAS TARIFAS DE FLETES SE DISCUTEN DIRECTAMENTE ENTRE ARMADOR Y USUARIO.

1.3.3 OBLIGACIONES DEL PORTEADOR, CARGADOR Y CONSIGNATARIOS Y, COSTOS DE FLETE

LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR SON LAS DE ENTREGAR AL CARGADOR LA CARTA DE PORTE, RECIBIR LAS COSAS Y CONSERVARLAS CON DEBIDA DILIGENCIA RESPONDIENDO DE SU PERDIDA O AVERIA,

SALVO PRUEBA DE CASO FORTUITO O VICIOS DE DICHA COSA, RESPONDER DE LOS DAÑOS PROVENIENTES DE LA NATURALEZA PELIGROSA DE LA COSA O DE SU MALA CALIDAD, O DEFECTOS DE EMBARQUE O ENVASE DE LA MISMA, SI TUVO CONOCIMIENTO DE DICHA CIRCUNSTANCIA, REALIZAR EL TRANSPORTE EN LAS CONDICIONES REQUERIDAS Y ENTREGAR LAS COSAS AL DESTINATARIO.

ENTRE LAS OBLIGACIONES DEL CARGADOR, SE ENCUENTRAN EL PAGAR EL PRECIO CONVENIDO Y A FALTA DE ESTE, SE OBSERVARA LA COSTUMBRE DEL LUGAR AL RESPECTO. ABONAR AL PORTEADOR LOS GASTOS QUE SE HUBIESEN EROGADO EN LA CONSERVACION DE LAS COSAS. RESPONDER DE LOS DAÑOS CAUSADOS AL MEDIO DE TRANSPORTE A OTRAS PERSONAS O COSAS PROVENIENTES DE LA NATURALEZA PELIGROSA DE LA COSA, DE SU MALA CALIDAD O DESPERFECTOS, EMPAQUE O ENVASE DE LA MISMA SIN CONOCIMIENTO DEL PORTEADOR.

POR ULTIMO, TENEMOS QUE LAS OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO SON LAS DE RECIBIR LA MERCANCIA SIN DEMORA, SIEMPRE QUE LO PERMITA SU ESTADO, Y TENGA LAS CONDICIONES EXPRESADAS EN LA CARTA DE PORTE, E INCLUSO CUANDO APARTE DE LOS OBJETOS QUE ESTUVIERAN AVERIADOS, DEBERA RECIBIR LOS QUE ESTEN ILESOS, SIEMPRE QUE SEPARADOS NO SUFRAN DISMINUCION DE SU VALOR.

PARA PODER REFERIRNOS A LOS COSTOS DE FLETE, EN LA MAYORIA DE LOS CASOS CUANDO SE TRATE DE UN BARCO DE CONFERENCIA EL EXPORTADOR NO SE ENCUENTRA EN SITUACION DE PODER INFLUIR EN LOS FLETES, SALVO CUANDO EXISTEN LA UNIFICACION DE FIDELIDAD, QUE CONSISTE EN QUE EL USUARIO SE COMPROMETE EN DETERMINADO MOMENTO Y POR TIEMPO DETERMINADO QUE GENERALMENTE ES DE SEIS MESES A UN AÑO, Y PROTOCOLIZADO POR ESCRITO, QUE USARA UNICAMENTE LOS BUQUES

DE LA CONFERENCIA, POR LO CUAL SE PUEDE OBTENER UNA REBAJA HASTA DE UN 10%.

PARA CALCULAR EL FLETE SE TOMA EN CUENTA FACTORES COMO LA NATURALEZA DE LA CARGA, TONELAJE TRANSPORTADO, DISPONIBILIDAD DE LA CARGA, POSIBILIDAD DE DAÑO, VALOR DE LA MERCANCIA, TIPO DE EMBALAJE, TIPO DE ESTIBA, RELACION PESO MEDIDA, PESO EXCESIVO, COSTOS DIRECTOS DE OPERACION, COSTOS DE IMPUTACION DE CARGA, SERVICIOS ESPECIALES, INSTALACIONES PORTUARIAS DE DONDE SE EMBARCA Y DESEMBARCA LA MERCANCIA, REGLAMENTACION DE LOS PUERTOS EN CUESTION, COBROS Y DERECHOS DE PUERTOS, LOCALIZACION DE LOS PUERTOS, POSIBILIDAD DE CONTAR CON CARGA EN EL VIAJE DE REGRESO.

TAMBIEN EXISTE UNA MODALIDAD DE SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO MEDIANTE EL FLETAMENTO DE UN BUQUE O PARTE DE SU CAPACIDAD DE CARGA; EN LA POLIZA DE FLETAMENTO SE ESPECIFICARA AL RESPECTO, LAS OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y DEL CLIENTE; ESTE TIPO DE CONTRATO PUEDE CUBRIR UNA SOLA OPERACION, VARIAS O UN DETERMINADO MARGEN DE TIEMPO, PERO NO ES TEMA DE ESTE TRABAJO YA QUE EN ESTOS CASOS SON TRANSPORTE DE PRODUCTOS ESPECIALES Y DE FORMA PERMANENTE DURANTE UN PERIODO.

CAPITULO II

SISTEMA DE VENTAS EN EL EXTERIOR

LAS FORMAS O CANALES QUE GENERALMENTE SE UTILIZAN PARA LLEVAR A CABO LAS VENTAS EN EL EXTERIOR, ES DECIR LAS EXPORTACIONES, PUEDEN CLASIFICARSE DE LA SIGUIENTE MANERA:

2.1 ORGANIZACION DE RECURSOS HUMANOS

COMO EN TODAS LAS ACTIVIDADES COMERCIALES, LA PARTICIPACION DE LOS RECURSOS HUMANOS CAPACITADOS Y ESPECIALIZADOS EN DIVERSOS AMBITOS DE LA TRANSPORTACION MARITIMA EN LA EXPORTACION, ES UN FACTOR DETERMINANTE QUE GARANTIZARA EL ADECUADO FLUJO EN LA PRESENTACION DE MERCANCIAS EN OTROS PAISES, ASI COMO TODOS LOS ELEMENTOS Y SERVICIOS QUE SE PRESTAN EN UNA TRANSACCION DE TAL NATURALEZA.

EN ESTE SENTIDO, LOS PRINCIPALES PUESTOS QUE PUEDEN IDENTIFICARSE EN ESTA ACTIVIDAD SON: AGENTE DE COMPRAS, COMERCIANTE EXPORTADOR, NEGOCIANTE IMPORTADOR, CORREDOR, AGENTES, REPRESENTANTE Y DISTRIBUIDOR. A CONTINUACION SE COMENTAN ALGUNAS CARACTERISTICAS SOBRE LOS MISMOS.

2.1.1 AGENTE DE COMPRAS

SE REALIZA POR MEDIO DE UN AGENTE DE COMPRA DE FIRMAS COMERCIALES O GOBIERNOS EXTRANJEROS OPERANDO EN EL PAIS. EN ESTE CASO EL QUE REALIZA LA EXPORTACION ES EL AGENTE DE COMPRA, ESTE TIPO DE VENTA TIENE LA VENTAJA DE QUE NO HAY QUE REALIZAR MAS OPERACIONES QUE LAS NECESARIAS EN LA VENTA DE MERCANCIAS EN EL INTERIOR DE LOS PAISES, PERO SE CORRE EL

RIESGO DE ESTAR SUPEDITADO A ESTE AGENTE O DE PERDER OPORTUNIDADES POR LA EXISTENCIA DE EXCLUSIVAS DE COMPRA.

2.1.2 COMERCIANTE EXPORTADOR

EN ESTE CASO, EL COMERCIANTE EXPORTADOR ES EL QUE REALIZA LA EXPORTACION, AQUI SE TIENE LA VENTAJA DE QUE NO HAY QUE ORGANIZAR SERVICIOS DE EXPORTACION, YA QUE EL COMERCIANTE ES EL QUE LOS REALIZA, PERO EL INCONVENIENTE ES QUE NO SE ESTA EN CONTACTO CON EL CLIENTE EN EL EXTRANJERO.

2.1.3 NEGOCIANTE IMPORTADOR

LA OPERACION DE LA EXPORTACION SE REALIZA CONJUNTAMENTE ENTRE EL PRODUCTOR Y EL NEGOCIANTE IMPORTADOR; EXISTE LA VENTAJA DE QUE SE EVITAN GASTOS ADICIONALES DE INTERMEDIARIOS, PERO SE TIENE LA DESVENTAJA DE QUE SE PUEDE MANIPULAR LA EXPLOTACION DE LOS PRODUCTOS DE MANERA DEFICIENTE, CREANDO UNA MALA IMAGEN DEL PRODUCTO.

2.1.4 CORREDOR

"EL CORREDOR EN ESTE CASO ES EL QUE REALIZA LAS OPERACIONES DE EXPORTACION, PONIENDO EN CONTACTO A PRODUCTORES Y CLIENTES POTENCIALES, COBRANDO UNA COMISION POR SU DESEMPEÑO(7). TENIENDOSE EL RIESGO DE UNA DESLEALTAD DEL CORREDOR, EL CUAL PODRIA FAVORECER A UN COMPETIDOR.

(7) NACIONES UNIDAS, "EMPRESAS MULTINACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO", DOCUMENTO, NUEVA YORK 1972, PAG. 86

2.1.5 AGENTES

LA EXPORTACION SE PUEDE REALIZAR TANTO POR EL AGENTE COMO POR EL PRODUCTOR SEGUN SE ESTABLEZCA EN EL CONTRATO, CON LO QUE NO SE AUMENTAN MUCHO LOS GASTOS, Y REALIZA LAS FUNCIONES DE UN CORREDOR AL BUSCAR Y CONTACTAR AL CLIENTE CON EL PRODUCTOR.

2.1.6 REPRESENTANTE

LA EXPORTACION SE REALIZA YA SEA POR EL PRODUCTOR O EL REPRESENTANTE SEGUN LO ESTABLEZCA EL CONTRATO, SE TIENE LA VENTAJA DE QUE EL REPRESENTANTE VENDE LA MERCANCIA EN NOMBRE DEL PRODUCTOR, DANDOSE A CONOCER EN EL EXTRANJERO, TENIENDOSE LA DESVENTAJA DE QUE POR LO REGULAR SE LE DA LA EXCLUSIVA EN UNA ZONA AL REPRESENTANTE, POR LO QUE SE PUEDE PERDER LA VENTA DIRECTA A CLIENTES POTENCIALES.

2.1.7 DISTRIBUIDOR

EN ESTE CASO, LA EXPORTACION LA REALIZA EL PRODUCTOR Y RARA VEZ EL DISTRIBUIDOR SEGUN LO ESTABLEZCA EL CONTRATO, SIENDO LA VENTAJA DE QUE EL PRODUCTOR VA A "CONTAR CON UNA RED COMERCIAL BASANDOSE EN LA TECNICA ADOPTADA POR EL DISTRIBUIDOR PARA LA COMERCIALIZACION DEL PRODUCTO EN LA ZONA"(8). TENIENDOSE LA DESVENTAJA DE QUE EL DISTRIBUIDOR MANEJE DE MANERA DEFICIENTE LAS TECNICAS DE COMERCIALIZACION LO QUE OCASIONA QUE EL PRODUCTO NO SEA COMPETITIVO.

(8) NACIONES UNIDAS, "EMPRESAS MULTINACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO", DOCUMENTO, NUEVA YORK 1972, PAG. 41

2.2 PROCEDIMIENTOS DE OPERACION

2.2.1 CONCURSO DE SUBASTAS INTERNACIONALES

AL DARSE LOS REQUERIMIENTOS PEDIDOS POR EL CLIENTE DE UN PRODUCTO, EL PRODUCTOR LLEVA A INSCRIBIR SU PRODUCTO AL CONCURSO, SIENDO ESTE EL QUE TENDRA QUE REALIZAR LA EXPORTACION, TENIENDO LA EXPECTATIVA DE UN MERCADO FIJO DE GANAR EL CONCURSO, SI EL PRODUCTO CONTIENE TODOS LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS. LA UNICA DESVENTAJA ES QUE LOS CONCURSOS PARA SUBASTAS INTERNACIONALES NO TIENEN UNA PERIODICIDAD.

2.2.2 CONSORCIOS, AGRUPACIONES Y COOPERATIVAS DE EXPORTACION

LA AGRUPACION ES LA ENCARGADA DE LA REALIZACION DE LA EXPORTACION, DEBIDO A QUE SE DA UNA DIVISION DE FUNCIONES EN LAS DIVERSAS EMPRESAS QUE CONFORMAN UN CONSORCIO, AGRUPACION O COOPERATIVA, TENIENDOSE LA DESVENTAJA QUE EL PRODUCTO PIERDE SU IMAGEN AL VERSE INMERSO EN ESTE TIPO DE AGRUPACIONES.

2.2.3 VENTAS DIRECTAS AL UTILIZADOR

EN ESTE TIPO DE EXPORTACION LA CONTRATACION SE EFECTUA ENTRE EL PRODUCTOR Y EL UTILIZADOR, CORRIENDO LOS GASTOS DE EXPORTACION A CARGO DEL PRODUCTOR, SIENDO LA VENTAJA LA CONTRATACION DIRECTA Y LA DESVENTAJA QUE LOS IMPORTES DEL PRODUCTO SERAN ELEVADOS DEBIDO A QUE ESTE TIPO DE VENTA ES ESPORADICO Y EL IMPORTE ELEVADO PODRA AMORTIZAR LOS COSTOS.

2.2.4 CREACION DE SUCURSALES DE VENTA EN EL EXTERIOR

CON ESTAS SUCURSALES SE ESTABLECE UN CONTACTO DIRECTO CON EL MERCADO DE LA ZONA, OCACIONANDO QUE SE ELEVEN LOS PRECIOS DEL PRODUCTO, DEBIDO A LOS GASTOS DE ESTABLECIMIENTO, SALARIOS Y VIAJES DE CONTROL, ADEMAS DE QUE LA EXPORTACION CORRE A CARGO DEL PRODUCTOR.

2.2.5 PUNTOS FUNDAMENTALES QUE DEBE CONTENER EL CONTRATO ENTRE EXPORTADOR E INTERMEDIARIO.

EL EXPORTADOR QUE SELECCIONE COMO CANAL DE DISTRIBUCION EN EL EXTRANJERO A UN INTERMEDIARIO, DEBERA TENER EN CUENTA LOS SIGUIENTES PUNTOS FUNDAMENTALES PARA EVITAR CUALQUIER CONFLICTO.

- 1.- NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO QUE SE TRATE.
- 2.- DELIMITACION CLARA DE LAS PARTES QUE SE OBLIGAN.
- 3.- "TEXTO QUE SE UTILIZARA EN CASO DE DIVERSAS INTERPRETACIONES DERIVADAS DE LA TRADUCCION DEL MISMO"(9).
- 4.- LA FECHA DE FIRMA, ENTRADA EN VIGOR Y FECHA DE TERMINACION DE CONTRATO.
- 5.- LOS PRODUCTOS QUE QUEDAN SOMETIDOS AL CONTRATO.
- 6.- TERRITORIO DENTRO DEL CUAL EL AGENTE, CORREDOR, DISTRIBUIDOR O REPRESENTANTE VA A EJERCER SUS FUNCIONES.
- 7.- DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES.
- 8.- MODO DE FIJAR HONORARIOS DEL INTERMEDIARIO.
- 9.- CONDICIONES NECESARIAS PARA LA RESCISION DEL CONTRATO.

- 10.- "REGLAS PARA CONFLICTOS APLICABLES CUANDO LAS LEGISLACIONES DE LOS PAISES SEAN DIFERENTES"(10).
- 11.- CLAUSULA QUE ESTABLEZCA QUE LAS PARTES SOLO ESTAN LIGADAS POR EL CONTRATO SUSCRITO.

CAPITULO III

CONTRATOS MARITIMOS INTERNACIONALES

3.1 TIPOS DE CONTRATOS

A DIFERENCIA DE LOS CONTRATOS DE COMPRA-VENTA CELEBRADOS ENTRE COMPRADOR Y VENDEDOR DE UNA MISMA NACIONALIDAD Y DE UN MISMO PAIS, EN LOS CONTRATOS DE EXPORTACION, EL COMPRADOR Y EL VENDEDOR SUELEN ESTAR SOMETIDOS A LEGISLACIONES NACIONALES DIFERENTES, ELLO HACE QUE LA DEFINICION DE LAS CONDICIONES EN QUE SE OTORGA EL CONTRATO DE COMPRA-VENTA INTERNACIONAL SEA AUN MAS NECESARIO QUE EN LOS CASOS DE COMPRA-VENTA INTERNA.

AL MISMO TIEMPO, AMBAS PARTES DE LA COMPRA VENTA SE HAYAN INTERESADAS EN CONCERTAR CONTRATOS QUE NO OFREZCAN LUGAR A DUDA EN RELACION A QUIEN DEBE PAGAR LOS GASTOS DE TRANSPORTE, Y QUIEN TIENE QUE ASEGURAR LAS MERCANCIAS, QUIEN DEBE DE CUBRIR LOS COSTOS DE PAPELEO Y MANIPULACION DE MERCANCIAS QUE SE VA PRODUCIENDO A MEDIDA QUE LA MERCANCIA VA APROXIMANDOSE AL PUNTO EN EL CUAL EL COMPRADOR LAS RECIBE.

PARA DAR SOLUCION A ESTE PROBLEMA, EL MAYOR NUMERO DE IMPORTADORES Y EXPORTADORES MUNDIALES ACEPTAN LAS FORMAS EXPUESTAS POR LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL EN 1936 QUE A CONTINUACION TRATAREMOS DE DESGLOSAR CRONOLOGICAMENTE.

3.1.1 CLAUSULA EN FABRICA

EN ESTA FORMA EL VENDEDOR O FABRICANTE SOLO SE COMPROMETE A PONER LA MERCANCIA A DISPOSICION DEL COMPRADOR EN FECHA INDICADA EN LOS PROPIOS LOCALES, MIENTRAS EL COMPRADOR SE HACE CARGO DE LOS RIESGOS QUE SE DEBEN DERIVAR A PARTIR DE DICHO MOMENTO.

3.1.2 CLAUSULA DE FRANCO COSTADO DEL BUQUE (FAS) Y FRANCO ABORDO (FOB)

EN ESTAS FORMAS EL VENDEDOR SE COMPROMETE A CORRER CON LOS GASTOS Y RIESGOS HASTA EL LUGAR DE LA ENTREGA SITUADA EN SU PROPIO PAIS; EL VENDEDOR SE OBLIGA A EMBALAR LAS MERCANCIAS Y ENTREGARLAS EN EL MOMENTO PRECISO DE ACUERDO CON EL TRANSPORTISTA CONTRATADO POR EL. EN AMBOS TIPOS DE CLAUSULAS EL VENDEDOR AYUDA AL COMPRADOR A GESTIONAR LA DOCUMENTACION NECESARIA.

LA DIFERENCIA QUE EXISTE ENTRE ESTAS DOS CLAUSULAS CONSISTE EN QUE EN LA FAS, "ES EL COMPRADOR QUIEN TOMA A SU CARGO TODOS LOS PROBLEMAS Y GASTOS DERIVADOS DE LA EXPORTACION"(11) (LICENCIA, PAGO DE DERECHOS, AGENTES, ETC.) Y EN LA CLAUSULA FOB, ES EL VENDEDOR QUIEN TIENE QUE PREOCUPARSE DE LA OBTENCION DE PERMISOS DE EXPORTACION NECESARIOS Y DEL PAGO DE ARANCELES E IMPUESTOS DE EXPORTACION QUE PUEDE EXIGIRSE HASTA EL MOMENTO EN QUE LAS MERCANCIAS SE COLOCAN EN EL BUQUE QUE VA A REALIZAR EL TRANSPORTE INTERNACIONAL, SE CONSIDERA QUE YA ESTA FUERA DE LA FRONTERA DEL PAIS, EN ESTAS DOS CLAUSULAS ES EL COMPRADOR QUIEN SE ENCARGA DE CONTRATAR EL BARCO Y DE INDICAR AL

(11) GARY FROMM, LA INVERSION EN EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO ECONOMICO, ED. TROQUEL, MEXICO 1986, PAG. 220

VENDEDOR EL LUGAR Y MOMENTO DE LA ENTREGA, NOMBRE DEL BUQUE, TAMBIEN EL VENDEDOR TIENE QUE PAGAR LOS GASTOS QUE SUPONE LA OBTENCION DE CERTIFICADOS DE CALIDAD QUE SE EXIGEN, EL CERTIFICADO DE ORIGEN QUE DEBE OBTENER EL VENDEDOR, CON CARGO AL COMPRADOR EN SU CORRESPONDIENTE PRECIO.

3.1.3 CLAUSULA COSTO Y FLETE (CyF) Y COSTO SEGURO Y FLETE (CIF)

ESTAS CLAUSULAS SON MUY SEMEJANTES ENTRE SI Y POR ESO LAS NORMAS Y SISTEMAS QUE LAS REGULAN SON MUY AFINES, POR LO TANTO LAS VAMOS A ANALIZAR CONJUNTAMENTE, EN LOS DOS CASOS EL COSTO DEL TRANSPORTE HASTA LA LLEGADA DEL BUQUE ESCOGIDO POR EL VENDEDOR AL PUERTO DE DESTINO, CORRE A CARGO DEL VENDEDOR, PERO LOS RIESGOS QUE SE TOMAN SE TRANSFIEREN AL COMPRADOR DESDE EL MISMO MOMENTO EN QUE LA MERCANCIA SE HA ENTREGADO SOBRE EL BUQUE QUE VA A REALIZAR EL TRANSPORTE DEBIDO A ESTA TRANSFERENCIA DE RIESGOS, EL COMPRADOR DEBE EXIGIR QUE EL VENDEDOR CONTRATE UN TRANSPORTE NORMAL PARA TALES CASOS; PARA QUE ESTA TRANSFERENCIA DE RIEGOS SE PRODUZCA, EL VENDEDOR DEBE ENVIAR AL COMPRADOR EL AVISO DE AFECTACION (NORMALMENTE POR TELEGRAMA) EN EL QUE LE INFORMA QUE HA ENTREGADO LA MERCANCIA AL BARCO Y QUE LE CONFIRME EL ENVIO DE LA DOCUMENTACION DE QUE DEBE DISPONER PARA PODER HACERSE CARGO DE LA MERCANCIA EN EL PUERTO DE DESTINO. EN LOS CASOS POR CREDITO DOCUMENTARIO EL EXPORTADOR ENTREGA ESA DOCUMENTACION AL BARCO, QUE LE HAYA AVISADO DE LA APERTURA DE CREDITO A SU FAVOR EN PRUEBA DE HABER REALIZADO YA EL ENVIO DE LAS MERCANCIAS A PARTIR DE ESE MOMENTO EL BARCO VIENE OBLIGADO A PAGAR AL EXPORTADOR.

TAMBIEN ES MUY COMUN EN ESTAS CLAUSULAS EL HECHO DE QUE EL VENDEDOR PAGUE SOLAMENTE EL COSTO DEL TRANSPORTE

SEGUN LOS TERMINOS CONCERTADOS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, PERO NO SE OBLIGA AL PAGO DE OTROS GASTOS QUE SE PUEDEN PRODUCIR DURANTE LA TRAVESIA NI LOS GASTOS DE DESCARGA EN LOS PUERTOS DE DESTINO.

"LA UNICA DIFERENCIA QUE EXISTE ENTRE ESTAS DOS CLAUSULAS, ES EN QUE LA CyF ES EL VENDEDOR QUIEN TIENE QUE PAGAR EL PRECIO DE LA POLIZA TRANSFERIBLE DE SEGURO MARITIMO, QUE CONSTATE PARA CUBRIR LOS RIESGOS DE TRANSPORTE MIENTRAS QUE LA CLAUSULA CIF LA CARGA DEL SEGURO CORRE POR CUENTA DEL COMPRADOR"(12).

3.1.4 CLAUSULA SOBRE MUELLE

CUANDO SE VENDE CON LA CLAUSULA SOBRE MUELLE, EL VENDEDOR CUBRE LOS GASTOS HASTA EL MOMENTO QUE SE SITUA EN EL MUELLE DE DESTINO LAS MERCANCIAS. EN ESTA CLAUSULA EXISTEN DOS ALTERNATIVAS: LA PRIMERA CONSISTE EN QUE EL COMPRADOR PAGA LOS DERECHOS DE IMPORTACION Y EL VENDEDOR PAGA LOS GASTOS POR CONCEPTO DE DESCARGA DE LAS MERCANCIAS DEL BUQUE HACIA EL MUELLE. EN LA SEGUNDA ALTERNATIVA QUE SE LLAMA LIBRE DE DERECHO, EL VENDEDOR SE HACE CARGO DEL PAGO DE ARANCELES E IMPUESTOS A LA IMPORTACION Y LOS GASTOS DE DERECHOS ADUANEROS QUE SE ORIGINEN.

3.1.5 ENTREGA LIBRE

ESTA CLAUSULA ES LA MAS FACIL Y MAS COMODA PARA EL COMPRADOR PERO A SU VEZ ES LA MAS COSTOSA, PUES ESTA CONSISTE EN QUE EL COMPRADOR ESTIPULA AL VENDEDOR DONDE LE TIENE QUE ENTREGAR LA MERCANCIA LIBRE DE TODO GASTO.

(12) NACIONES UNIDAS, "EMPRESAS MULTINACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO", DOCUMENTO, NUEVA YORK 1972, PAG 172

LA FORMA MAS USUAL ES LA FOB Y LA CyF, LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL PUBLICO LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS QUE REGULAN ESTAS CLAUSULAS, SIENDO UNA MERITORIA LABOR LA DE TRATAR DE UNIFICAR INTERNACIONALMENTE LOS CRITERIOS.

TAMBIEN HAN EXISTIDO NUMEROSOS CONVENIOS Y CONVENCIONES QUE TRATAN DE SOLUCIONAR PROBLEMAS INTERNACIONALES DE ESTA INDOLE, PERO MEXICO NO HA FIRMADO NINGUNO DE ESTOS CONVENIOS NI SE HA ADHERIDO A NINGUNO.

3.2 OBLIGACIONES DE LAS PARTES

A CONTINUACION SE PRESENTA UN RESUMEN DE LO MAS SOBRESALIENTE DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN LOS DIFERENTES TIPOS DE CONTRATOS.

ENTRE LAS OBLIGACIONES DE LAS CLAUSULAS FOB DESTACAN POR PARTE DEL VENDEDOR O EXPORTADOR LAS SIGUIENTES: ENVIAR LA MERCANCIA DE ACUERDO CON LOS TERMINOS DEL CONTRATO DE COMPRA-VENTA, ASI COMO LOS DOCUMENTOS EXIGIDOS EN DICHO CONTRATO.

ENTREGAR LA MERCANCIA A BORDO DEL BUQUE DESIGNADO POR EL COMPRADOR EN LA FECHA ESTIPULADA O DENTRO DEL PLAZO FIJADO Y AVISAR AL COMPRADOR SIN PERDIDA DE TIEMPO QUE LA MERCANCIA HA SIDO ENTREGADA A BORDO DEL BARCO.

OBTENER POR CUENTA Y RIESGO LA LICENCIA DE EXPORTACION O CUALQUIER OTRA AUTORIZACION ADMINISTRATIVA.

EL VENDEDOR PROPORCIONARA POR SU CUENTA EL EMBALAJE HABITUAL DE LAS MERCANCIAS, SALVO QUE SE ESTIPULE QUE ESTOS DEBEN IR SIN EMBALAR.

"SUFRAGAR LOS GASTOS DERIVADOS DE LAS EXPORTACIONES, COMO CERTIFICADO DE MEDIDA Y PESO, CONTROL DE CALIDAD, RECUESTO, ETC."(13).

PROPORCIONAR EL DOCUMENTO LIMPIO HABITUAL DE PRUEBA QUE LAS MERCANCIAS HAN SIDO EMBARCADAS A BORDO DEL BARCO DESIGNADO.

FACILITAR SIEMPRE Y CUANDO QUE EL COMPRADOR LO PIDA, CERTIFICADO DE ORIGEN.

LAS OBLIGACIONES DEL COMPRADOR, EN LAS CLAUSULAS FOB CONSISTEN: EN FLETAR UN BUQUE O RESERVAR ABORDO DE UN BUQUE EL ESPACIO NECESARIO, TODO ELLO POR SU CUENTA, Y AVISAR AL VENDEDOR A SU DEBIDO TIEMPO EL NOMBRE DEL BUQUE, EL LUGAR DE CARGA Y LA FECHA EN QUE ESTE DEBE ENTREGAR LA MERCANCIA AL BUQUE.

"SUFRAGAR TODOS LOS GASTOS Y ASUMIR TODOS LOS RIESGOS DE LA MERCANCIA DESDE EL MOMENTO EN QUE HAYA SOBREPASADO LA BORDA DEL BUQUE EN EL PUERTO DE EMBARQUE ESTIPULADO, EL PAGO DEL PRECIO CONVENIDO"(14).

EN EL CASO DE QUE EL BUQUE DESIGNADO POR EL, NO HAYA LLEGADO A LA FECHA FIJADA O DURANTE EL PERIODO CONVENIDO

(13) G. FROMM, "LA INVERSION EN EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO ECONOMICO", ED. TROQUEL, MEXICO 1982, PAG. 173

(14) G. FROMM, "LA INVERSION EN EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO ECONOMICO", ED. TROQUEL, MEXICO 1982, PAG. 181

SIEMPRE QUE LAS MERCANCIAS HUBIESEN SIDO DEBIDAMENTE ESPECIFICADAS, ES DECIR CLARAMENTE SEPARADAS E IDENTIFICADAS, DE CUALQUIER OTRA FORMA QUE INDIQUEN QUE SE TRATA DE MERCANCIAS OBJETO DE CONTRATO.

SI NO HA DESIGNADO EL BUQUE A TIEMPO O SI HABIENDOSE RESERVADO UN PLAZO PARA HACER CARGO DE LAS MERCANCIAS Y/O EL DERECHO DE ESCOGER EL PUERTO DE EMBARQUE NO HUBIESE DADO INSTRUCCIONES DETALLADAS A SU DEBIDO TIEMPO, SUFRAGARA LOS CONSIGUIENTES GASTOS ADICIONALES Y ASIMISMO TODOS LOS RIESGOS DE LAS MERCANCIAS DESDE LA FECHA DE EXPEDICION DEL PERIODO CONVENIDO HASTA LA ENTREGA, SIEMPRE Y CUANDO LA MERCANCIA HUBIERA SIDO DEBIDAMENTE ESPECIFICADA.

EN LA OPERACION CONCERTADA CyF, LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR O EXPORTADOR CONSISTEN EN:

ENVIAR LA MERCANCIA DE ACUERDO CON LOS TERMINOS DEL CONTRATO DE COMPRA-VENTA, ASI COMO LA DOCUMENTACION REQUERIDA EN DICHO CONTRATO.

"CONTRATAR PUESTO A SU COSTO (EN EL PUERTO QUE HAYA SIDO ESTIPULADO) EN LAS CONDICIONES USUALES, POR UNA RUTA HABITUAL DE UN BUQUE TRASATLANTICO, QUE NO SEA UN VELERO SINO UN TIPO NORMAL PARA TRANSPORTAR MERCANCIAS Y GENEROS DE LOS DESCRITOS EN EL CONTRATO, DEBERA PAGAR LOS GASTOS DE DESCARGA DE LAS MERCANCIAS EN EL PUERTO DE DESEMBARQUE"(15).

(15) G. FROMM, "LA INVERSION EN EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO EDONOMIC", ED. TROQUEL, MEXICO 1982, PAG. 193

"OBTENER POR SU CUENTA Y RIESGO LICENCIA DE EXPORTACION Y CUALQUIER OTRA TRAMITACION ADMINISTRATIVA"(16).

CARGAR LAS MERCANCIAS POR SU CUENTA A BORDO DEL BARCO EN EL PUERTO DE EMBARQUE EN LA FECHA FIJADA O DENTRO DEL PERIODO ESTIPULADO, Y NOTIFICAR AL COMPRADOR SIN PERDIDA DE TIEMPO QUE LAS MERCANCIAS HAN SIDO PUESTAS A BORDO DEL BUQUE.

OBTENER POR SU CUENTA Y CON CARACTER TRANSFERIBLE UNA POLIZA DE SEGURO MARITIMO QUE CUBRA LOS RIESGOS DE TRANSPORTE AL LUGAR CONTRATADO.

FACILITAR AL COMPRADOR POR SU CUENTA Y SIN PERDIDA DE TIEMPO, UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE LIMPIO Y NEGOCIABLE PARA EL PUERTO DE DESTINO CONVENIDO, ASI COMO TAMBIEN LA FACTURA DE LA MERCANCIA EMBARCADA Y LA POLIZA DE SEGURO.

PROPORCIONAR POR SU CUENTA EL EMBALAJE DE LAS MERCANCIAS SALVO QUE EN ESTE DETERMINADO TRAFICO MERCANTIL EXISTA LA COSTUMBRE DE EMBARCAR LA MERCANCIA SIN EMBALAJE.

PAGAR LOS DERECHOS E IMPUESTOS QUE DEBAN SATISFACER LAS MERCANCIAS HASTA EL MOMENTO DE SER CARGADAS.

FACILITAR AL COMPRADOR SIEMPRE QUE ESTE LO PIDA Y PAGUE EL CERTIFICADO DE ORIGEN Y LA FACTURA CONSULAR.

LAS OBLIGACIONES DEL COMPRADOR EN LA CLAUSULA CIF SON: ACEPTAR LOS DOCUMENTOS CUANDO LAS PRESENTE EL VENDEDOR, SI

(16) NACIONES UNIDAS, "EMPRESAS MULTINACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO", DOCUMENTO, NUEVA YORK 1972, PAG. 196

ESTA DE ACUERDO CON LO ESTIPULADO EN EL CONTRATO DE COMPRA-VENTA.

RECIBIR LA MERCANCIA EN EL PUERTO DE DESTINO CONVENIDO Y CON EXCEPCION DEL FLETE Y DEL SEGURO MARITIMO, PAGAR TODOS LOS GASTOS QUE HAYAN PRODUCIDO LAS MERCANCIAS DURANTE EL TRANSPORTE POR MAR HASTA SU LLEGADA AL PUERTO DE DESTINO, ASI COMO TODOS LOS GASTOS DE DESCARGA Y MUELLAJE A MENOS QUE ESTEN INCLUIDOS DENTRO DEL FLETE.

ASUMIR LOS RIESGOS DE LAS MERCANCIAS DESDE EL MOMENTO EN QUE ESTAS HAYAN EFECTIVAMENTE SOBREPASADO LA BORDA DEL BUQUE EN EL PUERTO DE EMBARQUE.

SI HUBIESE RESERVADO UN PERIODO DE TIEMPO PARA HACER EMBARCAR LAS MERCANCIAS Y/O EL DERECHO DE ESCOGER EL PUERTO DE DESTINO, NO HUBIERE DADO INSTRUCCIONES A SU DEBIDO TIEMPO, SOPORTARA LOS CONSIGUIENTES GASTOS ADICIONALES Y ASUMIRA LOS RIESGOS DESDE LA FECHA DE EXPEDICION DEL PERIODO FIJADO PARA EL EMBARQUE, SIEMPRE Y CUANDO LAS MERCANCIAS HUBIEREN SIDO DEBIDAMENTE ESPECIFICADAS Y TRATE DE LAS MERCANCIAS OBJETO DEL CONTRATO, SUFRAGARA LOS GASTOS QUE HAYAN QUE REALIZAR PARA OBTENER EL CERTIFICADO DE ORIGEN Y DOCUMENTOS CONSULARES, ASIMISMO PAGARA LOS DERECHOS ARANCELARIOS Y CUALQUIER OTRO DERECHO O IMPUESTOS EXIGIDOS EN EL MOMENTO DE LA IMPORTACION O CONSECUENCIAS DE LAS MISMAS.

CAPITULO IV

FORMAS DE PAGO EN LA EXPORTACION

EN EL PROCESO DE PAGO EN LA EXPORTACION SE IDENTIFICAN DIVERSAS FORMAS DE LIQUIDACION DONDE LA CARACTERISTICA BASICA DE LAS MISMAS SE ENCUENTRA REFERIDA EN LOS TERMINOS EN QUE SE CELEBRA UN CONTRATO DE COMPRA-VENTA INTERNA, ES DECIR, EL COMPRADOR INTERNACIONAL O IMPORTADOR SE COMPROMETE A SATISFACER UN PRECIO A CAMBIO DE LOS BIENES O SERVICIOS QUE EL VENDEDOR O EXPORTADOR VAYA A CEDERLE.

SIN EMBARGO, LOS DOCUMENTOS BANCARIOS QUE DE TAL ACCION SE GENERAN VARIAN SEGUN LA FORMA DE PAGO QUE SE HAYA ELEGIDO, YA SEA EN LOS DE CARACTER APLAZADO, ADELANTADO, POR CREDITO DOCUMENTARIO, REMESAS DE DOCUMENTOS COMERCIALES O POR OTROS TIPOS DE SISTEMAS, LOS CUALES NO PUEDEN SER SUSTITUIDOS DADO QUE LA SEGURIDAD QUE ESTOS REPRESENTAN CONLLEVAN A UNA GARANTIA EN EL MANEJO DEL PAPEL BANCARIO DURANTE EL PERIODO DE LIQUIDACION DE LA REMESA.

EN CUANTO A LAS FORMAS DE PAGO EN LA EXPORTACION SE PUEDEN CELEBRAR TODAS AQUELLAS EN LAS QUE AMBAS PARTES ACUERDEN FORMALMENTE LA TRANSACCION, SIN IMPORTAR LAS CLAUSULAS O CONDICIONES QUE ACEPTEN, SIEMPRE Y CUANDO NO VIOLENTEN LAS LEGISLACIONES DOMESTICAS, PERO PARA EFECTOS DEL PRESENTE ANALISIS SE DETALLARAN A CONTINUACION LAS MAS USUALES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.

4.1 PAGOS ACTUAL APLAZADO Y ADELANTADO

4.1.1 PAGO ACTUAL APLAZADO

CUANDO LA LIQUIDACION SE REALIZA POSTERIOR A LA RECEPCION DE LAS MERCANCIAS POR PARTE DEL COMPRADOR, EL EXPORTADOR CONCEDE UN CREDITO AL COMPRADOR, DE MANERA QUE PUEDA EFECTUAR EL PAGO CUANDO HAYA EMPEZADO A REVENDER LA MERCANCIA YA IMPORTADA, O BIEN CUANDO SE HAYA COMENZADO A UTILIZAR, FRACCIONANDOSE EN FORMA ESCALONADA POR UN PERIODO DETERMINADO DE TIEMPO LOS PAGOS QUE LIQUIDEN LA CUENTA EN ESTE ULTIMO CASO. EN ESTOS CASOS EL EXPORTADOR DEBE CERCIORARSE DE LA SOLVENCIA DEL COMPRADOR O EN SU CASO CONTRATAR UN SEGURO QUE GARANTICE EL RESARCIMIENTO DE LAS PERDIDAS QUE PUEDAN DERIVARSE.

4.1.2 PAGO ACTUAL ADELANTADO

EL PAGO TOTAL O PARCIAL EFECTUADO ANTES DE LA ENTREGA DE LAS MERCANCIAS, SUELE PRESENTARSE EN CASOS EN DONDE UNA IMPORTADORA DE RENOMBRE "FINANCIA EN PARTE O EN SU TOTALIDAD EL COSTO DE LA MERCANCIA"⁽¹⁷⁾ LA CUAL SE COMPROMETE A COMPRARLAS EN EL MOMENTO EN QUE SE TENGAN A DISPOSICION.

ESTO PUEDE REALIZARSE MEDIANTE LA APERTURA DE UN CREDITO EN UN BANCO DEL PAIS EXPORTADOR, DEL QUE SE PODRA RETIRAR FONDOS A MEDIDA QUE SEAN NECESARIOS PARA LA FABRICACION DEL PRODUCTO, DEBIENDO EL COMPRADOR EXIGIR SEGURIDADES EN CUANTO A LA CALIDAD Y TIEMPO DE ENTREGA DE LA MERCANCIA.

(17) RICARDO TORRES GAYTAN, * TEORIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL, ED. SIGLO XXI, MEXICO 1988, PAG. 52

4.2 CREDITO DOCUMENTARIO

A CONTINUACION SE ENUNCIARAN UNA SERIE DE DEFINICIONES, LAS CUALES ACLARARAN LA NATURALEZA DE ESTA FORMA DE PAGO:

"UN CREDITO DOCUMENTARIO ES UN COMPROMISO CONDICIONAL DE PAGO ASUMIDO POR UN BANCO"(18).

"DOCUMENTO EXPEDIDO POR UN BANCO, GENERALMENTE EN RELACION CON UNA OPERACION DE COMERCIO INTERNACIONAL, POR MEDIO DE LA CUAL EL BANCO REEMPLAZA AL COMPRADOR COMO PARTE OBLIGADA", DE ESTA MANERA, "EL EXPORTADOR BASA SU EXPECTATIVA DE COBRO EN EL BANCO, QUE EN EL IMPORTADOR. EL BANCO DEBERA SER REEMBOLSADO POR EL IMPORTADOR"(19).

"ES EL COMPROMISO QUE ADQUIERE UNA INSTITUCION BANCARIA (BANCO ORDENANTE) POR CUENTA DE UNA FIRMA (SOLICITANTE, IMPORTADOR O COMPRADOR), ANTE OTRA FIRMA (BENEFICIARIO, EXPORTADOR O VENDEDOR), POR CONDUCTO DE OTRA INSTITUCION BANCARIA (BANCO NOTIFICADOR O CONFIRMADOR), EN PAGAR DETERMINADA SUMA O ACEPTAR LETRAS A FAVOR DEL EXPORTADOR, CONTRA PRESENTACION DE DETERMINADOS DOCUMENTOS Y EN CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES ESTIPULADAS EN EL CREDITO"(20).

"TODO CONVENIO, CUALQUIERA QUE SEA SU DENOMINACION O DESIGNACION POR MEDIO DEL CUAL UN BANCO (ORDENANTE),

(18) RICARDO TORRES GAYTAN, IBIDEM, ED. SIGLO XXI, MEXICO 1988, PAG. 59

(19) RICARDO TORRES GAYTAN, IBIDEM, ED. SIGLO XXI, MEXICO 1988, PAG. 61

(20) RAFAEL DE PINA, "DICCIONARIO DE DERECHO", ED. PORRUA, MEXICO 1981

ORBRANDO POR SOLICITUD Y DE CONFORMIDAD CON LAS INSTRUCCIONES DE UN CLIENTE (ORDENANTE DEL CREDITO):

- DEBE HACER UN PAGO A UN TERCERO (BENEFICIARIO) O A SU ORDEN, O PAGAR O ACEPTAR LETRAS DE CAMBIO GIRADAS POR EL BENEFICIARIO; O

- AUTORIZAR A OTRO BANCO PARA QUE EFECTUE EL PAGO O PARA QUE PAGUE, ACEPTE O NEGOCIE DICHAS LETRAS DE CAMBIO;

CONTRA LA ENTREGA DE LOS DOCUMENTOS EXIGIDOS, SIEMPRE Y CUANDO SE CUMPLAN LOS TERMINOS Y CONDICIONES DEL CREDITO"(21).

CON BASE EN LAS ANTERIORES DEFINICIONES, ES POSIBLE DAR UNA INTERPRETACION QUE CONTEMPLA TODOS LOS ELEMENTOS PRIMORDIALES QUE IMPLICITAMENTE PARTICIPAN EN EL PROCESO: COMPROMISO DE PAGO, LAS PARTES (BANCOS, ORDENANTE Y BENEFICIARIO), TERMINOS Y CONDICIONES DEL CREDITO, PAGO, ACEPTACION Y/O NEGOCIACION; POR LO QUE SE PUEDE AFIRMAR QUE EL CREDITO DOCUMENTARIO ES UN COMPROMISO QUE ADQUIERE EL BANCO ORDENANTE, POR CUENTA U ORDEN DE UN CLIENTE ORDENANTE, PARA PAGAR, ACEPTAR O NEGOCIAR EN FORMA DIRECTA O A TRAVES DE UN CORRESPONSAL A UN TERCERO LLAMADO BENEFICIARIO, CONTRA EL CUMPLIMIENTO ESTRICTO DE LOS TERMINOS Y CONDICIONES MARCADAS EN EL COMPROMISO, DE ACUERDO A LAS REGLAS DE LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL VIGENTES Y A LAS COSTUMBRES BANCARIAS INTERNACIONALES.

(21) SANTIAGO HERNANDEZ IZAL, "ECONOMIA MARITIMA", ED. CADI, BARCELONA 1976, PAG. 163

A PARTIR DE 1920, SE INICIO EL PROCESO DE TIPIFICACION DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LAS PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CREDITO DOCUMENTARIO, SIENDO ESTAS:

- A) **ORDENANTE:** COMPRADOR O IMPORTADOR. ES EL ENCARGADO DE ABRIR EL CREDITO DOCUMENTARIO, SOLICITANDELE A UN BANCO DICHA APERTURA, "ES EL DADOR DE LA ORDEN AL BANCO EMISOR"⁽²²⁾.
- B) **BENEFICIARIO:** VENDEDOR, EXPORTADOR Y/O TRANSPORTISTA. ES EL QUE RECIBE EL BENEFICIO DEL CREDITO OTORGADO.
- C) **BANCOS:** PUEDEN INTERVENIR UNA O MAS INSTITUCIONES ENTRE LAS QUE SE ENCUENTRAN:
- **BANCO ORDENANTE:** ES UN BANCO QUE NO GOZA DE UNA POSICION LO SUFICIENTEMENTE FIRME EN EL AMBITO INTERNACIONAL COMO PARA PODER ABRIR SUS PROPIOS CREDITOS, Y POR TAL MOTIVO NECESITA LA COLABORACION DE OTRO BANCO.
 - **BANCO EMISOR:** ES EL QUE APOYA LA POSICION CREDITICIA DEL ORDENANTE. ES TAMBIEN QUIEN SOLICITA AL ORDENANTE EL REEMBOLSO DE LOS PAGOS EFECTUADOS AL AMPARO DEL CREDITO DOCUMENTARIO.
 - **BANCO NOTIFICADOR:** SU TAREA CONSISTE SIMPLEMENTE EN DAR A CONOCER AL BENEFICIARIO SOBRE EL CREDITO ABIERTO A SU FAVOR, SIN QUE ELLO REPRESENTA LA OBLIGACION DE ATENDER LAS LETRAS LIBRADAS POR EL BENEFICIARIO.

(22) RICARDO TORRES GAYTAN, "TEORIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL", ED. SIGLO XXI, MEXICO 1988, PAG. 67

- BANCO CONFIRMANTE: ADEMAS DE NOTIFICAR EL CREDITO, AÑADE SU RESPONSABILIDAD A LA PROMESA FORMULADA POR EL BANCO EMISOR, COMPROMETIENDOSE A PAGAR EN LOS MISMOS TERMINOS.

- BANCO PAGADOR: ES EL AUTORIZADO POR UN BANCO EMISOR PARA EFECTUAR EL PAGO AL BENEFICIARIO, AL AMPARO DE UN CREDITO DOCUMENTARIO, POR TAL MOTIVO, LAS LETRAS DE CAMBIO SE GIRAN EN SU CONTRA, TAMBIEN SE LE LLAMA BANCO GIRADO.

EL CREDITO DOCUMENTARIO MAS SIMPLE, ES AQUEL EN QUE SOLO INTERVIENEN 3 PARTES, EL ORDENANTE, EL BANCO EMISOR Y EL BENEFICIARIO. LO MAS COMUN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL ES QUE EXISTAN 4 PARTES LAS CUALES SERIAN: ORDENANTE, BENEFICIARIO, BANCO EMISOR Y BANCO PAGADOR CORRESPONSAL EN OTRO PAIS, YA QUE EL BANCO NO SE DIRIGE DIRECTAMENTE AL BENEFICIARIO.

DETERMINADAS LAS PARTES, SE PUEDE INDICAR CUALES SON LAS RESPONSABILIDADES DE CADA UNA:

- A) ORDENANTE: SOLICITAR A SU BANCO LA APERTURA DE UN CREDITO A FAVOR DE SU VENDEDOR, MEDIANTE EL LLAMADO DE LA SOLICITUD-CONTRATO, EL CUAL DEBERA CONTENER LAS INSTRUCCIONES BAJOS LAS CUALES EL BANCO DEBE PAGAR, ACEPTAR O NEGOCIAR Y QUE DOCUMENTOS DEBE EXIGIR, ESTO YA PACTADO CON ANTERIORIDAD CON EL VENDEDOR EXPORTADOR.

PROPORCIONAR LAS GARANTIAS CREDITICIAS QUE EL BANCO EXIJA.

INSTRUIR AL BANCO SOBRE ENMIENDAS O MODIFICACIONES CON EL FIN DE QUE EL BANCO LAS NOTIFIQUE AL BENEFICIARIO.

PAGAR AL BANCO EMISOR LAS DISPOSICIONES DEL CREDITO SEGUN LOS TERMINOS ACORDADOS, CONTRA ENTREGA DE LA DOCUMENTACION CORRESPONDIENTE.

- B) BENEFICIARIO: VERIFICAR EL CREDITO DOCUMENTARIO AL MOMENTO DE RECIBIRLO Y REVISAR QUE SEAN LAS CONDICIONES PACTADAS, SI ALGUNA NO LO FUESE PEDIR AL COMPRADOR SU MODIFICACION AL BANCO EMISOR. UNA VEZ CONFORME, DEBE PROCEDER A CARGAR Y DESPACHAR LAS MERCANCIAS, PRESTAR EL SERVICIO O REALIZAR EL ACTO QUE EL CREDITO INDIQUE, DEBIENDO REUNIR LOS DOCUMENTOS Y VIGILAR QUE SE CUMPLAN LOS TERMINOS Y CONDICIONES ESTIPULADOS; ASI COMO, PRESENTAR LA DOCUMENTACION AL BANCO PAGADOR, SOLICITANDO EL PAGO, LA ACEPTACION O NEGOCIACION DEL MISMO.

C) BANCOS:

- BANCO ORDENANTE: CUANDO ES REQUERIDO POR UN CLIENTE, EL BANCO EMITE UN CREDITO DOCUMENTARIO, EL CUAL PODRA ENVIAR EL CREDITO O EN SU CASO OTRO BANCO EL CUAL SERA EL BANCO EMISOR, SI EL PROPIO BANCO LO ENVIA SERA EL ORDENANTE EMISOR.

"SOLICITAR UNA GARANTIA COLATERAL DE CREDITO, SI EL ORDENANTE NO TIENE UNO ESTABLECIDO EN EL BANCO"(23).

- BANCO EMISOR: ANTES DE ABRIR EL CREDITO DEBERA CONTROLAR SI LA SOLVENCIA DEL CLIENTE O LOS ARREGLOS PREVIOS HECHOS CON EL, LE PERMITAN EFECTUAR EL PAGO A LA UTILIZACION DEL CREDITO. ASI COMO, DAR INSTRUCCIONES PARA NOTIFICAR Y CONFIRMAR EL CREDITO.
- BANCO NOTIFICADOR: VERIFICAR LA AUTENTICIDAD DEL CREDITO QUE VA A NOTIFICAR.

AVISAR AL BENEFICIARIO LA EMISION DEL CREDITO Y PONERLO A SU DISPOSICION, INDICANDELE QUE NO ASUME LA OBLIGACION DE PAGO O ACEPTACION.

OFRECE SUS SERVICIOS AL BENEFICIARIO PARA EN CASO DE QUE ESTE DESEE NEGOCIAR EL CREDITO DOCUMENTARIO CON ESTE BANCO.

- BANCO CONFIRMANTE: VERIFICA LA AUTENTICIDAD DEL CREDITO RECIBIDO. AVISA AL BENEFICIARIO LA APERTURA DEL CREDITO, INDICANDO CLARAMENTE QUE ASUME LA RESPONSABILIDAD DE PAGO, ACEPTACION O NEGOCIACION EN LOS MISMOS TERMINOS.
- BANCO PAGADOR: VERIFICA LA DOCUMENTACION PRESENTADA POR EL BENEFICIARIO, UNA VEZ CONFORME, PAGA AL BENEFICIARIO.

ENVIAR LOS DOCUMENTOS AL BANCO ORDENANTE Y OBTENER EL REEMBOLSO EN LA FORMA ACORDADA.

*NINGUNO DE LOS BANCOS QUE INTERVIENEN EN EL CREDITO DOCUMENTARIO DE ACUERDO CON LA PUBLICACION 400 DE LA

CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL, ES RESPONSABLE POR LA EXACTITUD, AUTENTICIDAD, FALSIFICACION Y/O VALOR DE LOS DOCUMENTOS"(24).

4.3 REMESAS DE DOCUMENTOS COMERCIALES

LA SERIE DE GESTIONES QUE SE REALIZAN EN EL CREDITO DOCUMENTARIO OCASIONAN UN ENCARECIMIENTO AL MOMENTO DEL COBRO, POR ELLO SE UTILIZAN FORMAS MAS FACILES PARA EL PAGO O EN SU CASO EL COBRO COMO SON LAS REMESAS DOCUMENTARIAS O REMESAS SIMPLES.

AMBAS PRECISAN TAMBIEN DE LA INTERVENCION DE UN BANCO REMITENTE Y OTRO COBRADOR, EL PRIMERO EN EL PAIS DEL EXPORTADOR Y EL SEGUNDO EN EL PAIS DEL COMPRADOR O IMPORTADOR. REALIZANDOSE UN ENVIO POR PARTE DEL EXPORTADOR DE LA MERCANCIA AL COMPRADOR, AL MISMO TIEMPO QUE CUALQUIER TIPO DE REMESA DOCUMENTARIA (LETRA DE CAMBIO, RECIBO, CHEQUE, ETC.), ESTO POR MEDIO DEL BANCO REMITENTE, LAS TRANSMITE AL BANCO COBRADOR, PARA QUE ESTE A COBRO O ACEPTACION LAS PRESENTE AL COMPRADOR O IMPORTADOR.

LA DIFERENCIA ENTRE LAS REMESAS SIMPLES Y LAS DOCUMENTARIAS, ESTIBA EN QUE EN LAS PRIMERAS LOS DOCUMENTOS ENVIADOS SOLO SE PRESENTAN PARA COBRO, EN CAMBIO EN LAS DOCUMENTARIAS SE ACOMPAÑAN LOS DOCUMENTOS QUE CONFIEREN LA PROPIEDAD DE LAS MERCANCIAS ENVIADAS, ES DECIR, QUE EN LAS REMESAS SIMPLES EL COMPRADOR PUEDE DISPONER DE LAS MERCANCIAS DIRECTAMENTE Y DE INMEDIATO, MIENTRAS QUE EN LAS DOCUMENTARIAS EL COMPRADOR SOLAMENTE

(24) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE MARITIMO SUSCRITOS POR MEXICO", S.C.T. MEXICO 1988, PAG. 329

PUEDA HACERSE CARGO DE LAS MERCANCIAS ALMACENADAS, UNA VEZ QUE DISPONGA DE LOS DOCUMENTOS QUE ACREDITAN LA PROPIEDAD.

4.4 OTROS SISTEMAS DE LIQUIDACION

EN LOS CASOS EN QUE EL COMPRADOR Y EL VENDEDOR SE TIENEN CONFIANZA MUTUA POR TENER TIEMPO OPERANDO CONJUNTAMENTE, LOS PAGOS SE PUEDEN REALIZAR MEDIANTE SISTEMAS SIMPLES, PARECIDOS O IDENTICOS A LOS INTERNOS.

ASI COMO EL PAGO EN EL MOMENTO EN QUE EL EXPORTADOR ENTREGA LAS MERCANCIAS AL TRANSPORTISTA EL QUE LAS HARA LLEGAR AL IMPORTADOR, ESTO CORRESPONDE EN COMPRA-VENTAS INTERNAS A LA OPCION DE CONTADO, QUE SON LOS CREDITOS DOCUMENTARIOS CON PAGO A LA VISTA, DOCUMENTOS CONTRA PAGO, ORDENES DE PAGO, ETC. O EL PAGO EN EL MOMENTO EN QUE EL COMPRADOR SE HACE CARGO DE LAS MERCANCIAS, QUE SE TRATA IGUAL QUE EL ANTERIOR CON LA UNICA DIFERENCIA QUE SE DEBE ESPECIFICAR EL MOMENTO EN QUE EL EXPORTADOR SE HARA CARGO DE LAS MERCANCIAS.

CAPITULO V

TRAMITACION Y PAGOS DE DERECHOS

5.1 AUTORIDADES

PARA PRINCIPIAR SE DEBE ESTABLECER QUE "LA AUTORIDAD MARITIMA SUPREMA ES EL EJECUTIVO FEDERAL DE ACUERDO CON EL ARTICULO No. 5 DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO"(25) Y ENTRE SUS ATRIBUCIONES ESTABLECIDAS EN EL ARTICULO No. 17 DE LA MENCIONADA LEY, DESTACAN EL HABILITAR A TODA CLASE DE PUERTOS Y DESIGNAR SU UBICACION, AUTORIZAR LAS OBRAS MARITIMAS QUE PUEDAN CONSTRUIRSE PARA USO PUBLICO O PARTICULAR Y EL DETERMINAR LAS OBRAS MARITIMAS Y PORTUARIAS.

ASI TENEMOS QUE LA AUTORIDAD MARITIMA SUPERIOR EN LOS PUERTOS ES EL CAPITAN DEL PUERTO Y ES EL A QUIEN LE CORRESPONDE DIRIGIR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS, REALIZANDO TAMBIEN LAS FUNCIONES DE JEFE DE POLICIA PORTUARIA, COORDINANDOSE EN OCASIONES CON FUNCIONARIOS NO DEPENDIENTES DE LA SECRETARIA DE MARINA, PERMITIDA SOLO EN CASOS QUE EL APOYO DE DEPENDENCIAS EXTERNAS SEA NECESARIA, ASI COMO EN CASOS DE NARCOTRAFICO, CONTRABANDO Y PROBLEMAS FITOPECUARIOS DE EXTREMA URGENCIA (CASOS DE SANIDAD).

EL RESGUARDO MARITIMO ES UN CUERPO TECNICO ESPECIALIZADO, DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE MARINA, QUE SUPERVISA LAS ZONAS MARITIMAS PARA EL DEBIDO CUMPLIMIENTO DE LEYES Y REGLAMENTOS, ASI COMO PARA LA COLABORACION CON DEPENDENCIAS QUE SOLICITEN APOYO DE LA SECRETARIA DE MARINA

(25) FELIPE TENA R., "LEYES FUNDAMENTALES DE MEXICO", ED. PORRUA, MEXICO 1987, PAG. 271

EN DETERMINADA ZONA, ESTO ES CUANDO ALGUNA INSTITUCION AL ACCIONAR ALGUN OPERATIVO INVADE COMPETENCIAS DE MARINA O EN SU CASO PIDE APOYO AL RESGUARDO MARITIMO POR CARECER DE ELEMENTOS PARA REALIZAR MOVIMIENTOS EN OPERATIVOS A REALIZAR (MANIOBRAS MARITIMAS QUE LA PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA ESTA IMPOSIBILITADA DE REALIZAR Y SON DE EXTREMA URGENCIA EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRAFICO).

EL AGENTE MARITIMO TAMBIEN LLAMADO CONSIGNATORIO DEL BUQUE ES UN REPRESENTANTE DE LA EMPRESA ARMADORA QUE SE ENCARGA DE ATENDER LA RECEPCION Y DISTRIBUCION DE LA CARGA Y DE CONCERTAR CONTRATOS DE FLETAMIENTO POR CUENTA DEL NAVIERO. JURIDICAMENTE SE LE CATAGOLORIA COMO MANDATARIO MERCANTIL O COMISIONISTA DE LOS NAVIOS. LA LEY CONSIDERA A LOS AGENTES MARITIMOS COMO PERMISIONARIOS DE LOS SERVICIOS PUBLICOS CONEXOS A LA NAVEGACION: MANIOBRAS DE CARGA O DESCARGA, ALIJO, ALMACENAJE, TRANSBORDO, ESTIBA, DESESTIBA, ACARREO Y EN GENERAL LAS QUE AUXILIE Y COMPLEMENTEN EL COMERCIO MARITIMO, Y OBLIGA A LOS AGENTES A CELEBRAR CONTRATOS DE TRABAJO CON LAS ORGANIZACIONES DE TRABAJADORES RECONOCIDAS; EVIDENTEMENTE EL ENCARGO DE DICHAS MANIOBRAS, NO ES CONSTITUIDO DE RELACION LABORAL POR FALTA DE ELEMENTOS ESENCIALES. SE HA DISCUTIDO MUCHISIMO SI EL AGENTE ESTA INVESTIDO DE LA RESPONSABILIDAD PROCESAL DEL NAVIERO, Y LLEGAMOS AL PUNTO QUE SIENDO LEGAL LA REPRESENTACION DEL AGENTE Y NO EXISTIENDO EN EL TEXTO LEGISLATIVO LIMITACION ALGUNA, DEBE ENTENDERSE QUE EN LA DISPOSICION DE LA LEY ESTA COMPRENDIDA LA REPRESENTACION PROCESAL, Y MAS SI CONSIDERAMOS QUE LA LEY DETERMINA QUE "EL DOMICILIO DEL AGENTE SE CONSIDERA COMO EL DOMICILIO DEL NAVIERO PARA TODOS LOS EFECTOS LEGALES, ARTICULO 255 DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO"(26).

LOS PRACTICOS CONOCIDOS POR PILOTOS DE PUERTOS SON MIEMBROS DE LA MARINA MERCANTIL NACIONAL QUE PREVIA COMPROBACION DE SUS CONDICIONES TECNICAS, LAS CUALES SON FIJADAS POR EL REGLAMENTO DEL RAMO, SON "NOMBRADOS POR LA SECRETARIA DE MARINA PARA PILOTEAR EMBARCACIONES DENTRO DE LOS PUERTOS, RIOS, LAGUNAS Y CANALES DE LA REPUBLICA DE ACUERDO AL ARTICULO No. 26 DEL REGLAMENTO PARA SERVICIO DE PILOTAJE"(27). LOS PILOTOS DEBERAN GUIAR A LOS BUQUES A LA ENTRADA Y SALIDA DE LOS PUERTOS, ESTO CON BASE EN EL ARTICULO 240 DE LA LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACION, LA CUAL DETERMINA CUANDO SERA NECESARIO EL PILOTAJE DE PUERTO. LOS HONORARIOS QUE RECIBEN LOS PRACTICOS POR EL SERVICIO DE PILOTAJE SERAN DE ACUERDO CON LAS CARACTERISTICAS DEL PUERTO Y EMBARCACION (CALADO, TONELAJE) Y SERAN CUBIERTOS POR EL CAPITAN O EN SU DEFECTO POR EL AGENTE MARITIMO.

EL NAVIERO ES EL COMERCIANTE MARITIMO, ADQUIRIENDO TAL CALIDAD POR SER EL QUIEN EXPLOTA EL BUQUE EN EL TRAFICO Y NO SER EL PROPIETARIO, ESTO ES DEBIDO A QUE EL DUEÑO DE LA EMBARCACION ARRIENDA SU PROPIEDAD A UN NAVIERO PARA QUE COMERCIE CON EL, DANDOSE CASOS QUE EL PROPIETARIO ES EL NAVIERO, SOBRE TODO EN LAS EMBARCACIONES QUE NO PERTENECEN A UN CONSORCIO Y SUS RUTAS SON VARIABLES.

AL HABLAR DE EMBARCACIONES ES PRIMORDIAL REFERIRNOS A LA MAXIMA AUTORIDAD DENTRO DEL BUQUE QUE ES EL CAPITAN, QUIEN ADEMAS DE PILOTEAR LA NAVE EN SU RUTA ES EL REPRESENTANTE DEL NAVIERO, CON ESTO SE QUIERE DECIR QUE EL CAPITAN EN LA TRANSACCION QUE SE EFECTUA AL ARRIVO EN EL PUERTO DE DESTINO REPRESENTA AL NAVIERO, SI ESTE NO SE ENCUENTRA. POR ULTIMO

TENEMOS A LA TRIPULACION, QUE SON LAS PERSONAS QUE INTEGRAN "EL CUERPO HUMANO QUE REQUIERE EL BARCO PARA SU CORRECTO FUNCIONAMIENTO"(28).

5.2 PERMANENCIA DEL BUQUE

JURIDICAMENTE EL BUQUE ES "UN BIEN MUEBLE, COMPUESTO DE DIVERSOS ELEMENTOS QUE EN CONJUNTO CONSTITUYEN UN APARATO APTO PARA LA NAVEGACION, TANTO MARITIMA O FLUVIAL Y ESTA DESTINADO A NAVEGAR"(29), NUESTRA LEGISLACION NO PROPORCIONA UNA DEFINICION DE BARCO, PERO ESTABLECE LA APLICACION DE LAS REGLAS RELATIVAS A BIENES MUEBLES EN CASOS DE CONFLICTOS DONDE INTERVENGA UN NAVIO.

LA PERMANENCIA DE UN BUQUE EN ALGUN PUERTO NACIONAL SE EFECTUA CON UNA SERIE DE REQUISITOS QUE ASEGURAN LA ESTANCIA, SIENDO LOS DOCUMENTOS MAS COMUNES PARA ESTO LA LISTA DE EMPAQUE, DE PESO Y LOS CERTIFICADOS DE PESO, DE CALIDAD, DE ORIGEN. ESTO CON EL PROPOSITO DEL ASEGURAMIENTO DEL BUQUE Y CARGA, CON ESTO SE LOGRA UN CONTROL EXACTO DE EMBARCACIONES Y CARGA EN PUERTO, POR LO QUE A CONTINUACION ANALIZAREMOS CADA UNO DE ELLOS.

- LISTA DE EMPAQUE: A TRAVES DE ESTE DOCUMENTO EL TRANSPORTISTA PUEDE COMPROBAR EL NUMERO DE UNIDADES DE CARGA, DE PESO Y VOLUMENES DEL EMBARQUE, SIENDO VERIFICADO EN EL PUERTO DE DESCARGA Y EN EL DESTINO FINAL,

(28) THE INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS, "SHIPPING STATISTICS", BREMEN 1987, PAG 27

(29) RAFAEL DE PINA, "DICCIONARIO DE DERECHO", ED. PORRUA, MEXICO 1981

TENIENDO QUE CUBRIR LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

- A) LISTA DE CONTENIDO POR UNIDAD DE CARGA
- B) DEBE CUBRIR LA MERCANCIA FACTURADA
- C) GUARDAR RELACION CON LOS DEMAS DOCUMENTOS DE EMBARQUE
- D) NUMERACION DE PAGINAS
- E) FIRMA AUTOGRAFA DEL VENDEDOR

- LISTA DE PESO: DEBE DE CUMPLIR CON LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

- A) CONTENER EL PESO INDIVIDUAL DE CADA UNIDAD DE CARGA, TANTO NETO COMO BRUTO
- B) DEBE CUBRIR LA MERCANCIA FACTURADA
- C) GUARDAR RELACION CON LOS DEMAS DOCUMENTOS DE EMBARQUE
- D) FIRMA AUTOGRAFA DEL VENDEDOR

- CERTIFICADO DE PESO: DEBE CUMPLIR CON LAS MISMAS CONDICIONES QUE EN ANTERIOR CON LA EXCEPCION DE QUE EL SELLO O LA DECLARACION DE PESO EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE COLOCADO POR EL TRANSPORTISTA, SERA VALIDA PARA TODO TIPO DE TRAMITE.

- A CERTIFICADO DE ANALISIS: SUS CONDICIONES SON LAS SIGUIENTES:

- A) QUE SEAN CUBIERTAS TODAS LAS MERCANCIAS FACTURADAS.
- B) QUE SE CERTIFIQUEN LAS ESPECIFICACIONES SEÑALADAS
- C) GUARDAR RELACION CON LOS OTROS DOCUMENTOS DEL EMBARQUE
- D) FIRMADO POR AUTORIDAD EN EL RAMO.

ESTE CERTIFICADO ES UNO DE LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS QUE DEBE CONTENER TODA MERCANCIA, PARA TENER FIRMEZA EN CUALQUIER NEGOCIACION.

- CERTIFICADO DE CALIDAD: AL IGUAL QUE EL ANTERIOR SON DOCUMENTOS IMPRESCINDIBLES PARA LA NAVEGACION FIRME, YA QUE ESTOS OTORGAN SEGURIDAD AL COMPRADOR Y SIENDO SUS CONDICIONES LAS SIGUIENTES:

- A) QUE CUBRA TODA LA MERCANCIA FACTURADA
- B) QUE CERTIFIQUE LA CALIDAD DE LOS PRODUCTOS
- C) GUARDAR RELACION CON LOS DEMAS DOCUMENTOS DEL EMBARQUE
- D) FIRMADO POR AUTORIDAD EN EL RAMO

- CERTIFICADO DE ORIGEN: CONSTITUYE LA PRUEBA DEL ORIGEN DE LAS MERCANCIAS QUE SE EMBARCAN. EN LA MAYORIA DE LOS CASOS, SU OBJETIVO ES HACER VALER UN PREFERENCIA COMERCIAL EN EL PAIS DEL IMPORTADOR. A CONTINUACION SE MENCIONAN LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN QUE MEXICO PUEDE EXPEDIR.

A) CERTIFICADO DE ORIGEN ALADI (ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION) ES USADA POR LOS PAISES MIEMBROS (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, COLOMBIA, CHILE, ECUADOR, PERU, PARAGUAY, URUGUAY, VENEZUELA Y MEXICO).

B) CERTIFICADO DE ORIGEN DEL SISTEMA GENERALIZADO DE PREFERENCIA (SGP), CON ESTO SE PUEBA QUE EL PRODUCTO PROVIENE DE UN PAIS EN DESARROLLO Y SE TIENEN CIERTAS PREFERENCIAS ARANCELARIAS. EL DOCUMENTO QUE ES UTILIZADO ES "EL CERTIFICADO DE ORIGEN FORMA A"

ADOPTADO POR PAISES QUE OTORGAN ESTE TIPO DE PREFERENCIA, LAS CUALES APARECEN AL REVERSO DE ESTA FORMA, DESTACANDO ENTRE ELLAS, CANADA, JAPON, ESTADOS UNIDOS DEL NORTE DE AMERICA, LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA, INGLATERRA, ETC.

- C) LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN DE ARTICULOS MEXICANOS Y LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN DE CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA TRANSFORMACION, TIENEN COMO FIN CONSTITUIR LA PRUEBA DE ORIGEN DE LAS MERCANCIAS Y HACER CONSTAR QUIEN ES LA EMPRESA EXPORTADORA, EL VALOR DE LA MERCANCIA Y LA CALIDAD.

EN GENERAL, EL CONTENIDO DE ESTOS CERTIFICADOS DEBE SER EL SIGUIENTE:

- EL PAIS DE ORIGEN DEBE CERTIFICAR LA MERCANCIA, ESTO A TRAVES DE LA DEPENDENCIA GUBERNAMENTAL O INDEPENDIENTE O POR UNA CAMARA DE COMERCIO O INDUSTRIA SEGUN SE ESPECIFIQUE.
- DEBE GUARDAR RELACION CON LOS DOCUMENTOS DEL EMBARQUE.
- DEBE CONTENER LA AUTENTICACION CONSULAR.

5.3 INSPECCIONES

5.3.1 SANITARIA

DESDE TIEMPOS REMOTOS HA SIDO PREOCUPACION DE LAS AUTORIDADES MARITIMAS EL CONTROL DE LOS ASPECTOS SANITARIOS DE LA NAVEGACION. LOS BUQUES SOLIAN PROPAGAR ENFERMEDADES TANTO A HOMBRES, ANIMALES Y PLANTAS OCASIONANDO QUE

SURGIERAN EPIDEMIAS, POR LO QUE EN UN PRINCIPIO LOS BUQUES TENIAN QUE PASAR UNA CUARENTENA ANTES DE ATRACAR, LO QUE PROVOCABA PROBLEMAS DE TODA INDOLE CON LA MERCANCIA.

EN LA ACTUALIDAD LOS PAISES EXIGEN DIVERSA DOCUMENTACION QUE ACREDITE EL BUEN ESTADO DE LA MERCANCIA Y SE PROCEDE A LA REVISION DE DICHA CARGA. EN MEXICO SE PROCEDE SEGUN EL CODIGO SANITARIO Y EN SU ASPECTO DE SANIDAD MARITIMA SE CUENTA CON UNA UNIDAD ADMINISTRATIVA DE SERVICIOS SANITARIOS MARITIMOS, TODO ESTO DE CONFORMIDAD CON LAS REGLAS SANITARIAS INTERNACIONALES.

LA CUESTION SANITARIA ES EXTREMADAMENTE BASTA POR LA GRAN VARIEDAD DE ENFERMEDADES TANTO HUMANAS COMO ANIMALES Y VEGETALES, POR LO QUE DIFERENTES ORGANOS ESPECIALIZADOS SON LOS ENCARGADOS PARA SU REALIZACION, ASI ENCONTRAMOS QUE NO SOLO EL SECTOR SALUD PARTICIPA, SINO TAMBIEN LA SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS EN LO QUE SE REFIERE A INSPECCIONES FITOSANITARIAS.

5.3.2 MIGRATORIA

DE CONFORMIDAD CON LA LEY GENERAL DE POBLACION Y SU REGLAMENTO, LA SECRETARIA DE GOBERNACION EJERCE CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS MIGRATORIOS, INCLUYENDO EN ELLAS LAS REALIZADAS POR LA VIA MARITIMA.

LAS EMPRESAS QUE EXPLOTEN VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ENTRE ELLAS LAS MARITIMAS, SE CONSIDERAN AUXILIARES DE LA SECRETARIA DE GOBERNACION; DE ACUERDO CON EL ARTICULO 3o DEL REGLAMENTO, CUIDARAN DE QUE LOS TRIPULANTES EXTRANJEROS NO QUEDEN EN TERRITORIO NACIONAL, SIN LA DEBIDA AUTORIZACION DE LAS AUTORIDADES DE POBLACION, Y RESPONDERAN

ANTE DICHAS AUTORIDADES POR LOS GASTOS QUE ORIGINE LA DEVOLUCION DE PASAJEROS QUE FUEREN RECHAZADOS POR FALTAS O DEFECTOS EN SU DOCUMENTACION MIGRATORIA.

5.3.3 ADUANERA

LAS AUTORIDADES ADUANERAS SOLO PODRAN INTERVENIR CUANDO SE TRATE DE TRAFICO DE ALTURA, EL CUAL SERA EXCLUIDO DE ZONAS DONDE SE ENCUENTRE ADUANA. LAS AUTORIDADES ADUANERAS DEBERAN PRACTICAR VISITA AL BUQUE PARA INSPECCIONAR LAS MERCANCIAS, EL CAPITAN DEBERA PRESENTAR UN "MANIFIESTO CONSULARMENTE CERTIFICADO Y RELACION DE MERCANCIAS CON DESTINO DETALLADO PARA CADA UNA DE ELLAS SI SON PRODUCTOS CORROSIVOS, INFLAMABLES, EXPLOSIVOS O DE ALTO RIESGO"(30).

LA VISITA A LA EMBARCACION SE ENCUENTRA EN EL CODIGO ADUANERO CON EL NOMBRE DE "VISITA DE FONDEO" EN LAS CUALES ADEMAS DE INSPECCIONAR MERCANCIAS, SE SELLARAN LOS LUGARES PARA VENTAS QUE TENGA LA EMBARCACION Y SE MANTENDRA UNA VIGILANCIA PARA QUE NO SE REALICEN VENTAS CLANDESTINAS. ANTES DE ZARPAN EL BARCO SE LEVANTARAN LOS SELLOS Y SE AUTORIZARA LA SALIDA A PETICION DEL CAPITAN DEL NAVIO, ENTREGANDO ADEMAS RELACION DE CARGA QUE SE HAYA TOMADO EN EL PUERTO Y SU PUNTO DE ORIGEN DE MANERA DETALLADA. LA TRAMITACION DE LA DOCUMENTACION NECESARIA PARA EXPORTAR MERCANCIAS SE HA SIMPLIFICADO, POR LO QUE A CONTINUACION LA TRATAREMOS DE RESUMIR:

LO PRIMERO QUE SE NECESITA ES EL PERMISO DE EXPORTACION QUE SE OBTIENE DE LA SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO

(30) BODAN NAGOREKY, "LOS PROBLEMAS PORTUARIOS EN LOS PAISES EN DESARROLLO", ED. TEMAS MARITIMOS, MEXICO 1985, PAG. 76

INDUSTRIAL; DESPUES DE LLEGAR LAS MERCANCIAS AL PUERTO, SE HACE UN RECIBO DE INTERNACION A LA ZONA FRANCA, QUE ES LO QUE SE LLAMA A PARTIR DE 1972 POR DECRETO PRESIDENCIAL, LO CUAL CAUSO GRANDES PROBLEMAS, PUES A LA ADUANA SE LE LIMITA SU AUTORIDAD DENTRO DE LA ZONA FRANCA, YA QUE ESTA ZONA ESTA A CARGO EN LA MAYORIA DE LOS CASOS, POR UNA EMPRESA QUE EXISTE EN TODOS LOS PUERTOS DE ALTURA QUE SE LLAMA EMPRESA DE MANIOBRAS.

EL ACTO SEGUIDO ES QUE EL AGENTE ADUANAL PRESENTA ANTE LA ADUANA MARITIMA LA FACTURA DE EXPORTACION Y DOCUMENTOS QUE AMPARA DICHAS MERCANCIAS.

EL ADMINISTRADOR DE LA ADUANA NOMBRA UNA VISTA PARA QUE VAYA A VERIFICAR LAS MERCANCIAS Y EN CASO DE QUE TODO ESTE EN ORDEN, FIRMA EL DOCUMENTO; SE PAGAN LOS IMPUESTOS DE EXPORTACION. LO SIGUIENTE ES QUE LA ADUANA MARITIMA MANDE UNA COPIA DE PEDIMIENTO AL ADMINISTRADOR DE LA ZONA FRANCA PARA QUE DE PERMISO DE QUE LAS MERCANCIAS MENCIONADAS EN EL DOCUMENTO PUEDAN SER EMBARCADAS PARA SU EXPORTACION.

LA RAZON DEL MANIFIESTO CERTIFICADO POR EL CONSULADO, ES LA DE FACILITAR EL TRABAJO ADUANAL, CONTROLAR IMPORTACIONES SUNTUARIAS Y DATOS ESTADISTICOS. ESTOS SE MANEJAN A TRAVES DE FORMAS IMPRESAS MODELO, LAS CUALES CONTIENEN LOS SIGUIENTES DATOS:

- A) DECLARACION ACERCA DE LA EXACTITUD DE LOS DATOS QUE CONTIENE
- B) LUGAR DE EXPEDICION
- C) FECHA
- D) DESCRIPCION GENERAL DE LA MERCANCIA
- E) NOMBRE Y DIRECCION DEL EXPORTADOR

- F) NOMBRE Y DIRECCION DEL COMPRADOR
- G) MEDIO DE TRANSPORTE Y NOMBRE DE LA LINEA
- H) FECHA DE EMBARQUE
- I) LUGAR DE SALIDA
- J) LUGAR DE DESTINO
- K) TERMINO DE VENTA
- L) MARCAS Y NUMEROS
- M) TIPO Y NUMERO DE PAQUETES
- N) CANTIDAD Y DESCRIPCION DEL PRODUCTO, ALGUNOS PAISES SOLICITAN QUE SE DESCRIBA DE ACUERDO A SU NOMENCLATURA ADUANERA
- O) PRECIOS UNITARIOS Y TOTALES
- P) VALOR DOMESTICO DE MAYOREO, UNITARIO Y TOTAL
- Q) VALORES TOTALES DE LAS MERCANCIAS - TANTO EL VALOR DE VENTA COMO EL DOMESTICO DE MAYOREO
- R) VALORES INCLUIDOS O EXCLUIDOS DEL PRECIO DE COMPRA
- S) TOTALES - VALOR DEL F.O.V., F.A.S., C. y F., C.I.F., ETC.

ADEMAS DE LO ANTERIOR, LOS SIGUIENTES DETALLES SON DE SUMA IMPORTANCIA:

- QUE ESTE FIRMADA Y VISADA CON EL SELLO OFICIAL DEL CONSUL DEL PAIS IMPORTADOR O DE UNA NACION AMIGA.
- NO DEBE CONTENER ALTERACIONES, BORRADURAS, AÑADIDURAS, ETC., SIN LA APROBACION E INICIALES DEL CONSUL QUE LA FIRMA. LO MAS COMUN ES SOLICITAR UNA CARTA DE CORRECCIONES O MODIFICACIONES, VISADA POR EL CONSUL; LA CUAL SE ANEXA A LA FACTURA CONSULAR.

5.4 DERECHOS

EL ARRIVO Y PERMANENCIA DE UN BUQUE EN PUERTO DA LUGAR A QUE EL GOBIERNO MEXICANO POR SI MISMO O A TRAVES DE TERCERAS PERSONAS COBRE DERECHOS SOBRE EL ATRAQUE DEL BUQUE Y PERMANENCIA EN EL PUERTO DEL MISMO, ESTO OCASIONADO POR LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA ESTOS CASOS.

5.4.1 DE ATRAQUE

AL HABLAR DE DERECHOS DE ATRAQUE SE TIENE QUE ANALIZAR NO SOLO LA ENTRADA DE UN BARCO A PUERTO, SINO TAMBIEN DE GASTOS RELACIONADOS POR EL MISMO DESDE UN PILOTO DE PUERTO HASTA REMOLCADORES, LO QUE ORIGINA EROGACIONES QUE DEBERA SUFRAGAR LA EMBARCACION O LA EMPRESA NAVIERA, COMO SE ESPECIFICA EN EL DECRETO EXPEDIDO POR EL GOBIERNO DE LUIS ECHEVERRIA EN SU ARTICULO NUMERO I QUE ESTABLECE QUE LOS BARCOS PROVENIENTES DEL EXTRANJERO Y CON DESTINO A PUERTOS NACIONALES, PAGARAN DE ACUERDO A LA SIGUIENTE TABLA HASTA MIL TONELADAS UN PESO CON CUARENTA CENTAVOS Y ACUMULANDO POR CADA MIL TONELADAS 20 CENTAVOS, EN LA ACTUALIDAD ESTE SISTEMA SIGUE EN VIGENCIA SOLO QUE SE ADECUO A MEDIDAS INTERNACIONALES.

5.4.2 PORTUARIOS

ESTA CLASE DE DERECHOS SE DERIVAN POR LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA CARGA Y DESCARGA DE PRODUCTOS, INSTALACIONES ALMACENAJE Y EN DETERMINADOS CASOS ESTRUCTURAS QUE FACILITEN EL DESEMBARCO DE PASAJEROS. UNIFICANDOSE CRITERIOS CON TRATADOS INTERNACIONALES SOBRE TARIFAS PORTUARIAS, LAS CUALES HAN ESTABLECIDO CUOTAS FIJAS EN LOS PAISES FIRMANTES DE ESTOS TRATADOS, TENIENDOSE COMO

ANTECEDENTE QUE EN DECRETO DE 1975 EXPEDIDO POR EL GOBIERNO DE LUIS ECHEVERRIA SE IMPUSO UNA CUOTA DE 60 CENTAVOS POR HORA O FRACCION QUE EXCEDA DE 15 MINUTOS. A ESTE DERECHO SE LE CONOCE COMO IMPUESTO DE MUELLAJE.

5.5. DESPACHOS

SE ENTIENDE POR DESPACHO "AL CONJUNTO DE OPERACIONES QUE PERMITEN HACER LLEGAR LOS DOCUMENTOS A LOS CANALES DEL ENVIO, DEBIDAMENTE CONTROLADOS"(31). EXISTEN TIPOS DE DESPACHOS: EL MARITIMO Y EL ADUANAL, SIENDO INDISPENSABLE EL ADUANAL PARA QUE PUEDA DAR EL MARITIMO.

A) MARITIMO

LA SALIDA DEL PUERTO SE CONSUMA DESDE EL MOMENTO QUE LAS EMBARCACIONES PASAN LOS LIMITES DEL MISMO, SE HABLA DE RODAS ABIERTAS AL CONSUMARSE EL HECHO DE QUE LAS EMBARCACIONES SUELTEN AMARRAS Y DEBEN ANCLAR PARA PONERSE EN MOVIMIENTO Y HACERSE A LA MAR.

LOS CAPITANES DE LAS EMBARCACIONES O POR MEDIO DE SUS REPRESENTANTES PARA SALIR DEL PUERTO DEBERAN DE PRESENTAR ANTE LA CAPITANIA DEL MISMO EL PEDIMENTO DE DESPACHO ADUANAL, EL CUAL SOLO ES OTORGADO CUANDO SE SATISFACEN TODOS LOS REQUISITOS LOS CUALES SE ANALIZARAN EN EL SIGUIENTE INCISO.

ESTE TIPO DE DESPACHO QUEDA SIN EFECTO A LAS 24 HORAS DE SU EXPEDICION, ESTO DEBIDO A QUE LA PERMANENCIA DE UN BUQUE ESTA SUJETO A LA DECISION DE LA CAPITANIA DE PUERTO Y DE SER NECESARIO SE OBLIGARA A LA SALIDA DE EMBARCACIONES PARA LA

(31) RAFAEL DE PINA, "DICCIONARIO DE DERECHO", ED. PORRUA, MEXICO 1981

ENTRADA DE OTRO BARCO, LA REVOCACION DE LOS DESPACHOS, OBLIGAN AL BUQUE A PERMANECER EN PUERTO HASTA QUE LAS AUTORIDADES ASI CONSIDEREN CONVENIENTE, ESTA REVOCACION SE PUEDE DAR CUANDO EL BARCO YA HAYA ZARPADO OBLIGANDOLO A REGRESAR.

B) ADUANAL

SE INICIA CON LA APERTURA DE REGISTRO DE LA EMBARCACION EN LA ADUANA MARITIMA, PREVIA SOLICITUD DEL INTERESADO (AGENTE NAVIERO), ADMITIENDOSE EL REGISTO PARA TOMAR CARGA, EL CUAL POR LO REGULAR SE REALIZA ANTES DE LA LLEGADA DEL BUQUE PARA OPTIMIZAR Y AGILIZAR EL PROCESO, PERO CONTANDOSE CON UN MAXIMO DE 15 DIAS PARA EL ARRIVO DEL BARCO, SINO PASA A NULIFICARSE, DE IGUAL MANERA PARA EL DESEMBARCO DE CARGA.

PARA SALIR DEL PUERTO EL CAPITAN DEL NAVIO O SU REPRESENTANTE DEBERA PRESENTAR UN "MANIFIESTO QUE COMPRENDA EL VALOR COMERCIAL DE LA MERCANCIA POR MEDIO DE FACTURA Y LA DOCUMENTACION NECESARIA QUE COMPRUEBE EL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES EN MATERIA DE RESTRICCIONES Y DE REQUISITOS ESPECIALES"⁽³²⁾, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 25 FRACCION II DE LA LEGISLACION ADUANERA.

5.6 SEGUROS

INTRODUCCION Y ANTECEDENTES

NINGUN EXPORTADOR EXPERIMENTADO IGNORA QUE EL SEGURO MARITIMO DE CARGA ES UN INSTRUMENTO ESENCIAL DEL COMERCIO EXTERIOR. EN EFECTO, CADA CARGAMENTO CORRE UNA LARGA SERIE

(32) LEGISLACION ADUANERA, ED. PORRUA, MEXICO 1990

DE RIESGOS: INCENDIO, TEMPORAL, ABORDAJE, ROBO, DERRAME, EXPLOSIÓN Y DETERIORACION, PARA NO CITAR NADA MAS QUE UNOS CUANTOS. ESTE SEGURO ES EL ESCUDO QUE PROTEGE AL COMERCIANTE CONTRA LAS PERDIDAS QUE LE PUEDEN ACARREAR DICHS RIESGOS.

EN LA JERGA DEL SEGURO, LA EXPEDICION DE MERCADERIAS SE DENOMINA UNA "AVENTURA" O UNA "VENTURA". UNA PERSONA DEBE CONTRATAR UN SEGURO EN UNA AVENTURA MARITIMA SI TIENE UN "INTERES ASEGURABLE" -RIESGO ECONOMICO- EN LA LLEGADA DE LAS MERCADERIAS. PARA QUE EXISTA ESTE INTERES, ES PRECISO QUE UNA PERSONA OBTENGA UN BENEFICIO SI LLEGA SIN AVERIAS EL CARGAMENTO O SUFRA UNA PERDIDA SI SE EXTRAVIA, SE DETERIORA O SE RETRASA. DE CONFORMIDAD CON LA LEY, "UNA PERSONA SOLO PUEDE CONTRATAR UN SEGURO EN UNA AVENTURA SI POSEE ESE INTERES ASEGURABLE EN ELLA"(33).

DIVERSAS PARTES PUEDEN TENER UN INTERES ASEGURABLE; LA PERSONA QUE EVIDENTEMENTE ESTA MAS INTERESADA ES LA QUE EN REALIDAD ES PROPIETARIA DE LAS MERCADERIAS DURANTE EL VIAJE. ESTA PUEDE SER O NO EL EXPORTADOR. ELLO DEPENDE DEL MOMENTO EN QUE LA POSESION DE LAS MERCADERIAS PASA DEL VENDEDOR AL COMPRADOR, Y ESTO A SU VEZ ESTA SUBORDINADO A LAS CONDICIONES DE LA VENTA.

POR EJEMPLO, CUANDO SE TRATA DE UN CONTRATO F.O.B., EL VENDEDOR ES RESPONSABLE DE TODAS LAS PERDIDAS Y DAÑOS HASTA EL MOMENTO EN QUE LAS MERCADERIAS SE EMBARCAN EN UN PUERTO DADO. A PARTIR DE ESTE MOMENTO, EL COMPRADOR SE CONVIERTE EN EL PROPIETARIO DEL CARGAMENTO Y ASUME LA RESPONSABILIDAD POR CUALQUIER PERDIDA O DAÑO. EN LA PRACTICA, LA COSTUMBRE EN EL

(33) OSCAR VASQUEZ DEL MERCADO, OB. CIT., ED. PORRUA, MEXICO 1986, PAG. 317

CASO DE LOS CONTRATOS F.O.B., (Y TAMBIEN EN EL DE LOS CONTRATOS F.A.S. Y C. y F.) ES EL SEGURO DEL COMPRADOR CUBRA TODO EL VIAJE, DESDE EL ALMACEN DEL VENDEDOR HASTA EL PUNTO DE DESTINO EN TIERRA. TAMBIEN ES FRECUENTE EN MUCHOS SECTORES COMERCIALES QUE EL VENDEDOR CONTRATE EL SEGURO POR CUENTA DEL COMPRADOR. SE TRATA DE UNA OPERACION QUE SOLO SE HACE A PETICION DEL COMPRADOR. POR OTRA PARTE, EL COMPRADOR ADQUIERE A VECES EL SEGURO PARA TODO EL TRAYECTO DEL VIAJE, CON COBERTURA HASTA EL PUNTO F.O.B. A CARGO DEL VENDEDOR.

EN CAMBIO, EN LOS CONTRATOS C.I.B., EL VENDEDOR ESTA OBLIGADO A CONTRAER EL SEGURO MARITIMO, AUNQUE SU PROPIEDAD Y SU RESPONSABILIDAD POR LA PERDIDA Y DAÑO TERMINEN CUANDO LAS MERCADERIAS HAYAN SIDO EMBARCADAS, PERO LAS COSTUMBRES LOCALES PUEDEN MODIFICAR ESTE PRINCIPIO.

POR LO TANTO, LA OBLIGACION DE CONTRATAR UN SEGURO NO ESTA LIGADO DIRECTAMENTE A LA TRANSMISION DE LA PROPIEDAD. ESTA OBLIGACION DE ASEGURARSE ESTA ESPECIFICADA EN EL CONTRATO DE VENTA.

PROTECCION SUPLEMENTARIA

AUNQUE EL EXPORTADOR CESE DE TENER LA PROPIEDAD DE LAS MERCADERIAS Y LA OBLIGACION DE ASEGURARLAS TERMINE CUANDO LAS ENTREGUE EN EL MUELLE, EN MUCHOS CASOS ES PRUDENTE PROTEGERSE CONTRAYENDO UN SEGURO POR TODA LA DURACION DEL VIAJE. ESTO DEBIDO A QUE, AUNQUE LAS MERCADERIAS NO SEAN YA SUYAS, SU INTERES ECONOMICO SUBSISTE HASTA EL MISMO MOMENTO EN QUE SE LAS PAGAN. Y, SI SE DETERIORAN DURANTE EL VIAJE, EL EXPORTADOR PUEDE ENCONTRARSE CON QUE EL VENDEDOR NO QUIERE -O NO PUEDE- PAGARLE.

ESTA SITUACION PUEDE PRODUCIRSE POR VARIAS RAZONES. EL SEGURO DEL COMPRADOR PUEDE SER INADECUADO, POR EJEMPLO, Y ESTE PUEDE NO RECIBIR LA SUFICIENTE INDEMNIZACION POR LA PERDIDA. O EL COMPRADOR PUEDE RESULTAR INSOLVENTE Y QUE SE ABONE EL IMPORTE DE LA RECLAMACION POR LAS MERCADERIAS AVERIADAS A LOS ACREEDORES DE SU PAIS, EN LUGAR DE AL EXPORTADOR. O -PARA CITAR OTRA DE LAS MUCHAS EVENTUALIDADES- LOS PROBLEMAS DE DIVISAS PUEDEN COMPLICAR LA TRANSFERENCIA DE LA CANTIDAD ABONADA EN CONCEPTO DE INDEMNIZACION POR LA COMPAÑIA EXTRANJERA DE SEGUROS. PARA EVITAR TALES RIESGOS, EL EXPORTADOR PUEDE ADOPTAR COMO NORMA DE CARACTER GENERAL DE SUS CONDICIONES DE VENTA ENCARGARSE DE CONTRATAR EL SEGURO MARITIMO, AUN EN LOS CONTRATOS F.O.B. SIN EMBARGO, ESTO NO ES SIEMPRE POSIBLE, YA QUE EL EXPORTADOR ENVIA A LO MEJOR SUS MERCADERIAS A UN PAIS QUE EXIJA QUE LOS CARGAMENTOS QUE ENTREN EN EL SEAN ASEGURADOS LOCALMENTE, LO QUE SUPONE QUE EL IMPORTADOR TENDRA LA OBLIGACION DE CONTRATAR EL SEGURO. PERO EL EXPORTADOR PUEDE PROTEGERSE AUN POR MEDIO DE UN SEGURO ESPECIAL DE CONTINGENCIA, EL CUAL LE COMPENSARA DE CUALQUIER INSUFICIENCIA DE LA INDEMNIZACION ABONADA POR EL SEGURO DEL IMPORTADOR.

COBERTURAS

CLASES DE COBERTURA

CUANDO SE HACE UN SEGURO, EL OBJETO ES OBTENER TODA LA PROTECCION NECESARIA O CONVENIENTE AL MENOR COSTO POSIBLE. PARA ELLO, DEBEN CONOCERSE LOS RIESGOS QUE PUEDEN CUBRIRSE Y LA COBERTURA QUE SE NECESITA.

EN LA POLIZA DE SEGUROS SE ESPECIFICA LA COBERTURA EN FUNCION DE LA NATURALEZA DE LA PERDIDA O DEL DAÑO, DE LA IMPORTANCIA DE UNO U OTRO Y DE LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE PRODUCE.

POR EJEMPLO, LOS DAÑOS CAUSADOS POR ACCIDENTE DE MAR ES UN RIESGO MAYOR Y SE HAYA CUBIERTO -HASTA CIERTO PUNTO- POR TODAS LAS POLIZAS DE SEGURO MARITIMO. PERO LAS HAY QUE SOLO OBLIGAN A INDEMNIZAR POR DAÑOS CAUSADOS POR EL MAR SI LA POLIZA ES TOTAL O SI EL BARCO HA ENCALLADO, SE HA HUNDIDO, SE HA QUEMADO O HA CHOCADO. OTRAS, EN CAMBIO, SON MAS AMPLIAS, Y SE INDEMNIZAN TAMBIEN LOS DAÑOS PARCIALES CAUSADOS POR EL ACCIDENTE DE MAR NO SOLO EN LOS CASOS CITADOS, SINO TAMBIEN CUANDO SE DEBAN A FENOMENOS ATMOSFERICOS (TEMPORALES, ETC.).

PELIGROS DE MAR

GENERALMENTE, LOS RIESGOS O PELIGROS ESPECIFICOS CUBIERTOS POR UNA POLIZA, NO FIGURAN EN UN SOLO PARRAFO, SINO QUE VAN ENUMERADOS EN DIVERSAS CLAUSULAS COMPRENDIDAS EN DISTINTAS PARTES DE ELLA. EN EL CASO DE MATERIAS PRIMAS, ALGUNAS VECES LAS POLIZAS NO DEFINEN COMPLETAMENTE LA COBERTURA, Y LAS RECLAMACIONES SE RESUELVEN DE ACUERDO CON LOS USOS Y COSTUMBRES DEL COMERCIO.

LOS "PELIGROS DEL MAR" FUNDAMENTALES SE ENUMERAN EN UNA CLAUSULA QUE GENERALMENTE EMPIEZA DE LA SIGUIENTE FORMA:

"LAS AVENTURAS Y RIESGOS QUE NOSOTROS LOS ASEGURADOS SOPORTAREMOS Y TOMAREMOS A NUESTRO CARGO DURANTE ESTE VIAJE SON LOS DEL MAR, BARCOS DE GUERRA, INCENDIO, ENEMIGOS, PIRATAS O CORSARIOS, LADRONES, ECHAZONES..."

EL LENGUAJE ES PINTORESCO, PERO OSCURO. CADA UNO DE LOS VOCABLOS UTILIZADOS EN ESTA CLAUSULA TIENE UN SENTIDO CONCRETO, ACEPTADO POR LOS TRIBUNALES Y COMPRENSIBLE EN EL MUNDO DE LOS SEGUROS., PERO QUE PUEDE DESCONCERTAR O INDUCIR A ERROR A UNA PERSONA QUE DESCONOZCA. A CONTINUACION ENUMERAMOS ALGUNOS DE LOS MAS IMPORTANTES:

"PELIGROS DEL MAR", ESTA EXPRESION SIGNIFICA SOLO "ACCIDENTE", Y NO LOS EMBATES NORMALES DE LOS ELEMENTOS O EXPOSICION A LOS MISMOS A QUE ESTA SUJETO EL BARCO. POR LO TANTO, SE REFIERE A LA ACCION DEL VIENTO Y DE LAS OLAS QUE SALEN DE LO COMUN, COMO TEMPORALES O MAR EMBRAVECIDO, PERO NO, POR EJEMPLO, EL OLEAJE QUE LLEGA A LA CUBIERTA. LA EXPRESION SE REFIERE TAMBIEN A EVENTOS COMO EL ABORDAJE, A ENCALLADURA Y LOS RAYOS.

INCENDIO

COMPRENDE LOS DAÑOS CAUSADOS POR EL INCENDIO MISMO E INDERECTAMENTE LOS OCASIONADOS COMO CONSECUENCIA DE EL, TAL COMO LOS QUE ORIGINE EL HUMO O EL AGUA UTILIZADA PARA APAGAR EL INCENDIO. ABARCA ASIMISMO LAS EXPLOSIONES PRODUCIDAS POR EL INCENDIO, PERO TAMBIEN LAS QUE TENGAN OTRO ORIGEN, A MENOS QUE EN LA POLIZA SE DIGA EXPRESAMENTE LO CONTRARIO.

TODOS LOS DEMAS PELIGROS

ESTA EXPRESION PUEDE DAR LUGAR A INTERPRETACIONES MUY ERRONEAS, PUES NO SIGNIFICA EN REALIDAD "TODOS" LOS PELIGROS A QUE ESTA EXPUESTO UN BARCO, SINO SOLO LA CLASE DE PELIGROS DEL MAR ENUMERADOS EN LA CLAUSULA.

ES POSIBLE AMPLIAR LA COBERTURA DEL SEGURO INCLUYENDO MUCHOS RIESGOS MAS. NUMEROSAS SON LAS CLAUSULAS QUE SE HAN HECHO EX PROFESO PARA UNA RAMA PARTICULAR DEL COMERCIO, TALES COMO LAS DEL COMERCIO DE GRANOS, LAS CONTRA TODO RIESGO DE LA HARINA, LAS DEL YUTE, LAS DE LA FEDERACION DE COMERCIANTES DE LA MADERA, ETC. TODAS ESTAS CLAUSULAS SE DENOMINAN "COMERCIALES".

CLASIFICACION DE LAS AVERIAS

EN GRAN PARTE, LA PROTECCION QUE PROPORCIONA LA POLIZA DE SEGURO MARITIMO SE DETERMINA EN FUNCION DE LA CLASIFICACION DE LAS "AVERIAS".

LA PALABRA "AVERIA" TIENE UNA SIGNIFICACION ESPECIAL EN SEGUROS. SIGNIFICA "PERDIDA PARCIAL"(34). A SU VEZ, PERDIDA PARCIAL PUEDE SIGNIFICAR LA PERDIDA TOTAL DE PARTE DE LA CARGA ASEGURADA O SIMPLEMENTE DAÑO A TODA O PARTE DE LA MISMA.

POR AVERIA SIMPLE O PARTICULAR SE ENTIENDE LA PERDIDA PARCIAL DE PARTE DEL CARGAMENTO.

POR AVERIA GRUESA O COMUN SE ENTIENDE LA PERDIDA QUE AFECTA A TODOS LOS INTERESADOS EN EL CARGAMENTO DEL BARCO Y EN ESTE MISMO. LA AVERIA GRUESA O COMUN HA SIDO DEFINIDA DEL SIGUIENTE MODO: "SACRIFICAR PARCIAL Y DELIBERADAMENTE EL BARCO, EL FLETE, O MERCADERIAS, EN BENEFICIO DE LA SEGURIDAD COMUN DE LA AVENTURA, EN MOMENTOS DE PELIGRO, Y LOS GASTOS EXTRAORDINARIOS QUE EFECTUEN CON EL MISMO OBJETO"(35).

(34) BODAN NOGOREKY, OPB. CIT., ED. TEMAS MARITIMOS, MEXICO 1985, PAG. 108

(35) RICARDO TORRES GAYTAN, OB. CIT., ED. SIGLO XXI, MEXICO 1988, PAG. 136

LA FINALIDAD DE LA OBLIGACION POR AVERIA GRUESA ES REPARTIR LAS PERDIDAS EXPERIMENTADAS NADA MAS QUE POR ALGUNOS DE LOS INTERESADOS EN UN VIAJE, DE MODO QUE TODAS LAS PARTES CONTRIBUYEN EQUITATIVAMENTE A REPARARLAS. POR EJEMPLO, SI UN BARCO ESTA A PIQUE DE ZOZOBRAR DURANTE UNA TEMPESTAD Y SE ECHA PARTE DEL CARGAMENTO POR LA BORDA PARA SALVARLO, SE CONSIDERA QUE LA PERDIDA RESULTANTE ES UNA "AVERIA GRUESA O COMUN". LAS PARTES INTERESADAS EN EL VIAJE, O SEA, LOS PROPIETARIOS DEL CARGAMENTO Y LOS DEL BARCO, HAN DE CONTRIBUIR A PRORRATA A REPONER EL VALOR DE LAS MERCADERIAS PERDIDAS; CADA UNO DE ELLOS TIENE QUE REPARAR UNA PARTE DEL DAÑO, AUNQUE NO HAYA SUFRIDO PERSONALMENTE NINGUNA PERDIDA NI PERJUICIO.

LOS ACCIDENTES ORIGINAN CON FRECUENCIA TANTO PERDIDAS DE AVERIA GRUESA COMO DE AVERIA SIMPLE. SE PUEDE TOMAR COMO EJEMPLO UN INCENDIO QUE SE PRODUZCA EN LA BODEGA DE UN BARCO. LA TRIPULACION APAGA EL FUEGO CON AGUA, PERO PARTE DEL CARGAMENTO QUE ESTA EN LA BODEGA SUFRE DAÑOS PROVOCADOS POR EL MISMO FUEGO. ESTA ES UNA AVERIA SIMPLE. SI LOS PROPIETARIOS DEL CARGAMENTO DAÑADO ESTAN ASEGURADOS CONTRA ESTE RIESGO, RECIBIRAN UNA INDEMNIZACION DE SU COMPAÑIA DE SEGUROS. AHORA BIEN, ESE CARGAMENTO HA SUFRIDO TAMBIEN DAÑOS A CAUSA DEL AGUA UTILIZADA PARA APAGAR EL FUEGO. ESTA ES UNA AVERIA GRUESA. EN ESTE CASO, LOS PROPIETARIOS DEL CARGAMENTO DAÑADO, ESTEN ASEGURADOS O NO, O NO CONTRA ESTE RIESGO, SERAN SUFICIENTEMENTE INDEMNIZADOS DE SU PERDIDA MEDIANTE LA CONTRIBUCION DE TODOS LOS DEMAS PROPIETARIOS DE TODO EL CARGAMENTO -AUNQUE EL SUYO NO HAYA SIDO DAÑADO- Y DE LOS PROPIETARIOS DEL BARCO.

AMPLITUD DE LA COBERTURA

LA AMPLITUD DE LA COBERTURA ABARCA DESDE LA PROTECCION MINIMA DE "PERDIDA TOTAL DEL BARCO SOLAMENTE" A LA MAXIMA DE "CONTRA TODO RIESGO". A CONTINUACION SE RESUMEN LOS DIVERSOS TIPOS DE COBERTURA:

PERDIDA TOTAL DEL BARCO SOLAMENTE
P.T.B.S. (EN INGLES T.L.V.O.)

ES LA COBERTURA MINIMA QUE SE PUEDE OBTENER, Y COMPRENDE EXCLUSIVAMENTE LA PERDIDA TOTAL DEL CARGAMENTO COMO CONSECUENCIA DE LA DEL BUQUE.

PERDIDA TOTAL SOLAMENTE
P.T.S. (EN INGLES: T.L.O.)

CUBRE SOLO LA PERDIDA TOTAL O PERDIDA REPUTADA TOTAL DEL CARGAMENTO ASEGURADO, SE HAYA O NO HUNDIDO POR COMPLETO EL BUQUE. POR EJEMPLO, LA PERDIDA PUEDE RESULTAR DE QUE LAS MERCADERIAS SE HAYAN CAIDO AL MAR AL SER TRANSBORDADAS DE UN BARCO A OTRO.

LIBRE AVERIA SIMPLE
L.A.S. (EN INGLES F.P.A.)

ES LA COBERTURA MINIMA QUE SE UTILIZA GENERALMENTE. ADEMAS DE CUBRIR LAS PERDIDAS TOTALES Y DE AVERIA GRUESA, ESTE SEGURO PESE A SU NOMBRE, CUBRE LAS PERDIDAS PARCIALES DE AVERIA SIMPLE, PERO SOLO SI EL BARCO HA ENCALLADO, SE HA HUNDIDO O QUEMADO, HA SUFRIDO UN INCENDIO O UN ABORDAJE.

SEGUN LAS CONDICIONES DEL SEGURO EN EL REINO UNIDO, LAS PERDIDAS PARCIALES SE HALLAN INCLUIDAS SI EL BARCO ENCALLA, SE HUNDE O SE QUEMA, AUNQUE ESTOS ACCIDENTES NO CAUSEN REALMENTE DAÑO AL CARGAMENTO; PERO EN EL CASO DEL BARCO QUE SUFRA UN INCENDIO (EN OPCION AL BARCO DESTRUIDO POR EL FUEGO: "QUEMADO") O UN ABORDAJE, EL DAÑO PARCIAL TIENE QUE HABER SIDO REALMENTE PROVOCADO POR EL FUEGO O EL ABORDAJE PARA QUE EL SEGURO LO INDEMNICE. SEGUN LAS CONDICIONES FIJADAS EN LOS ESTADOS UNIDOS, CUALQUIERA DE DICHS ACCIDENTES DEBE HABER PROVOCADO EFECTIVAMENTE EL DAÑO DE AVERIA SIMPLE PARA DAR DERECHO DE INDEMNIZACION.

CON AVERIAS (C.A.; EN INGLES: W.A.). ESTA MODALIDAD AMPLIA LA COBERTURA Y ABARCA LIMITES MAS EXTENSOS DE PERDIDAS PARCIALES DE AVERIA SIMPLE., UNA POLIZA COMPLETA DE ESTA CLASE DE DERECHO A LA INDEMNIZACION DE DAÑOS PARCIALES PROVOCADOS POR LOS PELIGROS DEL MAR SI DICHS DAÑOS SON SUPERIORES A UN PORCENTAJE ESPECIFICADO DEL VALOR DEL CARGAMENTO ASEGURADO, GENERALMENTE EL 3% . SI EL BARCO ENCALLA, SE HUNDE, SE QUEMA O SUFRE UN INCENDIO O CHOQUE, O AMBOS SIMULTANEAMENTE, DE REGIR EL PORCENTAJE MINIMO FIJADO, Y LA COMPAÑIA INDEMNIZA TODOS LOS DAÑOS.

PRACTICAMENTE, LA COBERTURA ADICIONAL QUE SE OBTIENE CON UN SEGURO DEL TIPO "CON AVERIA", EN OPCION AL DE LA MODALIDAD "LIBRE DE AVERIA SIMPLE", CONSTITUYE UNA PROTECCION CONTRA LOS DAÑOS PROVOCADOS POR LOS FENOMENOS ATMOSFERICOS, YA QUE ESTE ULTIMO SEGURO CUBRE TAMBIEN LOS OTROS "PELIGROS DEL MAR".

HAY OTROS RIESGOS ESPECIFICOS MAS QUE PUEDEN CUBRIRSE MEDIANTE CLAUSULAS INCLUIDAS EN LAS POLIZAS DE LIBRE AVERIA SIMPLE Y CON AVERIA. COMPENDEN NO SOLO LOS PELIGROS DEL

MAR, SINO RIESGOS COMO LOS DAÑOS PROVOCADOS POR GANCHOS, ACEITE, LLUVIA, MOJADURA POR HACER AGUA EL BUQUE O POR AGUA DULCE, HURTO, ENTREGA INCOMPLETA O FALTA DE ENTREGA, HUMEDAD DE LA BODEGA, CONTACTO CON OTROS CARGAMENTOS, DERRAME O ROTURA.

SE UTILIZAN DIVERSAS CLAUSULAS PARA CUBRIR CIERTAS MERCADERIAS CONTRA RIESGOS ESPECIALES, TALES COMO LA DE VALOR PROVISIONAL PARA LOS GRANOS, LA DE SUSTITUCION PARA LA MAQUINARIA, LA DE LOS SACOS AVERIADOS PARA EL CAFE Y EL CACAO, LA DE LAS ETIQUETAS PARA LOS ARTICULOS ENVASADOS, ETC.

LA CLAUSULA CONTRA "TODO RIESGO" ES LA MAS AMPLIA DE TODAS LAS CORRIENTES. PERO CONTRARIAMENTE A LO QUE SU NOMBRE SUGIERE, NO LOS CUBRE REALMENTE "TODOS". EN EFECTO, ESTA CLAUSULA EXCLUYE LOS DAÑOS CAUSADOS POR LA GUERRA, LAS HUELGAS, LOS MOTINES, ETC. (ESTOS RIESGOS PUEDEN CUBRIRSE CON UNA CLAUSULA APARTE) Y PROTEGE SOLAMENTE CONTRA LAS PERDIDAS O DAÑOS MATERIALES PRODUCIDOS POR CAUSAS EXTERNAS.

CASOS NO ASEGURADOS

PARA TENER UNA IDEA CLARA DE LO QUE SIGNIFICA REALMENTE "TODO RIESGO", DEBE DARSE A LOS VOCABLES "RIESGO" Y "CAUSAS EXTERNAS", LA ACEPCION QUE SE LES DA EN LA ESFERA DE LOS SEGUROS. UN RIESGO ES "ALGO QUE PUEDE SUCEDER, PERO NO QUE TIENE QUE SUCEDER"(36). EN OTRAS PALABRAS, ES UNA POSIBILIDAD QUE PUEDE SURGIR DE MANERA FORTUITA, POR ACCIDENTE, PERO NO UNA COSA INEVITABLE.

(36) OSCAR VASQUEZ DEL MERCADO, OB. CIT., ED. PORRUA, MEXICO 1986, PAG 320

ESTO SIGNIFICA QUE EL SEGURO MARITIMO NO CUBRE LA CLASE DE DAÑOS QUE PUEDE ESPERARSE QUE SE PRODUZCAN EN CONDICIONES NORMALES POR RAZON DE LA PROPIA NATURALEZA DE LAS MERCADERIAS, O SEA, DE SU "VICIO PROPIO". POR EJEMPLO, SI LA MANTEQUILLAS SE VUELVE RANCIA DURANTE UN VIAJE QUE NO HA SIDO INTERRUPTIDO POR NINGUN ACCIDENTE, ESTE DAÑO SE CONSIDERA QUE ES LA CONSECUENCIA DE UN VICIO PROPIO, Y NO ESTARA CUBIERTO POR LA POLIZA. OTRO CASO DE ESTE MISMO GENERO SERA SI NO SE EMBALA ADECUADAMENTE VAJILLA FRAGIL. SI SE ROMPE, SE DEBERA A UN VICIO PROPIO; EN OTRAS PALABRAS, A CAUSAS "INTERNAS", PERO NO "EXTERNAS", INCLUSO AUNQUE SE MANEJEN LOS FARDOS BRUSCAMENTE.

EL VICIO PROPIO ESTA EXCLUIDO ESPECIFICAMENTE DE LA CLAUSULA DE COBERTURA CONTRA TODO RIESGO, Y SU EXCLUSION ES TACITA EN TODAS LAS POLIZAS DE SEGUROS, SIN QUE SEA NECESARIO MENCIONARLA EXPRESAMENTE.

EL RETRASO SE EXCLUYE TAMBIEN EXPRESAMENTE POR LO GENERAL, PERO DE MODO IMPLICITO EN TODAS LAS POLIZAS EN CUALQUIER CASO. ESTO SIGNIFICA QUE SI LAS MERCADERIAS SE RETRASAN EN EL VIAJE Y SE PRODUCE UNA PERDIDA A CAUSA DE QUE EL RETRASO PROVOQUE SU DETERIORO O UNA DISMINUCION DE SU VALOR COMERCIAL, DICHA PERDIDA NO ESTA CUBIERTA. EN EL CASO DE PRODUCTOS ESPECIALMENTE DELICADOS, COMO LA CARNE O LA MANTEQUILLA, ES POSIBLE MODIFICAR LA POLIZA, PARA QUE SE REPRE EL DAÑO MATERIAL PRODUCIDO POR EL RETRASO, PERO AUN ASI, EL RETRASO DEBE OBEDECER GENERALMENTE A CIRCUNSTANCIAS FORTUITAS DENOMINADAS RIESGO.

OTRAS EXCLUSIONES

ES EVIDENTE QUE ES IMPORTANTE CONOCER CONTRA QUE RIESGOS NO PROTEGE EL SEGURO MARITIMO COMO LOS QUE CUBRE. TODA POLIZA DE SEGURO ESTA EXTENDIDA CON ARREGLO A CIERTAS CONDICIONES FUNDAMENTALES, O GARANTIAS IMPLICITAS, QUE NO FIGURAN EN ELLA, PERO QUE SE HAYAN RESPALDADAS POR LA JURISPRUDENCIA SENTADA AÑO TRAS AÑO. SI SE VIOLAN DICHAS CONDICIONES, EL SEGURO PUEDE SER INVALIDADO Y LOS ASEGURADORES TIENEN DERECHO A RECHAZAR TODA RECLAMACION.

"EL PRINCIPIO MAS IMPORTANTE DE LOS SEGUROS ES TAL VEZ EL DE ABSOLUTA BUENA FE"(37). ESTO SIGNIFICA QUE EL ASEGURADO SE OBLIGA A REVELAR AL ASEGURADOR TODOS HECHOS CONCERNIENTES AL RIESGO CUANDO SE FIRMA LA PROPUESTA DE SEGURO. SI POR EJEMPLO, UN EXPORTADOR HACE UNA DECLARACION FALSA RESPECTO A LA CALIDAD DEL EMBALAJE UTILIZADO Y SE PRODUCE UNA ROTURA, LA COMPAÑIA DE SEGUROS PUEDE NEGARSE A PAGAR EL DAÑO.

TODAS LAS POLIZAS DE SEGUROS LLEVAN TAMBIEN IMPLICITA LA OBLIGACION DEL ASEGURADO DE ATENERSE A LOS USOS Y COSTUMBRES COMERCIALES SEGUIDOS CORRIENTEMENTE PARA UN PRODUCTO DETERMINADO, Y DE NO CUBRIR A SU PERDIDA VOLUNTARIAMENTE O POR NEGLIGENCIA. OTRA OBLIGACION TACITA ES QUE LA OPERACION HA DE SER LEGAL.

LOS CONTRATOS DE SEGUROS PUEDEN EXPRESAMENTE LIMITAR LA COBERTURA EN EL CASO DE MERCADERIAS O CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES. EN CONSECUENCIA, PUEDEN EXCLUIRSE LOS SIGUIENTES SINIESTROS DE UN CONTRATO: PERDIDAS POR DERRAME O DESGARRO DE LAS MERCADERIAS QUE VAN EN SACOS; INCENDIOS DE COMBUSTION

(37) GEORGE RIPERT, "COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO", ED. TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA, BUENOS AIRES 1954, PAG. 186

ESPONTANEA DEL ALGODON O DE LOS "LINTERS" DE ALGODON;
SOLIDIFICACION DE ACEITE DE PALMA O DE COCO, A MENOS QUE VAYA
ALMACENANDO EN LUGARES CON CALEFACCION.

TAMBIEN SE EXCLUYEN DE LA COBERTURA DEL SEGURO LAS
PERDIDAS COMERCIALES ACEPTADAS, YA SEA MEDIANTE UNA
DECLARACION FORMAL DE LA POLIZA, YA SEA DE MANERA IMPLICITA. SE
TRATA DE PERDIDAS ORDINARIAS, QUE NO SE PUEDEN EVITAR, COMO LA
DISMINUCION Y EVAPORACION EN LAS MERCADERIAS A GRANEL, O LA
INFESTACION (EN EL CASO DE LA COMPRA). SE ENTIENDE QUE DICHO
TIPO DE PERDIDA ES NORMAL Y SE TIENE EN CUENTA EN EL PRECIO DE
VENTA. SIN EMBARGO, ES POSIBLE, BAJO CIERTAS CONDICIONES,
AMPLIAR LA COBERTURA DEL SEGURO PARA INCLUIR PERDIDAS COMO
LAS PRODUCIDAS POR DERRAME, AÑADIENDO UNA CLAUSULA QUE
ESPECIFIQUE QUE DICHAS PERDIDAS SE CONSIDERAN CON
INDEPENDENCIA DEL PORCENTAJE.

CASI SIEMPRE SE DECLARAN EN LA POLIZA OTRAS EXCLUSIONES,
QUE COMPREDEN LA CLAUSULA CORRIENTE DE LIBRE DE
APRESAMIENTO Y EMBARGO (L.A.E.; EN INGLES: F.C. AND S.), LA CUAL
EXCLUYE PERDIDAS PROVOCADAS POR LA GUERRA O POR HECHOS
SIMILARES; Y LA DE LIBRE DE HUELGAS, MOTINES O DISTURBIOS
(L.H.M.D.; EN INGLES F.S.R. AND C.C.), QUE EXCLUYE LAS PERDIDAS
RESULTANTES DE SUCESOS DE ESTE GENERO. PARA QUE PUEDAN
INCLUIRSE ESTOS RIESGOS, HAY QUE SUPRIMIR LAS CLAUSULAS
CORRESPONDIENTES Y AÑADIR A LAS POLIZAS OTRAS QUE LOS
ABARQUEN O EXTENDERSE UNA POLIZA POR SEPARADO CONTRA TALES
RIESGOS.

OTRA CLAUSULA CONCIERNE A LOS NARCOTICOS PELIGROSOS, Y
EN ELLA SE ESTIPULA QUE LAS PERDIDAS QUE SUFRAN LAS REMESAS
DE ESTOS NARCOTICOS, POR EJEMPLO EL OPIO, NO SE INDEMNIZARAN,
A MENOS QUE SE CUMPLAN CIERTOS REQUISITOS BIEN ESPECIFICADOS.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

1. EL DERECHO INTERNACIONAL, TANTO PUBLICO COMO PRIVADO, HA REGULADO LAS RELACIONES DE MANERA ARMONICA ENTRE LOS PAISES Y SUS CIUDADANOS, SEAN PERSONAS FISICAS O MORALES, QUE NO SOLAMENTE ESTABLECE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES QUE SUSCRIBEN TRATADOS BILATERALES O MULTILATERALES, SINO TAMBIEN LOS LINEAMIENTOS PARA ENCAUZAR QUE LAS RELACIONES CONTRACTUALES SE LLEVEN EN FORMA HOMOGenea, DANDO COMO RESULTADO UN CONJUNTO DE NORMAS QUE SIRVEN DE BASE PARA DIRIMIR LAS CONTROVERSIAS QUE PUDIERAN SURGIR ENTRE LOS FIRMANTES.

LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS COMO ORGANISMO RECTOR DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES, SE ENCUENTRA CONFORMADO POR ORGANOS ESPECIALIZADOS EN DIVERSOS RUBROS QUE SE ORIENTAN A CREAR UN MARCO JURIDICO, PARA QUE LOS PAISES SIGNATARIOS ACTUEN EN CONDICIONES DE EQUIDAD, RESPETO Y CORDIALIDAD.

EN ESTE SENTIDO, LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) HA SIDO UNA DE LAS INSTANCIAS A NIVEL MUNDIAL QUE HA IMPULSADO LA UNIFICACION DE CRITERIOS EN CUANTO AL ESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ADUANALES; REGULACION DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, SEGUROS, CONTENEDORES, FLETES Y TRANSPORTE MULTIMODAL; ENTRE OTROS, ASI COMO FOMENTAR LA ELIMINACION DE RESTRICCIONES INNECESARIAS APLICADAS POR GOBIERNOS, ADEMAS DE OPERAR COMO

ORGANO CONSULTOR PARA EVITAR PRACTICAS DESLEALES DE EMPRESAS DE NAVEGACION MARITIMA.

2. DEL ANALISIS AL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACION SE OBSERVA QUE LA EXPORTACION MARITIMA ES UN RUBRO DE GRAN IMPORTANCIA EN EL SE HAN FIJADO GRAN PARTE DE LAS EXPECTATIVAS DE LOS PAISES EN VIAS DE DESARROLLO PARA EL CRECIMIENTO, DEBIDO A QUE ESTE TIPO DE EXPORTACIONES ABARCA UN 80% DEL TOTAL DE PRODUCTOS COMERCIALIZADOS A NIVEL MUNDIAL.

MEXICO ES UN PAIS PRIVILEGIADO POR SUS EXTENSOS LITORALES TANTO EN EL OCEANO PACIFICO COMO EL ATLANTICO, QUE SE HAYA ORIENTADO HACIA UNA CONSOLIDACION DE SU INFRAESTRUCTURA EXISTENTE EN LOS PUERTOS Y QUE TIENE QUE ENFRENTAR UNA PROBLEMÁTICA DE EQUIPAMIENTO OBSOLETO Y REGULACIONES, QUE PROVOCAN RETRASOS SIGNIFICATIVOS EN EL PROCESO DE EXPORTACION, LO QUE CONLLEVA A UN AUMENTO DE COSTOS, YA SEA POR LA LENTITUD EN SUS MANIOBRAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN PUERTO POR LA CARENCIA DE SISTEMAS MODERNOS DE EMBARQUE DE CONTENEDORES, ASI COMO PROBLEMAS DE ALMACENAJE, QUE SE VEN AGRAVADOS POR LA FALTA DE CELERIDAD EN LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS NECESARIOS PARA LA EXPORTACION.

LAS POLITICAS QUE SE HAN EMITIDO PARA FOMENTAR LA EXPORTACION HAN PROPICIADO ACCIONES POCO ESTRUCTURADAS, ES DECIR, AL NO CONTAR CON PUERTOS DE INFRAESTRUCTURA ADECUADA Y CON LEGISLACIONES QUE ENTORPECEN ESTE PROCESO SE HA OCASIONADO UN REZAGO EN NIVELES DE COMPETITIVIDAD DE LOS PRODUCTOS NACIONALES, POR LO QUE SE DEBERA CONCIENTIZAR A LOS

LEGISLADORES SOBRE LOS BENEFICIOS ECONOMICOS DE ESTE RUBRO, PARA QUE PROMULGEN UNA REGLAMENTACION UNICA QUE OTORGE INCENTIVOS FISCALES Y ADMINISTRATIVOS AL PRODUCTOR NACIONAL SOBRE LOS REQUERIMIENTOS NECESARIOS PARA EXPORTAR PRODUCTOS DE CALIDAD, Y ASI REPRESENTA UN ATRACTIVO PARA EL BENEFICIO DEL PRODUCTOR, LO QUE PERMITIRA UNA MAYOR CAPTACION DE DIVISAS PARA LA NACION. ASIMISMO, ES NECESARIO QUE EL EJECUTIVO PROGRAME LA MODERNIZACION DE PUERTOS PARA CONTRIBUIR CON LA CELERIDAD QUE ESTE PROCESO NECESITA, CON LA META DE TENER UN MEXICO EXPORTADOR Y NO SOLAMENTE UN PAIS MAQUILADOR.

ES POR ELLO, QUE EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ES UNO DE LOS PILARES DE LA ACTUAL ADMINISTRACION PARA MODERNIZAR ESTE RUBRO, CUYO OBJETIVO CONSISTE EN CONTAR CON PUERTOS A NIVELES DE PRODUCTIVIDAD INTERNACIONAL PARA BENEFICIO DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO; SISTEMAS DE CABOTAJE PARA LA TRANSPORTACION DE BIENES A LARGAS DISTANCIAS QUE PERMITAN UN MEJOR EQUILIBRIO EN LA UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MODOS DEL TRANSPORTE; Y, APOYAR LA GENERACION DE EMPLEOS Y DIVISAS A PARTIR DEL FOMENTO DE POLOS DE DESARROLLO REGIONAL EN LOS LITORALES PARA LA INDUSTRIA, EL TURISMO Y LA PESCA.

TAMBIEN RESULTA RELEVANTE MENCIONAR QUE UNO DE LOS PROPOSITOS DEL GOBIERNO, ES PROMOVER LA PARTICIPACION DE LA INVERSION PRIVADA EN LA EXPANSION PORTUARIA, POR LO CUAL SE OTORGAN FACILIDADES Y SE SIMPLIFICAN TRAMITES ADMINISTRATIVOS PARA HACER ATRACTIVO Y REDITUABLE ESTE TIPO DE OPERACIONES.

3. LA PARTICIPACION DE NUESTRO PAIS EN EL ENTORNO MARITIMO MUNDIAL, A TRAVES DE LA RATIFICACION DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES, HA PERMITIDO TENER AVANCES SIGNIFICATIVOS EN EL AMBITO COMERCIAL Y DE COOPERACION RECIPROCA, COADYUVANDO AL DESARROLLO DE ESTUDIOS Y CONVENCIONES PARA UNIFORMAR LA COMPRA-VENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS, EL ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL O LOS ASPECTOS JURIDICOS DE LA TRANSPORTACION MARITIMA. ASIMISMO, LAS EXPERIENCIAS OBSERVADAS EN OTROS MERCADOS COMO EL CASO EUROPEO EN LA CREACION DE "CONTRATOS TIPO" O "CONDICIONES GENERALES", QUE CONSISTEN EN ARMONIZAR LAS PRACTICAS Y USOS MERCANTILES CONFORME A CRITERIOS COMUNES DE DOCUMENTACION Y OPERACION EN LOS PAISES INTEGRANTES DE ESA COMUNIDAD, PUEDEN IMPLEMENTARSE POR MEXICO EN SUS ESTRATEGIAS PARA SU INCLUSION EN TRATADOS CON OTRAS NACIONES, TALES COMO EL REFERENTE AL LIBRE COMERCIO EN NORTEAMERICA O EL DE LA CUENCA DEL PACIFICO, LO QUE AUXILIARA A LA COMPRESION DE LAS BASES DE CONTRATACION PARA EMPRESAS, A EFECTO DE EVITAR QUE LAS LEGISLACIONES DOMESTICAS SE CONTRAPONGAN Y OCASIONEN CONTROVERSIAS LEGALES QUE HAGAN NECESARIA LA PARTICIPACION DEL ARBITRAJE INTERNACIONAL, CLARO ESTA QUE DICHA PROPUESTA AUN SE ENCUENTRA LEJOS DE CONSOLIDARSE, POR LO QUE ES CONVENIENTE ESPECIFICAR EN LOS CONTRATOS ANTE QUE INSTANCIA INTERNACIONAL SE DEBERAN DIRIMIR LOS POSIBLES PROBLEMAS QUE PUDIERAN SURGIR TANTO EN LA INTERPRETACION COMO EN LA EJECUCION DE LOS MISMOS.
4. EN CUANTO A LOS TRAMITES DE LOS SISTEMAS DE VENTAS EN EL EXTERIOR, SE HIZO PATENTE QUE EL PRODUCTOR NACIONAL QUE PRETENDE EXPORTAR CONOZCA LAS DIFERENTES FORMAS DE LLEVARLAS A CABO, YA QUE LA DESINFORMACION Y

DESCONOCIMIENTO DEL FUTURO EXPORTADOR LO ATEMORIZAN PARA LA REALIZACION DE ESTE PROCESO DE COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS EN EL AMBITO INTERNACIONAL, POR LO QUE SE SUGIERE SOLUCIONAR ESTE PROBLEMA A TRAVES DE UN ORGANO QUE CONCENTRE INFORMACION AL RESPECTO Y FACULTADES PARA OTORGAR LA DOCUMENTACION NECESARIA, ASI COMO BRINDAR ASESORIA A LOS PRODUCTORES, YA QUE EN LA ACTUALIDAD, LAS PRIMERAS TRANSACCIONES QUE SON REALIZADAS SE VEN ENCARECIDOS LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS POR LOS ERRORES DEL EXPORTADOR OCASIONADOS POR EL DESCONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MAS ADECUADOS A SU TIPO DE PRODUCTO, LO QUE OCASIONA UN INCREMENTO EN LA DESCONFIANZA DEL EXPORTADOR.

5. EN LA MAYORIA DE LOS PAISES EN PROCESO DE DESARROLLO, SE TIENE LA INVETERADA COSTUMBRE DE CONCERTAR SUS IMPORTACIONES BAJO CONDICIONES DE COSTO, SEGURO Y FLETE (CIF) Y NEGOCIAR SUS EXPORTACIONES BAJO BASES FRANCO ABORDO (FOB), O SEA QUE VENDEN O COMPRAN SUS PRODUCTOS UBICADOS EN EL PUERTO DE SU PAIS ABANDONANDO LA CONTRATACION A EMPRESAS EXTRANJERAS PARA SU TRANSPORTACION. YA QUE OCASIONAN AUMENTO EN COSTOS Y PERDIDA DE DIVISAS PARA EL IMPORTADOR O EXPORTADOR E INDIRECTAMENTE PARA EL PAIS, YA QUE SI SE CONTRATARON TRANSPORTISTAS NACIONALES LOS CUALES CONCEDEN BONIFICACIONES A FAVOR DE CONTRATANTES ASIDUOS A ESTE TIPO DE TRANSPORTE, CON LO QUE PROVOCARIAN UNA DISMINUCION EN COSTOS Y AUMENTO EN LA CAPTACION DE RECURSOS A EMPRESAS NACIONALES CONSOLIDANDO LA ECONOMIA DEL PAIS. ESTA PROBLEMÁTICA SE VE REFLEJADA EN LOS PAGOS QUE REALIZA MEXICO POR CONCEPTO DE FLETES MARITIMOS PARA EXPORTAR, LOS CUALES ASCIENDEN A UNOS 2 MIL MILLONES DE DOLARES ANUALES,

DEBIDO A QUE EL 97% DE LOS BUQUES QUE MOVILIZAN EL COMERCIO EXTERIOR SON EXTRANJEROS.

POR LO ANTERIOR, LAS POLITICAS DEL EJECUTIVO DEBEN ENCAMINARSE A DESARROLLAR UNA FLOTA MERCANTE NACIONAL ADECUADA A LA PRODUCCION PARA EXPORTACION QUE REQUIERE EL PAIS, PERO CABE SEÑALAR QUE TIENE QUE SER EN TERMINOS COMPETITIVOS EN COSTOS DE OPERACION. DE IGUAL FORMA DEBE IMPLEMENTAR LA CAPACITACION A OPERADORES Y PERSONAL DE PUERTO, ASI COMO FORTALECER LAS 3 ESCUELAS NAUTICAS DEL PAIS PARA LA PREPARACION E INSTRUCCION DE OFICIALES Y TRIPULACION EN GENERAL.

6. LOS BANCOS INTERVIENEN DE UNA FORMA PRIMORDIAL EN LAS FORMAS DE PAGO DE LA EXPORTACION EN GENERAL, PERO LAS ACTUALES TARIFAS INCREMENTAN LOS COSTOS, DE TAL MANERA QUE LA TRANSPORTACION MARITIMA NACIONAL SE VE AFECTADA PERDIENDO AUN MAS SU COMPETITIVIDAD ANTE OTROS PAISES. SIN EMBARGO SE PODRIA DISMINUIR EL PROBLEMA SI EL BANCO CENTRAL DE MEXICO OFRECIERA ESTIMULOS POR EL COSTO QUE ORIGINA EL MANEJO DE ESTAS CARTAS DE CREDITO. CON ESTO NO SE QUIERE DECIR QUE LOS BANCOS SON CAUSA DE DETERIORO EN LA EXPORTACION MARITIMA, YA QUE ES EL MEDIO MAS SEGURO DE REALIZAR UN OPERACION DE ESTA INDOLE, OBSERVANDOSE ESTO EN EL CREDITO DOCUMENTARIO POR SER REGLAS UNIFORMES PARA TODOS LOS PAISES SOCIOS DE LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL, LO QUE BENEFICIA CONSIDERABLEMENTE A LAS PARTES EN CASOS DE CONFLICTOS YA QUE SE DEBEN APEGAR A LOS TRIBUNALES Y ARBITRAJES DE LA PROPIA CAMARA.
7. REFERENTE A LA TRAMITACION Y PAGO DE DERECHOS, SE OBSERVA LA COMPLEJIDAD DE ESTE PROCEDIMIENTO NO SOLO EN LA

ENTRADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE LA EMBARCACION, SINO QUE ES PEOR AUN, LO COSTOSO Y COMPLICADO DE LAS INSPECCIONES Y DERECHOS QUE SON CUBIERTOS POR COMPRADOR O VENDEDOR SEGUN EL CASO. PARA ELLO RECOMENDAMOS LA SIMPLIFICACION DE PROCEDIMIENTOS, YA QUE EXISTEN REQUERIMIENTOS OBSOLETOS QUE NO ESTAN ACORDES CON LAS POLITICAS ACTUALES. ASIMISMO, HAY QUE REITERAR LA DIVERSIFICACION DE LEYES Y REGLAMENTOS QUE SE ENCUENTRAN DISPERSOS Y QUE PODRIAN SEN CONJUNTADOS EN UN MANUAL PARA EXPORTADORES, FACILITANDO LA PROBLEMÁTICA DE TRAMITACION DE REQUISITOS.

LAS POLITICAS DE LIBRE COMERCIO CON OTROS PAISES HAN OCASIONADO UN INTERES EN PRODUCTORES NACIONALES CON PERSPECTIVAS DE EXPORTAR, YA QUE EL LIBRE ACCESO A EXPORTAR E IMPORTAR ES UNA DE LA METAS DE CUALQUIER PRODUCTOR CON INICIATIVA. POR ESO, ADEMÁS DE LOS 4 PUERTOS DE ALTA EFICIENCIA EN EL PAIS (MANZANILLO, LAZARO CARDENAS, ALTAMIRA Y VERACRUZ), SE DEBERA IMPULSAR PUERTOS COMO PROGRESO, TOPOLOBAMPO Y PICHILINGUE, ASI COMO REHABILITAR LOS EQUIPOS PORTUARIOS, YA QUE LOS ACTUALES SISTEMAS DE TRANSPORTE AGILIZAN LAS VENTAS Y PUERTOS CON ADECUADOS SISTEMAS DE EMBALAJE DE CONTENEDORES Y PALETAS DE UNIDADES DE CARGA FACILITARIAN LAS EXPORTACIONES DEL PAIS.

BIBLIOGRAFIA

ARELLANO GARCIA, CARLOS. "DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO". EDITORIAL PORRUA. MEXICO 1980.

BOSCH GARCIA, CARLOS. "MEXICO FRENTE AL MAR". UNAM. MEXICO 1981.

BUSTAMANTE AHUMADA, ROBERTO. Y OTROS AUTORES. "INGENIERIA MARITIMA". EDICIONES TEMAS MARITIMOS, S. DE R. L. MEXICO 1976.

CERVANTES AHUMADA, RAUL. "DERECHO MARITIMO". EDITORIAL HERRERO, S.A. MEXICO 1984.

FROMM, GARY. "LA INVERSION EN EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO ECONOMICO". EDICIONES TROQUEL MEXICO 1986.

GOSS, R. O. "STUDIES IN MARITIME ECONOMICS". CAMBRIDGE UNIVERSITY. ENGLAND 1981.

HERNANDEZ DE LAHA, FERNANDO. "PUERTOS". UNAM. MEXICO 1983.

HERNANDEZ IZAL, SANTIAGO. "ECONOMIA MARITIMA". EDITORIAL CADI. BARCELONA 1976.

KORIAKIN, S. F. "ECONOMIA DEL TRANSPORTE MARITIMO". EDITORIAL MIR. MOSCU 1978.

MARTINEZ DEL RIO DE REDO, MARITA. "EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO". ARTES DE MEXICO. MEXICO 1975.

NACIONES UNIDAS. "EMPRESAS MULTINACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO". DOCUMENTO. NUEVA YORK 1972.

NAGOREKY, BODAN. "LOS PROBLEMAS PORTUARIOS EN LOS PAISES EN DESARROLLO". EDICIONES TEMAS MARITIMOS. MEXICO 1985.

PEREZNIETO CASTRO, LEONEL. "DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO". EDITORIAL HARLA. MEXICO 1984.

PINA DE, RAFAEL. "DICCIONARIO DE DERECHO". EDITORIAL PORRUA. MEXICO 1981.

RIPERT, GEORGE. "COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO". TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA. BUENOS AIRES 1954.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. "EVOLUCION Y TRAYECTORIA DE LA TECNICA DE TARIFICACION EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES". S.C.T. MEXICO 1982.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. "CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE MARITIMO SUSCRITOS POR MEXICO". S.C.T. MEXICO 1988.

SEPULVEDA, CESAR. "DERECHO INTERNACIONAL". EDITORIAL PORRUA. MEXICO 1984.

TENA RAMIREZ, FELIPE. "LEYES FUNDAMENTALES DE MEXICO". EDITORIAL PORRUA. MEXICO 1987.

THE INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS. "SHIPPING STATISTICS". BREMEN 1987.

TORRES GAYTAN, RICARDO. "TEORIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL". EDITORIAL SIGLO XXI. MEXICO 1988.

VARIOS AUTORES. "I CURSO IBEROAMERICANO DE PLANIFICACION, EXPLOTACION Y DIRECCION DE PUERTOS". ESPAÑA 1980.

VASQUEZ DEL MERCADO, OSCAR. "CONTRATOS MERCANTILES".
EDITORIAL PORRUA. MEXICO 1986.

WITKER, JORGE Y PEREZNIETO, LEONEL. "ASPECTOS
JURIDICOS DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO". EDITORIAL
U.N.A.M. NUEVA IMAGEN. MEXICO 1980.

TEXTOS LEGALES

CONSTITUCION POLITICA MEXICANA. EDICIONES ANDRADE.
MEXICO 1988.

LEGISLACION ADUANERA. EDITORIAL PORRUA.
MEXICO 1990.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. EDICIONES
ANDRADE. MEXICO 1989.