



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

**"ELEMENTOS JURIDICOS EN EL CONTEXTO DEL
COMERCIO VIA MARITIMA INTERNACIONAL".**

T E S I S

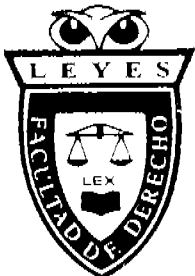
PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

GILBERTO GARCIA SALAS

ASESOR: LIC. ERNESTO REYES CADENA



CD. UNIVERSITARIA, D. F.

2005

11344480



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: García Salas Gilberto

FECHA: 26 de Mayo de 2005

FIRMA: 



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ
DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P R E S E N T E.

El alumno **GARCIA SALAS GILBERTO** inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada "**ELEMENTOS JURÍDICOS EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO VÍA MARÍTIMA INTERNACIONAL.**" dirigida por el **LIC. ERNESTO REYES CADENA**, trabajo que después de su revisión por quien suscribe, fue aprobado por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas, en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la fracción II del artículo 2º de la Ley Orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18,19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes Profesionales, solicito de usted ordene la realización de los tramites tendientes a la celebración del examen profesional del alumno mencionado.

El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) de aquel en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caduca la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente, sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen, haya sido impedida por causa grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad.

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. Universitaria, a 6 de diciembre de 2004

DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA.
DIRECTORA DEL SEMINARIO

Mi agradecimiento:

A Dios, creador de cielo y tierra en su infinita generosidad y perdón a mi vida, en tiempos de angustia, no encuentro las palabras para agradecer, mas muchas gracias mi Rey.

A los discípulos de la Iglesia de Cristo en México.

A mis padres: *Delfina Salas Ortiz*, muchas gracias mamá por tu valioso apoyo económico y el sustento que me diste durante largos años y a la memoria de *Alejandro García Mendoza*, gracias padre por tus años de trabajo y tu esfuerzo en nuestros años de carencias y rezago social.

A la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, Institución de vanguardia que ha forjado el desarrollo del conocimiento superior en México.

A las personas que hicieron posible esta investigación, especialmente al Licenciado *Ernesto Reyes Cadena*, gracias maestro por su incansable apoyo, durante largos meses, trabajo constante y revisiones al tema.

Maestra en Derecho *Nora Ramírez Flores*, gracias maestra por su valiosa ayuda en los inicios de la presente investigación.

Doctora *María Elena Mansilla y Mejía*, gracias maestra por su importante labor en la docencia e investigaciones jurídicas, en bien de nuestra Facultad.

Licenciado en Ciencia Política *Gilberto Salas Ortiz*, gracias por la orientación metodológica –los libros de metodología–, que rindieron sus propios resultados.

Maestra en Economía *Lorena Méndez Aguilar*, gracias por la orientación económica –en la lectura, sugerencias y críticas al protocolo–, fue de gran ayuda.

Trabajadora Social *Blanca Hernández González*, el apoyo valioso en los preliminares de esta investigación –la ayuda fue trascendental–, y ofrezco mi más sincero agradecimiento.

Mis amigos –los quiero mucho–, gracias por estar a mi lado en momentos agradables y difíciles, hemos compartido sueños, esperanzas y trabajo para bien nuestro, a ustedes, ofrezco un sincero agradecimiento a: *Yibrán Daniel, Gustavo Juárez, Raúl Gutiérrez, Pedro Santiago, Andrés Jacinto, Alberto Santiago, Carlos Ortega, José Refugio, Jorge Hernández, Jorge Rangel, Héctor Cárdenas, Edgar Mejía, Francisco Mendoza, Luis Camacho, Odilia Robles, Iris Quintana, Angélica García, Esther Quiroz, Maribel Zapote, Rosa Villegas, Eva García, Martha Beatriz, Piedad Palmeros, Karina Mejía, Beatriz Sánchez, Clara Luz Escalante y Alejandrina Salazar.*

Mis hermanos: *Maurilio, Ángela, Deolegario* y familiares, gracias por el trabajo de ustedes en largos años y por la ayuda recibida en los momentos difíciles.

HOPE WORLD WIDE, institución de asistencia privada que brinda ayuda humanitaria –estamos a su lado–, comprometida con las causas más nobles en asistencia social.

ÍNDICE

ELEMENTOS JURÍDICOS EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO VÍA
MARÍTIMA INTERNACIONAL

Mi agradecimiento.	Página
Introducción	I-VI

CAPÍTULO I

EL NUEVO ESQUEMA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

1.1 Los principios jurídicos de la Economía Internacional	1-25
1.2 El Derecho Mercantil Internacional	25-30
1.3 El papel del comercio mundial de nuestros días	30-48
1.4 Los agentes que intervienen en la actividad económica-comercial internacional.	
1.4.1 El Capital	49-50
1.4.2 El mercado financiero internacional	50-57
1.4.3 El mercado internacional de bienes	57-59
1.4.4 Las mercancías.	
1.4.4.1 Concepto de mercancía	59-62
1.4.4.2 Clasificación y propiedades de las mercancías	62-68
1.4.4.3 Instrumentos para conservar la integridad de las mercancías ...	68-91
1.4.4.4 El comercio internacional de servicios.	
1.4.4.4.1 Generalidades, concepto y características de los servicios	91-101
1.4.4.4.2 El intercambio internacional de los servicios	101-107
1.5 El papel de México en sus exportaciones.	
1.5.1 Concepto de exportación	108-109
1.5.2 Elementos fundamentales en las exportaciones	109-115
1.5.3 El comercio bilateral entre México y la Comunidad Económica Europea	115-120

1.5.4 El comercio multilateral entre México, los Estados Unidos y Canadá.....	120-125
---	---------

CAPÍTULO II

LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO MEXICANO Y SU FOMENTO AL INTERCAMBIO COMERCIAL

2.1 El Sistema Jurídico-Económico Mexicano en el entorno del comercio mundial.	
2.1.1 Las principales reformas a la estructura jurídica-normativa nacional.....	126-134
2.1.2 Normas constitucionales que facultan al Presidente de la República en Materia económica y de exportación	134-151
2.1.3 Las principales disposiciones jurídicas que regulan el comercio internacional en México	151-157
2.2 Aspectos generales de la planeación económica	157-170
2.3 Los ciclos económicos y las reformas económicas.	
2.3.1 La política económica de México de finales de siglo hasta la actualidad	170-189
2.3.2 El fomento al crecimiento que impulsa la Secretaría de Economía.....	189-192

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

3.1 Concepto y elementos jurídicos del transporte marítimo en el comercio internacional de mercaderías	193-213
3.2 Análisis generalizado del transporte multimodal en su aspecto internacional	214-226
3.3 Especificaciones de los buques en el aspecto técnico y naval	227-235
3.4 Servicios que ofrecen los buques en materia de transporte marítimo y otras aplicaciones	235-240
3.5 La regulación jurídica-contractual en la utilización del buque para el transporte marítimo internacional de mercancías	240-288

3.6 La documentación de las mercancías	288-291
3.7 Generalidades sobre las responsabilidades en el manejo y en la transportación de las mercancías por la vía marítima	291-302

CAPÍTULO IV

ASPECTOS GENERALES DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

4.1 Generalidades, concepto y características del contrato de compraventa internacional de mercancías	303-308
4.2 Derechos y obligaciones del vendedor y el comprador	308-319
4.3 Aspectos generales del incumplimiento de contrato de compraventa internacional de mercaderías	319-322
4.4 Modelo de un contrato de compraventa internacional de mercancías.....	322-327

Conclusiones.....	328-332
-------------------	---------

ANEXO:

Apéndice I.....	333-335
Apéndice II.....	336
Apéndice III.....	337

FUENTES DE CONSULTA

BIBLIOGRAFÍA.....	338 -345
LEGISLACIÓN.....	345-346
INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.....	346-347
NORMA OFICIAL.....	347
HEMEROGRAFÍA.....	347-349

Introducción.

Nuestra investigación se orienta al desarrollo de uno de los temas de mayor impacto para la sociedad actual; las operaciones económicas mundiales no permanecen inertes, sino que todo lo contrario, presentan alto nivel de dinamismo en todas sus orientaciones, latitudes y escenarios en que se desempeñan, desde los distintos sectores económicos: la rama industrial, la tecnología, las comunicaciones, las telecomunicaciones, los transportes, las operaciones financieras, el sector agrícola, la economía digital y el comercio digital, son sólo por citar algunos de una complejidad de actividades y ramas vinculadas a la producción; ante los efectos de la globalización económica despliegan dinamismo todos los mercados mundiales y los agentes económicos que conducen el desarrollo de la economía mundial se agilizan en todas direcciones y orientaciones en busca de condiciones favorables a los intereses del capital mundial.

Las dimensiones económicas que proyecta la Economía Internacional es un fenómeno globalizado, ya que las economías nacionales no permanecen aisladas, sino que interactúan al compás del intercambio económico mundial, a través de la actividad económica-comercial, bilateral o multilateral y los efectos de la internacionalización, produce en los países una mayor apertura económica de acceso a la libre competencia de mercados. Por lo que corresponde a la investigación, es un estudio por conocer el desempeño de la actividad comercial mundial y desde diversas perspectivas hemos considerado la intervención de las normas jurídicas del Derecho Internacional Económico; el Derecho Mercantil Internacional y los diversos instrumentos jurídicos que regulan y asocian el funcionamiento de la Economía Internacional de nuestro tiempo.

II

El desarrollo de nuestra investigación, consta de cuatro apartados distribuidos en el siguiente orden:

Capítulo primero.- Presentamos un recuento de las operaciones más trascendentales que se desarrollan en el marco de la Economía Internacional; las normas jurídicas que intervienen en la esfera de cooperación económica entre las economías de los países, participan para efectos de regular las operaciones económicas o comerciales que acontecen fuera de las fronteras de los países; el desempeño alcanzado por el Derecho Mercantil Internacional en las operaciones comerciales a través de sus diversas regulaciones internacionales ha sido acentuada y propicia a los mecanismos comerciales que provienen de las operaciones particulares propiamente mercantiles; los tres mercados a los que haremos referencia interactúan en forma sincronizada y algunas de sus funciones trascienden al ámbito del transporte internacional de mercaderías; las causas fundamentales que propiciaron el surgimiento de la globalización económica han sido especificadas en la presente investigación; los aspectos de las mercaderías a su vez serán estudiadas y el desempeño de México en el área de sus vínculos comerciales bilaterales o multilaterales serán considerados en términos generalizados;

Capítulo segundo.- Expondremos determinados aspectos generales sobre las principales reformas instrumentadas a nuestro sistema jurídico, en particular se acentúan las de 1989 -1994, la celebración de diversos tratados se harán referencia; las facultades constitucionales que regulan la intervención del Presidente de la República en la conducción económica del país y en materia de comercio exterior; analizaremos sólo determinadas normas jurídicas que regulan la materia de comercio exterior y el vínculo que se desprende entre la economía nacional en relación a la Economía Internacional; el tema de planeación económica no es aislado a los efectos

III

del desenvolvimiento y expansión de nuestro comercio internacional, es en este sentido que se lleva a cabo un análisis de la planeación realizada en el país a través del Plan Nacional de Desarrollo; sus elementos jurídicos, contenidos económicos y datos técnicos, orientan la conducción del país a lo largo de un sexenio; dedicamos en otro segmento un breve análisis de la política económica de México, desde la economía centralizada que estuvo sustentada en la sustitución de importaciones y con una alta carga fiscal proveniente de los recursos perllíferos, posteriormente ocurrió la transición al modelo de apertura gradual de la economía y la liberalización del sistema financiero a mediados de la década de los ochenta, a partir del ingreso de México al GATT y en la década de los noventa se instrumenta la mayor apertura económica, mediante la desregulación y la firma de tratados comerciales, a fin de que la economía pudiera operar en el marco de libre mercado y a favor de los intereses del capitalismo mundial; el último reglón que comprende nuestro capítulo es sobre la participación que desempeña la Secretaría de Economía en el entorno económico nacional, el papel que desempeña sobre el fortalecimiento de la competitividad y el desarrollo de nuestra economía;

Capítulo tercero.- El apartado penúltimo abarca la materia que constituye el eje principal de nuestra investigación, compuesto de los elementos más trascendentales que intervienen en el transporte internacional de mercancías, el particular comprende: los elementos del transporte internacional de mercancías en que se analizan conceptos, presupuestos esenciales y se establecen las directrices para otros temas relacionados al mismo; el desempeño del transporte multimodal en su aspecto internacional, configura uno de los sistemas de logística de vanguardia en la actualidad y en sus aspectos se analizan los contenidos inherentes a las operaciones del transporte intermodal; los buques configuran el medio de transporte más

idóneos en el medio marítimo internacional, mediante la marina mercante se realizan las operaciones más eficaces en la conducción y el desempeño de la actividad comercial mundial, toda vez, que son todos los sectores de la producción mundial, según su importancia en el concierto del intercambio de mercaderías entre los pueblos de la comunidad internacional; sobre todo por la fluidez que representan para cada uno de los sectores que interfieren en el segmento naval, y por lo tanto, resulta interesante conocer las principales características del que disponen, así tanto los elementos fijos como los accesorios configuran la universalidad de hecho, connotación que se ha señalado como apropiada a las embarcaciones; los servicios que complementan la funcionalidad de las embarcaciones, es otro segmento que no debemos eludir en la presente investigación, ya que son múltiples las aplicaciones comerciales y náuticas propiamente orientadas a tales medios de transporte; en el medio del transporte marítimo internacional son múltiples los instrumentos jurídicos que regulan el transporte de mercancías, no tan sólo intervienen los conocimientos de embarque, las pólizas de fletamento, sino que en materia de tráfico naval mundial se han desprendido algunos otros mecanismos contractuales; las mercaderías requieren de los documentos necesarios para el acceso a los mercados mundiales y es que constituyen requisitos *sine qua non* permiten llevar a cabo las operaciones de comercialización e intercambio de mercaderías entre los países participantes. Además de las operaciones mercantiles, el control fiscal, los registros aduanales, los requerimientos sanitarios o fitosanitarios y que permiten determinar el acceso de las mercaderías a los mercados internacionales y en breve análisis se tratará un segmento sobre las responsabilidades que surgen en el marco contractual del transporte de mercancías;

Capítulo cuarto.- Consta de una exposición breve, sólo los aspectos y elementos más generalizados de la compraventa internacional de

mercaderías, y como elemento adicional al contenido, agregamos un breve comentario sobre la intervención de una de las prácticas comerciales más arcaicas de la historia humana, es decir, el trueque que se ha incorporado al tráfico de bienes y servicios; los derechos y obligaciones que se desprenden del contrato de compraventa internacional de mercaderías para las partes contratantes, configuran el apartado del que dispone aquél instrumento jurídico; describiremos en términos generales las principales manifestaciones en el incumplimiento de las obligaciones en materia de compraventa internacional y el último punto se integra, para efectos de ejemplificar, el modelo de un contrato de compraventa internacional de mercaderías a través de datos meramente ilustrativos.

En términos generalizados, la investigación planteada permitirá determinar los aspectos más relevantes de la actividad comercial mundial; pero por la trascendencia que implican las normas jurídicas que regulan todas las operaciones económicas mundiales, plantearemos la importancia que desempeñan en todas las facetas, ya que las operaciones económicas en el plano mundial no se hubieren consolidado sin la importante aportación de la disciplina jurídica internacional.

Con la finalidad de alcanzar los objetivos de nuestra investigación, optamos por aplicar distintos métodos posibles para lograr resultados óptimos; el Derecho exige de múltiples elementos metodológicos, no se trata solo como un estudio empírico, sino también con un enfoque filosófico, científico, pragmático y hasta cierto punto hipotético. La investigación jurídica cobra mayor importancia en la medida que se aplique la diversidad metodológica, surge así la importancia de aplicar la metodología en todos los campos de la investigación jurídica, tanto lógicos como filosóficos y también científicos. En efecto, en el curso de la investigación, se aplicaran en mayor o en menor

grado los siguientes métodos: método empírico, método analítico, método sintético, método deductivo, método inductivo, método jurídico, método histórico, método comparativo, método dialéctico y el método discursivo.

Nuestro último planteamiento se integra de un conjunto de hipótesis que nos proporcionará la condición de averiguar los posibles resultados, las premisas son las siguientes: el intercambio comercial de dos o más naciones se produce a través de dos movimientos económicos que comprenden la importación y exportación de bienes y servicios; dentro del comercio internacional participan directamente las naciones que producen materias primas y bienes manufacturados; durante los últimos 50 años, los países que tienen presencia en el comercio internacional se han involucrado en un nuevo régimen económico mundial denominado neoliberalismo o del libre mercado; las grandes empresas transnacionales controlan el intercambio comercial vía marítima mundial; los organismos comerciales internacionales han promovido los tratados y convenios internacionales para optimizar el intercambio comercial, de tal forma que salgan bien beneficiadas; el recurso de arbitraje comercial sirve de instrumento eficaz para la solución de conflictos comerciales entre las partes involucradas y los organismos mundiales en materia comercial son los que determinan las políticas económicas del libre mercado en el área del comercio vía marítima internacional.

CAPÍTULO I

EL NUEVO ESQUEMA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

1.1 Los principios Jurídicos de la Economía Internacional.

En la dimensión de la Economía Internacional se llevan a cabo diversas operaciones, entre ellas: el manejo de empresas transnacionales cuyas matrices se encuentran en su país de origen y al mismo tiempo se han diversificado por distintas regiones del mundo; se ha promovido en gran medida la división internacional del trabajo; se han suscrito diversos tratados comerciales; se han promovido ciertos tratados de complementación económica, tanto bilaterales como multilaterales a fin de regular el funcionamiento de la Economía de nuestro tiempo; la celebración de tratados sobre transferencia e intercambio de tecnología entre dos o más países; los tratados internacionales en materia de inversión extranjera, celebrados con la intervención de diversos países con la finalidad de promover los flujos de capital y brindar así protección a las inversiones, mediante la seguridad jurídica necesaria; los mercados de valores que operan en distintas regiones del mundo; el surgimiento y desarrollo de la Economía Simbólica que conduce el funcionamiento de los mercados financieros; la resolución de los organismos económicos internacionales en relación a las controversias; las conferencias sobre el comercio internacional; las restricciones económicas que impone un país al intercambio comercial de otro; el desempeño del turismo internacional como fuente generadora de ingresos al PIB;¹ el comercio internacional que se ha

¹ Los ingresos del turismo mundial representan el 5% del Producto Interno Bruto (PIB) y genera 8.2% de los empleos con 192 millones de personas ocupadas. Nuestro país ocupa el octavo lugar a nivel mundial en captación de turistas internacionales, es decir, 2.9 del turismo mundial y el decimosegundo lugar en la captación de divisas; fue así, que en el 2002 recibió 19.7 millones de visitantes extranjeros con una derrama de 6,725 millones de dólares. Estadística tomada de la Dirección Técnica de la Institución certificada con Sistemas de Calidad ISO 9002-1994, "Turismo, fuente de inversión y empleo" en Indicadores Financieros. "El Economista". Núm. 3719, año XV, México, martes 2 de julio de 2003, p. 10.

desarrollado en todas sus magnitudes e implica la intervención de distintas economías; el movimiento internacional de capitales, incluyéndose las operaciones bursátiles y financieras en el plano mundial así como las crisis financieras internacionales, sus repercusiones y alcances; este último no es aislado en el entorno de la economía globalizada como los acontecimientos presentados durante el "efecto dragón" de 1997/98.²

En términos generales hemos apuntado algunas de las funciones que se presentan en las áreas de la Economía Internacional. Pero sólo hemos tratado un reducido grupo de operaciones que intervienen para el funcionamiento de aquella, habida cuenta de la dimensión que implican los temas extensos.

En efecto, la Economía Internacional es materia de estudio en el Derecho Internacional Económico que registra una intervención desde distintos aspectos para su regulación; al examinar el campo de estudio de este importante orden jurídico, Ileana Di Giovanni Battista,³ señala las diversas áreas que abarca el Derecho Internacional Económico: "relaciones económicas internacionales, las actividades internacionales, multinacionales, transnacionales , integración de agrupaciones económicas, la cooperación internacional, desarrollo económico y nuevo orden económico internacional".

² La crisis financiera que tuvo lugar en los mercados asiáticos en el mes de julio y agosto de 1997; se desarrollo de forma importante, tras la incertidumbre y la desestabilización, sobrevino el desplome de las monedas y los mercados bursátiles de los principales centros económicos del Asia y desenvuelto en los siguientes países: Tailandia, Filipinas, Malasia e Indonesia. A finales de 1997 y principios de 1998, la crisis financiera se extendió a Singapur, Taiwán, Hong Kong y Japón. V. Periodización tomada de CORREA, Eugenia, "Liberalización y Crisis Financiera". *Comercio Exterior*. Núm. 1, vol. 49, México, enero de 1999, pp. 54-61.

³ Di GIOVANNI BATTISTA, Ileana, "*Derecho Internacional Económico y Relaciones Económicas Internacionales*". Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1992, p. 63.

Nuestra premisa derivada de los estudios preliminares que hemos planteado, es sobre los vínculos económicos, financieros, tecnológicos y las transacciones económica-comerciales, apuntan que las operaciones que se establecen entre los Estados y otros sujetos –sobre todo las entidades económica-empresariales de escala mundial– de la Comunidad Internacional se estipulan entorno a un orden jurídico existente, es decir, el Derecho Internacional Económico permite la regulación de los tratados comerciales, resoluciones, recomendaciones de los organismos internacionales que constituyen los mecanismos de creación jurídica en el contexto del Derecho Internacional de carácter económico.

En relación a las actividades económicas internacionales, multinacionales y transnacionales , en afirmación de la estudiosa Ileana Di Giovanni Battista, considera: “las actividades internacionales son las que en su origen o ejecución conciernen territorios, personas o bienes de dos o mas países, (se trata del) transporte internacional, (y la) compraventa internacional. –En el mismo orden de ideas–, la autora mas adelante dice: “El término multinacional se afianza con el desarrollo de empresas de gran magnitud que, teniendo su casa matriz o sede principal de los negocios en un país, tienen filiales o sucursales en otros países y despliegan sus actividades económicas bajo distintas soberanías y, por ende, están sujetas a diversos sistemas jurídicos, pero de tal manera que esas actividades son capítulos de una estrategia global de dimensión mundial. –La siguiente aportación de contenido económico internacional, en palabras de la estudiosa–, percibe: “La palabra transnacional se reserva a las actividades que no solo se realizan en las fronteras del país a que el agente económico pertenece (empresa, banco) sino fuera de toda regulación jurídica soberana (nacional o intergubernamental) y el ejemplo típico son las operaciones financieras de los

euromercados u off shore,⁴ conforme a reglas y prácticas financieras comúnmente creadas por los bancos y aceptadas (...) universalmente”.⁵

El crecimiento de la economía mundial, exige a las entidades económica-empresariales –por diversas razones–, agilizar medidas proactivas, agresivas, tendientes a la competitividad que exige el desempeño de los mercados mundiales e incluyéndose las funciones propias del mercado interno y las actividades comerciales bajo los aspectos dinámicos del proceso de internacionalización. En esta tendencia todas las empresas, tanto nacionales como transnacionales , así como las pequeñas, medianas y grandes empresas, se encuentran en “el marco de la confrontación” a fin de superar cada vez más la calidad, la eficiencia, el ingenio, la tecnología y la técnica que son aplicables a los mecanismos productivos de los bienes y servicios que se ofrecen a los consumidores en los mercados –nos referimos a los mercados económicos– nacionales e internacionales, pues como es de admitirse, en el entorno de los mercados existe gran variedad de bienes y servicios, ya sean nacionales o de importación; en efecto, la competitividad que impone la “guerra comercial”, no se integra de un solo frente o un número reducido de productores nacionales, sino por el contrario se encuentran implicados cientos de fabricantes nacionales y transnacionales , bajo el contexto del intercambio comercial, así lo demuestra el sistema de libre mercado mundial, en que los productores ofrecen diversos satisfactores y servicios, de todo tipo de calidades, precios, tamaños, propuestas, empaques, formatos y modalidades a fin de favorecer el amplio consumismo.

En referencia a la integración de las agrupaciones económicas –en la visión de Ileana Di Giovanni Battista–,⁶ se da a partir de la creación de una unión aduanera

⁴ *Off shore* se emplea para designar literalmente el aspecto internacional, operaciones que se realizan fuera de las fronteras de un país.

⁵ *Derecho Internacional Económico... Op. cit.*, p. 64.

⁶ *Cfr. Idem*, p. 65.

o un mercado común en su aspecto Internacional por su origen y sus mecanismos de creación y es nacional en su aplicación (se aplica igual que el derecho interno de cada país), y su sanción (existe generalmente una instancia judicial, como es el caso de la Corte de las Comunidades Económicas Europeas o del Pacto Andino que vela por su aplicación y resuelve lo contencioso). El Derecho de la Integración es un Derecho Económico, en el sentido que explica ciertos valores y objetivos económicos que los Estados han establecidos como orientaciones y límites a las actividades del espacio aduanal o de mercado común.

La cooperación internacional, señala Ileana Di Giovanni Battista:⁷ "La expresión cooperación internacional abarca todos los organismos intergubernamentales creados después de la Segunda Guerra Mundial con el objeto de promover el comercio y las relaciones financieras internacionales en un marco ordenados y sobre bases equitativas y sus productos –posteriormente, afirma la tratadista sobre la relación de los productos que surgen necesariamente del marco de cooperación internacional, en términos literales–, dice: "los acuerdos, decisiones, resoluciones, recomendaciones que resultan de las votaciones o los consensos formados en el seno de los organismos".

La cooperación económica internacional que se dispone la economía mundial –la fase del nuevo esquema económico con efectos transnacionales –, además de exigir medidas proactivas a las entidades económica-empresariales, busca la participación activa de los países sin la importancia del régimen político o económico del que pertenezcan, ya que es considerado el instrumento de interdependencia⁸ que asocia las relaciones económicas internacionales de todas las entidades económicas que imperan, a través de muy diversos mecanismos que pueden presentarse desde la producción, distribución y circulación de bienes y servicios, el avance de la informática, las comunicaciones y telecomunicaciones

⁷ *Loc. cit.*, p. 65.

⁸ *Cfr. "Necesita México crecimiento interno, reformas e inversión: Clinton"* en Política y Sociedad. "*El Economista*". Núm. 3792, año XV, México, martes 14 de octubre de 2003, p.56.

hasta la integración y la cooperación económica. El mismo entorno se presenta para el Derecho Internacional General, ya que asocia las relaciones mediante tratados, acuerdos, organismos internacionales y principios jurídicos de Derecho Internacional. Estas condiciones mundiales no se presentaron en los tiempos antiguos, en la edad media o durante el periodo de la modernidad, sino que surge como fenómeno reciente para el escenario internacional y sus resultados arrojan manifestaciones imperialistas que ha alcanzado el capitalismo mundial, después de su fortalecimiento en la década de los ochenta.

Las deliberaciones de los organismos y la proyección de los instrumentos internacionales que intervienen en la configuración mundial establecida en el contexto de la Organización Económica Internacional, constituyen la estructura jurídica fundamental del Derecho Internacional Económico⁹ que regula las relaciones, intercambios y operaciones económicas entre los Estados y otros sujetos que intervienen en la actividad económica-comercial internacional; en justa valoración y por la dimensión de su importancia que reviste; resulta apremiante apuntar el papel que conducen algunas de las organizaciones e instituciones,¹⁰ ya

⁹ El estudio de los aspectos económicos internacionales se desarrollan en las Universidades europeas y en mayor grado en Francia, en que se lleva a cabo la enseñanza con un aspecto altamente jurídico; particularmente la Organización Económica Internacional fue integrada en el estudio del Derecho Internacional, sobre todo por los aspectos jurídicos de los organismos e instituciones que intervienen en el mecanismo mundial para el desarrollo económico. Por otra parte, Francia reconoce el valor de las instituciones económicas internacionales, ya que constituyen el conjunto de estructuras y mecanismos que conducen la actividad económica internacional, además de disponer de un conjunto de normas jurídicas en el ámbito del estudio del Derecho Internacional Económico como rama del Derecho Internacional Público, bajo tal carácter fue reconocido, a partir de 1970, tras la reunión de Orleans de la Sociedad Francesa para el Derecho Internacional, realizada en 1971-1972. Fue así reconocido el Derecho Internacional Económico como un derecho evolutivo que comprende tanto los aspectos de la técnica jurídica y al mismo tiempo elementos sociológicos. V. CALVO HORNERO, Ma. Antonia, "Organización Económica Internacional". 4ª Edición, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España, 1997, p.28.

¹⁰ Los organismos y las instituciones internacionales, surgen mediante la relación entre dos o mas Estados de la Comunidad Internacional y en aquel proceso se crean una serie de normas que establecen las partes, en donde el marco normativo integra el cuerpo institucional que regula la actuación de las naciones en el contexto mundial y en razón de los principios que disponen las normas de Derecho Internacional Público.

que desempeñan funciones trascendentales encaminadas al fortalecimiento y la transformación de la Economía Internacional, en dos vertientes: por una parte, tenemos a la Economía Internacional que está regulada por las normas jurídicas de enlace mundial y en el extremo suplementario se encuentran las operaciones propiamente económica-financieras en una extensión globalizada, ya que sus funciones se desarrollan en las áreas geográficas más alejadas del planeta, y simultáneamente surgen repercusiones en otras latitudes, debido a la conexidad de los agentes económicos que intervienen en estas operaciones que surgen en el entorno de la Economía Internacional.

A continuación se esbozarán las organizaciones internacionales más importantes que han constituido un hito en el progreso de la materia de estudio. Asimismo, se examinará la importancia de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados, como instrumento subsidiario para el progreso de la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico y social. Para el desarrollo de cada uno de los rubros, se ha definido de acuerdo al periodo histórico de surgimiento de las instituciones, y en otro extremo, tenemos las aportaciones más notables en el campo económico internacional y su colaboración en el progreso del Derecho Internacional Económico; sin otro comentario de mayor relevancia al respecto, tenemos los siguientes:¹¹

1. El GATT que por sus siglas en inglés es el *General Agreement of Tariffs and Trade*, mejor conocido bajo la denominación en español como el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. El 21 de noviembre de 1947 se establecieron los cimientos del organismo y su principal objetivo fue promover el comercio y la inversión en la esfera internacional, ya que diversos países estimaron que sus relaciones comerciales después de la II Guerra Mundial se había interrumpido y requería entonces de mayores impulsos que permitiera la posibilidad de

¹¹ Cfr. BOLAÑOS LINARES, Rigel, "*Inversión Extranjera*". Porrúa, S.A., México, 2002, pp. 127-137.

alcanzar mejores niveles en el comercio exterior, es decir, mejores condiciones de intercambio comercial; la aplicación de medidas de utilización completa y óptima de los recursos mundiales, relacionados directamente con la producción a gran escala de bienes y su intercambio en los mercados internacionales. Para el cumplimiento de los objetivos se acordó la celebración de diversos acuerdos encaminados a obtener mediante la reciprocidad y las ventajas mutuas, la reducción gradual de los aranceles aduaneros y las demás barreras comerciales, así como la eliminación del trato discriminatorio en las prácticas del comercio internacional.

Por lo que corresponde al apartado jurídico¹² de esta negociación comercial; fue integrado mediante Acta Constitutiva de 38 artículos, seis Códigos de Conducta denominados Derecho jurisprudencial del GATT, que son los siguientes: Código sobre Licencias de Importación, Código sobre Valoración Aduanera, Código *Antidumping*, Código sobre Subsidios y Derechos Compensatorios, Código sobre el Sector Público, Código sobre Obstáculos al Comercio Internacional. Asimismo, tenemos dentro de la estructura jurídica diversos principios jurídicos, entre los que se encuentran: la cláusula de la nación más favorecida, la reciprocidad, la no discriminación, la igualdad formal de todos los Estados, las tarifas y aranceles como únicos reguladores de los intercambios comerciales, tarifa *ad valorem*, valoración aduanera, prácticas desleales y restricciones cualitativas.

¹² Cfr. GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, "Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio" en Alonso Gómez-Robledo Verduzco y Jorge Witker (coords.), "Diccionario de Derecho Internacional". Porrúa, S.A., Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, p. 6.

2. El organismo multilateral que integra la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD),¹³ establecida como sección permanente de la Asamblea General el 30 de diciembre de 1964. La estructura orgánica que dispone la Conferencia en su integración, consta de una Secretaría permanente, cuyo cargo es ocupado por el secretario General que estableció su sede en el Palacio de las Naciones en la ciudad de Ginebra, a la vez, mantiene enlace en una oficina en la sede de las Naciones Unidas, la ciudad de Nueva York; cuenta además de un Junta de Comercio y Desarrollo, en la que pueden participar todos sus miembros. Esta Junta se reúne anualmente y lleva a cabo periodos de sesiones conducidas mediante distintas conferencias, además para la integración de la Junta, se dispone de seis comisiones que permanecen abiertas a todos sus miembros, nos referimos a las comisiones siguientes: Productos Básicos, Manufacturas, Comercio Invisible y de la Financiación Relacionada con el Comercio, Transmisión de Tecnología, Cooperación entre Países en Desarrollo y por último contamos con la comisión del Transporte Marítimo. Además la UNCTAD es auxiliado por otros órganos subsidiarios, en que se incluyen los comités especiales y los grupos intergubernamentales.

Hasta el año de 1997 la UNCTAD estaba integrado por un total de 185 miembros, entre los que se suman todos los miembros de las Naciones Unidas y también se han incluido los demás Estados que no pertenecen a las Naciones Unidas, pero que son miembros de algunos de sus organismos especializados o en su defecto, están integrados al Organismo Internacional de Energía Atómica; en términos generales los

¹³ Cfr. ARELLANO GARCIA, Carlos, "Segundo Curso de Derecho Internacional Público". 2ª Edición, Porrúa, S.A., México, 1998, pp. 704-706.

Estados que forman parte de la Conferencia pueden o no formar parte de algún órgano internacional.

Para llevar a cabo las deliberaciones y planteamientos que ha diseñado la Conferencia en el eje de la Economía Internacional, se ha realizado diversas sesiones de conferencias, y en este sentido la primera se llevo a cabo en la Ciudad de Ginebra en el año de 1964; posteriormente se continuaron con otras sesiones que de manera sucesiva se presentaron en Nueva Delhi, en 1968, Santiago, en 1972, Nairobi, en 1976, Manila, en 1979, Belgrado, en 1983, Ginebra, en 1987, Cartagena, en 1992, Bangkok, en 2000 y Sau Paulo, en 2004.

Las finalidades principales que promueve la UNCTAD es el desarrollo del comercio internacional, a fin de acelerar el desarrollo económico de los países en desarrollo, busca desempeñar un papel fundamental dirigido a establecer un Nuevo Orden Económico Internacional –y también político–, alcanzar los principios contenidos en la Carta de los Derechos y Deberes Económico de los Estados, así como tomar las medidas tendientes en las resoluciones sobre desarrollo y cooperación económica internacional. Asimismo, se ha planteado las funciones correspondientes que buscan llevar a cabo un análisis de las políticas, las deliberaciones, la integración de consensos y la realización de negociaciones intergubernamentales, la supervisión, la ejecución y el seguimiento, así como se ha destacado la importancia de la cooperación técnica entre los Estados miembros que integran la Conferencia.

La UNCTAD ha participado activamente en el campo multilateral de las negociaciones y por ello ha conseguido un peso importante en la diversidad económica y comercial mundial, sobre el particular el Jurista

Carlos Arellano García, señala las principales negociaciones llevadas a cabo por la Conferencia en su carácter de organismo multilateral y sus resultados:¹⁴

- "El acuerdo sobre un Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) al cual cada año reciben tratamiento preferencial en la mayoría de los mercados de países desarrollados 70,000 millones de dólares en exportaciones de los países en desarrollo (1971);
- "El alivio de la deuda de los países de bajos ingresos: más del 50% de los países en desarrollo más pobres se han beneficiado de un alivio de la deuda superior a los 6,500 millones de dólares desde 1978, cuando se aprobó una resolución sobre el ajuste retroactivo de las condiciones de la deuda relacionada con la Asistencia Oficial para el Desarrollo (AOD) de los países en desarrollo de bajos ingresos;
- "Un acuerdo sobre un conjunto de principios y reglas para la fiscalización de las prácticas comerciales restrictivas (1980);
- "Directrices para la acción internacional en la esfera del reescalamiento de la deuda (1980);
- "Acuerdos internacionales de productos básicos, en particular sobre el cacao, el azúcar, el caucho, el yute, las maderas tropicales, el estaño, el aceite de oliva y el trigo;
- "Grupos intergubernamentales de estudio sobre productos básicos, con participación de productores y consumidores, encargados del mineral de hierro, el tungsteno, el cobre y el níquel;
- "Un acuerdo sobre un Sistema Global de Preferencias Comerciales entre países en desarrollo (1989);
- "El Fondo Común para los Productos Básicos, creado con el fin de proporcionar apoyo financiero para el financiamiento de las reservas

¹⁴ *Idem*, p. 706-707.

internacionales y para proyectos de inversión y desarrollo en la esfera de los productos básicos (1989);

- "Un acuerdo sobre un Nuevo Programa Sustancial de Acción a favor de los países menos adelantados (1981) y sobre el Programa de Acción para los Países Menos Adelantados para el Decenio de 1990 (1990);
- "Convenciones de las Naciones Unidas en la esfera del transporte marítimo; sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas (1974), sobre el Transporte Multimodal Internacional (1980), sobre condiciones para el registro de los buques (1986) y sobre privilegios e hipotecas marítimas (1993)".

3. La organización económica internacional que integran los países altamente industrializados es conocido, mediante las siglas OCDE, es decir, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Este importante bloque tiene como principal objetivo el intercambio de información para la estabilización de políticas tendientes a optimizar el crecimiento económico y la cooperación a su desarrollo, a su vez, estas políticas van orientadas a los países mas miserables de distintas regiones del mundo. Entre los objetivos importantes de la citada organización, se deduce que tienen como finalidad realizar la mayor expansión de la economía, el empleo y el progreso del nivel de vida de sus habitantes de los países miembros y así alcanzar mejor desarrollo en la Economía Internacional; delinear diversos instrumentos de política económica para contribuir a la expansión del comercio mundial en base a la multilateralidad y sobre el principio de la no discriminación que constituyen ciertas obligaciones económicas internacionales; y contribuir para la

expansión económica de los países miembros,¹⁵ así como de los países en vías de desarrollo.

Es de señalarse que en 1974 y 1976, los líderes políticos de la OCDE proyectaron líneas de conducta para las corporaciones transnacionales, como parte de la Declaración Internacional sobre la Inversión y las Empresas Multinacionales, la cual fue adoptada el 21 de junio de 1976, entre sus funciones fue el establecimiento de una serie de reglas de comportamiento que pretendían beneficiar a las empresas, al concederles el beneficio de un trato igual al de las empresas domésticas; consecuentemente de existir en un determinado país ciertos incentivos o cargas para la industria nacional, las corporaciones transnacionales tendrán el mismo trato. Estas jornadas impulsadas por la OCDE y suscrita por los países miembros, establecía diversos puntos importantes, como los que se indican a continuación: el papel de la inversión extranjera había logrado un nivel apremiante en el campo de la economía mundial que además contribuía en buena parte en el desarrollo de los países; las corporaciones transnacionales y sus operaciones constituyen el motor central en las inversiones globales; la cooperación de los países miembros podía mejorar el clima de la inversión extranjera, y al mismo tiempo con dichas aportaciones se podía alcanzar un progreso económico y social.

¹⁵ México ingresó como miembro de la OCDE mediante un acuerdo de adhesión, firmado y ratificado, de acuerdo al decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 13 de mayo de 1994 y de manera formal su ingreso fue el 18 de mayo de 1994; ya para entonces eran miembros diversos países con altos niveles de desarrollo económico, como Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, España, Irlanda, Francia, Grecia, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza y Turquía. En tanto, las naciones con mayor tiempo de permanencia al citado organismo, son: Japón, Finlandia, Australia y Nueva Zelanda. Los países de mas reciente ingreso, como República Checa, Hungría, Polonia, Corea del Sur y República Eslovaca, cuyas economías son similares a la mexicana. V. SALDAÑA, Ivette, "Luz y sombra a una década del ingreso a la OCDE" en economía. *"El Financiero"*. Núm. 6538, año XXIII. México, martes 4 de mayo de 2004, p. 25.

Es necesario plantear nuestra acotación personal sobre el movimiento geo-económico que había propuesto la OCDE, en estos términos: los planteamientos formulados del organismo en referencia, ha requerido de intensos acuerdos internacionales, la cooperación y las consultas internacionales sobre el tema de las inversiones internacionales y sobre las operaciones de los grandes consorcios internacionales, ya que se trata de un organismo de cooperación multilateral.

4. El instrumento impulsado por el gobierno mexicano, constituye un documento sólido en la materia de estudio; nos referimos en particular al documento conocido como "la Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados" de 1974. Esta fue impulsada en la Sesión Plenaria del Vigésimo Noveno Periodo de Sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 12 de diciembre de 1974, fecha en que se procedió a la votación del instrumento bajo el resultado tan sorprendente que se alcanzó, ya que fue aprobado por 120 países, 6 países se mantuvieron en contra, 10 países se abstuvieron y solamente hubo 2 ausentes.

El documento propone la tutela de los países subdesarrollados frente a la inversión transnacional y a los intereses de los países desarrollados, de manera que se establezca la igualdad de oportunidades para todos los países para que éstos puedan desarrollarse en armonía, con justicia y racionalidad. Pero en lograr estos objetivos era menester contar con un Nuevo Orden Económico Internacional, basado sobre todo en la equidad, la igualdad soberana, la interdependencia, el interés común y la cooperación entre los Estados y sin distinción alguna.

Se dictaron en la parte toral del documento ciertas manifestaciones generales, es decir, se aluden los principios jurídicos fundamentales de las relaciones económicas internacionales, en el siguiente:

- Soberanía, integridad territorial e independencia política de los estados;
- Igualdad soberana de todos los Estados;
- No agresión;
- No intervención;
- Beneficio mutuo y equitativo;
- Coexistencia pacífica;
- Igualdad de derechos y libre determinación de los pueblos;
- Arreglo pacífico de controversias;
- Reparación de las injusticias existentes por imperio de la fuerza que priven a una nación de los medios naturales necesarios para su desarrollo normal;
- Cumplimiento de buena fe de las obligaciones internacionales;
- Respeto de los Derechos Humanos y de las libertades fundamentales;
- Abstención de todo intento de buscar hegemonía y esferas de influencia;
- Fomento de la justicia social internacional;
- Cooperación internacional para el desarrollo;
- Libre acceso al mar y desde el mar para los países sin litoral dentro de los principios antes citados.

El contenido jurídico de la Carta se encuentra en la parte normativa principalmente, ya sea por la precisión de lo dispuesto por el artículo primero que establece un enunciado integral y de acuerdo al análisis de su contenido, se desprenden distintos elementos que es importante abordar en el siguiente comentario:¹⁶ dispone el artículo 1°. Que el Estado

¹⁶ Cfr. Artículos 1º, 2º y 19 de la Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados de 1974.

dispone de su soberanía en forma permanente, así como las facultades sobre la posesión, uso y disposición sobre toda su riqueza, recursos naturales y actividades económicas; la autoridad del Estado sobre las inversiones extranjeras dentro de su jurisdicción nacional con arreglo a sus leyes y reglamentos, de conformidad con sus objetivos y prioridades nacionales. Además señala que ningún Estado deberá ser obligado a otorgar un tratamiento preferencial a la inversión extranjera; reglamentar y supervisar las actividades de empresas transnacionales que operen en la jurisdicción nacional y adoptar medidas para que sus actividades se ajusten a sus leyes, reglamentos y disposiciones; las actividades empresariales deberán sustentarse en las políticas económicas y sociales del Estado en que operan; y si el Estado dispone la nacionalización, expropiación o la transferencia de los bienes de un país extranjero, el Estado estará obligado al pago de una compensación apropiada, si la compensación es motivo de controversia, será resuelta conforme a la ley nacional del Estado que nacionaliza y por sus órganos jurisdiccionales, a menos que los Estados involucrados dispongan de otro medio pacífico de solución de acuerdo al principio de libre elección de los medios.

La disposición que establece el artículo décimo noveno de la presente Carta, estima que para alcanzar el crecimiento económico de los países en desarrollo y de ahí cerrar la brecha económica entre países desarrollados y los países en desarrollo, entonces se ha planteado que los países desarrollados deberán conceder un trato preferencial generalizado y sin discriminación, a los países en desarrollo en las áreas de la cooperación internacional en que sea factible.

La Carta dispone en su contenido sobre la libre determinación económica de los Estados, ya que como entes soberanos pueden elegir libremente

su forma de organización de sus relaciones económicas multilaterales que sean compatibles con sus obligaciones internacionales y con las necesidades de la cooperación económica internacional, así como para promover el comercio en los países en desarrollo, al grado que la Carta propone adoptar medidas tendientes a lograr beneficios adicionales frente a los países desarrollados para que éstos mejoren y amplíen las preferencias arancelarias no discriminatorias hacia los países tercermundistas.

5. En 1980 hizo su aparición un bloque comercial conocido como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), integrado por Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay y Venezuela.

Los propósitos principales que busca impulsar ALADI en el marco económico internacional están las preferencias económicas. Para la instrumentación de las medidas, se dispusieron de algunos mecanismos importantes como los siguientes:

- Se estableció la Preferencia Arancelaria Regional (PAR), con este mecanismo los países miembros de ALADI reducen sus aranceles en 20% para los productos importados de otro Estado miembro;
- Los países miembros propusieron el instrumento conocido como el Acuerdo de Alcance Regional (AAR) que busca aplicar una mayor liberación que las propuestas originales planteadas por la PAR, y va dirigido sobre todo al grupo de los productos de todos los miembros, es decir, pretende aplicar las preferencias arancelarias al mayor volumen de mercancías posibles;
- Fue establecido por los países miembros el Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) que tiene como eje principal la aplicación de la liberación comercial

sobre los sectores y productos específicos, así como en cualquier otra materia que las partes dispongan.

México suscribió en 1999 el Acuerdo de Cooperación entre la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría General de ALADI, a fin de llevar a cabo diversos proyectos de cooperación técnica en las áreas de interés mutuo para el beneficio de los demás Estados miembros.

6. En 1988 el Banco Mundial dispuso sobre la creación de un importante organismo económico conocido bajo la denominación de Agencia Multilateral de Garantía a la Inversión (OMGI), fue con la finalidad de incrementar los flujos financieros del capital y la tecnología hacia los países subdesarrollados que estén destinados a proyectos productivos, correspondientes a los planes de las políticas y objetivos estatales bajo el principio del trato justo y estable en la inversión extranjera. La parte interesada en ingresar al fondo de protección a la inversión, requiere ser miembro del Banco Mundial para asegurar las inversiones transnacionales. Esta operación financiera permite el aumento de la capacidad de las entidades que resguardan la inversión extranjera en los países receptores, a través del coaseguro y del reaseguro, de manera que la Agencia asegura las inversiones contra la transferencia de moneda, la expropiación, el incumplimiento de contrato por el gobierno del país receptor y por daños o las pérdidas que pudiera surgir por motivos bélicos o por inestabilidad social en el territorio del país receptor.
7. En 1989 bajo una propuesta surgida de Australia se inicia la conformación del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) como foro de consulta y cooperación económica para el desarrollo de la región, sobre todo en la materia comercial de los bienes, servicios, capital y tecnología;

la reducción de las barreras al intercambio de las mercancías, tecnología, servicios e inversión entre los miembros. El objetivo que persigue la organización es mantener una política congruente a las líneas surgidas del seno de la Organización Mundial de Comercio. Para alcanzar sus fines, las economías se dispusieron a implementar medidas de liberalización y facilitación del comercio y la inversión a través del instrumento denominado TILF, es decir, el *Trade Investment Liberalisation and Facilitation*. Las áreas en que se prevé la liberalización para la facilidad del comercio y la inversión son:

1] aranceles; 2] medidas no arancelarias; 3] servicios; 4] inversión; 5] normas; 6] procedimientos aduaneros; 7] propiedad intelectual; 8] políticas de competencia; 9] compras gubernamentales; 10] desregulación; 11] reglas de origen; 12] mediación de disputas; 13] movilidad de personas de negocios; 14] implementación de la ronda Uruguay (el GATT); 15] análisis y recopilación de información.

APEC ha diseñado diversos instrumentos estratégicos que permitirán alcanzar la liberalización para la inversión y el comercio, entre los que encontramos los puntos mas importantes agrupados en el siguiente orden que son:

1] Acciones Individuales IAP's (*Individual Action Plans*). Es el apartado que se compone de acciones unilaterales y voluntarias de parte de los Estados miembros que han realizado o pretendan ejecutar en el marco de APEC; 2] Acciones Colectivas CAPS's (*Collective Action Plans*). Son medidas conjuntas acordadas en los distintos foros de APEC, cuyo propósito es liberalizar, facilitar, agilizar el comercio y la inversión en la región que abarca la zona geográfica del Asia-Pacífico; y 3] las acciones llevadas a cabo por APEC entorno a los negociaciones en el seno de la

OMC, a fin de negociar algunos apartados que comprenden bienes industriales, servicios y agricultura.

El tercer apartado de la participación del Foro económico de APEC, es la que surge de los proyectos de cooperación económica y técnica que por sus siglas en inglés se conoce como ECOTECH cuyas acciones son:

1] Desarrollo del capital humano; 2] Desarrollo de mercados de capital; 3] Fortalecimiento de la estructura económica; 4] Aprovechamiento de las tecnologías del futuro; 5] Aseguramiento de la calidad de vida a través del crecimiento ambientalmente sustentable; y 6] Desarrollo y fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas.

En el caso particular de nuestro país y su vinculación al Foro establecido en la región del oriental-pacífico, México ingreso formalmente a la APEC en noviembre de 1993.

8. El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas ha tenido gran participación en los temas de desarrollo económico en el plano internacional y de ahí su aprobación del Código de Conducta de las Empresas Transnacionales del 1° de febrero de 1998; documentos que contienen diversos elementos que promueven el fortalecimiento de la cooperación económica y social internacional mediante la participación de las empresas transnacionales. Por otra parte, se dispone por medio del presente instrumento, la actuación de las corporaciones empresariales mundiales, a través de su participación amplia al desarrollo y al crecimiento económico de las naciones receptoras, así como minimizar las repercusiones negativas de sus actividades; es por ello que Naciones Unidas estableció en esta resolución algunos aspectos generales a que deberán ceñirse las grandes transnacionales, que en forma sistemática comprende el respeto a la soberanía nacional, ya que sus actividades

deberán centrarse de acuerdo a las políticas, los objetivos y prioridades establecidos por los gobiernos de los países en que operen.

El código también consigna otros presupuestos para la operación de las empresas transnacionales , al considerar que estos entes deberán respetar los valores, las tradiciones sociales y culturales de los países en que funcionen e igualmente se expresa sobre la no intervención de las corporaciones en los asuntos internos del país receptor.

Al tratar el tema de las inversiones, el Código de conducta dispone en su artículo 25 de la política laboral de las empresas transnacionales , al señalar que los entes empresariales tendrán prioridad en la generación de empleos y en la promoción de los trabajadores nacionales en todos los niveles, incluyéndose los niveles gerenciales y de administración.

En materia de solución de controversias que diera lugar entre las transnacionales y la otra parte, se sujetarán a la jurisdicción del país en que lleven acabo sus operaciones; y en especial se hace mención a la cooperación intergubernamental para alcanzar los objetivos planteados en el contenido expreso del mencionado Código.

La visión que percibe el Código es el fortalecimiento de la economía, orientada sobre la participación del sector empresarial en los proyectos productivos de las economías subdesarrolladas, ya que en la medida que se diversifique las inversiones en los países receptores, surgirán las nuevas tendencias de crecimiento y del fortalecimiento económico de los pueblos beneficiados. Fue mediante la intervención de Naciones Unidas, en que se logró el control y se dictaron diversos mecanismos que regulan, en gran medida, el papel de las corporaciones, ya que al tratarse de gigantescas agrupaciones mercantiles, sus principios de funcionalidad

pueden orientarse contra los valores económicos de los países en desarrollo y con ello perjudicar a las demás operaciones económicas que se desarrollan en el centro de la economía nacional de los países receptores.

9. La Organización Mundial del Comercio como su nombre lo indica, es un organismo internacional de carácter multilateral que se ocupa de las normas¹⁷ que regulan el comercio entre los países; creado mediante acta final de la Ronda Uruguay del GATT, el quince de abril de 1994 en la ciudad de Marrakech.¹⁸ Este organismo define su campo de operación en la aplicación e instrumentación de las normas que rigen el comercio entre las diversas economías, a fin de agilizar las corrientes comerciales para que estas actividades se desempeñen con la máxima libertad posible, y por otra parte, el órgano ha trazado gradualmente una mayor liberalización a través del instrumento de las negociaciones internacionales, además se ha procurado el establecimiento de un mecanismo jurídico imparcial para la solución de controversias.

La OMC ha empleado diversos principios que facilita el comercio internacional entre los países, es como ha dictado el principio de la no-discriminación, el trato de la nación mas favorecida y el trato nacional, se pretende así alcanzar un comercio más libre, asimismo, prevé la aplicación de un marco jurídico para la regulación de las inversiones, la promoción de la sana competencia mediante el desaliento de las prácticas desleales y disposiciones especiales para los países en desarrollo, que requieran de un mayor tiempo para la incorporación de sus economías

¹⁷ El cuerpo de normas se integra de unas 30 mil páginas que están incorporadas en 60 acuerdos así las respectivas listas de compromisos contraídos por los distintos miembros. V. "...Orquestando el concierto internacional" en antidumping. "Aduanas". Núm. 10, año 1, México, agosto de 2002, p. 22.

¹⁸ V. Diario Oficial de la Federación, publicado el 30 de diciembre de 1994.

entorno a la globalización. Asimismo, la OMC ha realizado intensos acuerdos en el seno de la organización, ya que es el instrumento idóneo adoptado, mediante los compromisos contraídos por los distintos países; por medio de aquéllos se busca facilitar el comercio entre los países miembros, acerca de las mercancías, servicios, propiedad intelectual, mecanismos de solución de controversias, así como los principios de la liberalización y las excepciones permitidas.

La participación de los organismos multilaterales y la adopción solemne de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados; han sido los instrumentos sistemáticos en la definición del Nuevo Orden Económico y Político Internacional, y por otra parte, ha cobrado importancia la participación de diversos bloques comerciales como sujetos activos que conducen a la práctica, tanto los postulados y principios que se han creado para el fortalecimiento del esquema económico del siglo XXI.

El escenario internacional, en que se desenvuelven las políticas económicas de las naciones que se encuentran involucradas en la esfera de la economía globalizada con efectos transnacionales, constituyen un campo complejo por la diversidad de los actores que intervienen en el ciclo económico internacional, a su vez, por la intervención de los organismos mundiales que han participado, desde la última mitad del siglo XX hasta nuestros días. En otro extremo surge la regulación de la cooperación económica internacional. En consecuencia, la transición a la coherencia económica mundial se mantuviera inalcanzable sin la valiosa contribución de la disciplina Jurídica orientada mediante el Derecho Internacional Económico.

Hermilo López Bassols, define el campo de aplicación de la materia, al mismo tiempo considera los ángulos de intervención para la aplicación del Derecho

Internacional Económico, señala:¹⁹ "...inversión extranjera, las normas de las instituciones económicas, y de integración regional, las sanciones y las normas para el desarrollo, entre otras. Asimismo incluye principios como el libre comercio, la cláusula de la nación mas favorecida, la libre convertibilidad de las monedas, reciprocidad, la regla predecibilidad del comercio, etc".

En más datos sobre la materia, el maestro López Bassols señala importantes contenidos, dice:²⁰ "El Derecho Económico Internacional es una de las ramas mas importantes del Derecho internacional Contemporáneo, donde están en plena formulación normas, principios e instituciones que diseñaran el mapa jurídico, económico y comercial del mundo del siglo XXI".

En función a las proyecciones que se han desarrollado en el campo jurídico del Derecho Internacional Económico, se concibe en términos muy generalizados, que su desarrollo de aquella materia tuvo lugar a razón de los acontecimientos de la dinámica de desarrollo que han alcanzado los principales países altamente desarrollados del orbe; el creciente proceso de globalización económica y de regionalización de mercados; el amplio crecimiento del sistema financiero mundial que tuvieron lugar en la última mitad del siglo XX, fueron los instrumentos que constituyeron las fuentes reales en la formación de la nueva disciplina jurídica.

El proceso en que se inicia la consolidación de la rama jurídica es resultado del nexo y posteriormente se crea la fusión, por una parte de la Economía Internacional, el Nuevo Orden Económico Internacional y el Derecho Internacional General, es así como se han constituido las normas jurídicas de carácter internacional que rigen las relaciones económicas internacionales, los principios y las costumbres que disciplinan los comportamientos estatales de los países de la comunidad internacional como sujetos activos que intervienen en la creación, el

¹⁹ LÓPEZ BASSOLS, Hemilo, "Derecho Internacional Público. Contemporáneo e Instrumentos Básicos". Porrúa, S.A., México, 2001, p.231.

²⁰ *Idem*, p. 231.

manejo de las políticas de la producción, circulación, distribución, y consumo, tanto de las mercancías, materias primas, activos industriales, instrumentos tecnológicos y científicos, instrumentos técnicos de la producción así como el sector de los servicios. En este campo normativo encontramos diversas disposiciones que dictan los organismos de mayor dinamismo, tanto en el medio financiero internacional, así como los Organismos Económicos Mundiales; se dictan tales normas, ya que las actividades económicas han excedido los límites fronterizos más allá de la soberanía de los Estados nacionales, así como por la implicación de varios sujetos de la comunidad internacional que intervienen en el proceso económico de escala mundial.

1.2 El Derecho Mercantil Internacional.

El Derecho Mercantil Internacional, tuvo origen en lo que consideramos los primeros indicios de la materia; tenemos los primeros datos de su formación que se remontan desde las épocas de la Baja Edad Media, en que se presenta como el viejo Derecho Comercial, de ahí que surge la locución latina *Lex mercatoria* para integrar el conjunto de operaciones sobre usos y prácticas surgidas, a través del ejercicio comercial y la participación de los mercaderes, sobre todo venecianos y florentinos, quienes motivados por la apertura de la navegación en la vía del mar mediterráneo, por la creciente industria lanera de Flandes y el desarrollo impresionante de la artesanía de los siervos del feudalismo. De las prácticas comerciales surge el Derecho mercantil medieval, como rama autónoma del Derecho, ya que en la práctica la *lex mercatoria* surge al margen de los poderes públicos, bajo ciertas particularidades costumbristas, derivadas de los usos y prácticas comerciales, ya que las normas fueron creadas por los comerciantes; desde esta proyección, al tratarse de un Derecho con instituciones propias, tales como el registro mercantil, la letra de cambio, el seguro marítimo, entre otras. Además de contar con un órgano judicial autónomo

de carácter privado facultado para resolver asuntos mercantiles. En tal circunstancia el *ius mercatorum*, surge como Derecho supranacional, que alcanzó su máxima aplicación durante los siglos XII y XIII, tanto para el mercader español, francés o italiano.

El nacimiento y desarrollo del Derecho Mercantil Internacional tuvo importante expansión por el incremento de las transacciones comerciales internacionales, tanto por la vía terrestre y en gran medida había proliferado la vía marítima por medio de la marina mercante, así se mueven cantidades voluminosas de mercancías, desde los puntos más lejanos del planeta a un punto de destino, al igual que las comunicaciones se transmiten a gran escala sobre distintos países, mediante vía satélite o la telefonía que en sólo minutos son suficientes para informar a las naciones de los acontecimientos más recientes.

El Derecho Mercantil Internacional es el sector del Derecho Mercantil que regula las transacciones comerciales que se llevan a cabo entre los diferentes países y entre los residentes en dos o más territorios extranjeros. Asimismo, la rama Mercantil Internacional se constituye de diversas normas jurídicas y diversas regulaciones internacionales²¹ contenidas en el Derecho Internacional Privado, mismas que han sido en materia cambiaria que fueron establecidas por la Convención de Ginebra de 1930 y 1931, la primera contiene regulaciones importantes sobre las letras de cambio y los pagarés; la segunda sobre el cheque y en lo correspondiente a la transportación marítima. Fueron las dos Convenciones Internacionales de Bruselas de 1924, una para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los navieros, la otra, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque; la

²¹ Cfr. BARRERA GRAF, Jorge, "Derecho Mercantil Internacional" en Alonso Gómez Robledo Verduzco y Jorge Witker, (Coords.), "Diccionario de Derecho Internacional". Porrúa, S. A., Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, pp. 131 y 132.

Convención de Varsovia de 1929 que buscó en gran medida la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; la participación de la Cámara de Comercio Internacional sobre la intervención bancaria en la celebración de contratos de compraventa (Viena 1928), en que se establecieron las Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios y los *incoterms*. Por último tenemos la Convención de Hamburgo sobre el transporte marítimo internacional, celebrado en 1978. En el otro extremo tenemos una multitud de acuerdos sobre diversos productos agrícolas, minerales e hidrocarburos (café, algodón, azúcar, cacao, caucho, plomo, petróleo, cobre, estaño, níquel, etc.) que han sido propuestos y negociados por las asociaciones internacionales de productores y consumidores.

Ha cobrado importancia la participación de diversos organismos internacionales en la evolución de la materia comercial, sobre todo por la destacada participación de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la CNUDMI que fue creada por la resolución 2205 (XXI) del 17 de diciembre de 1966, y por otra parte, han intervenido otras instituciones de mayor relevancia internacional en el plano comercial; éstos organismos que enunciados por el jurista Francisco José Contreras Vaca, son los siguientes:²² los organismos y asociaciones no gubernamentales internacionales, la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT o Instituto de Roma), la Conferencia de la Haya del Derecho Internacional Privado, las Conferencias Especializadas Interamericanas sobre Derecho Internacional Privado o CIDIPS y la Asociación Internacional para la Ciencia Jurídica, etcétera.

²² Cfr. CONTRERAS VACA, Francisco José, "*Derecho Internacional Privado*". Oxford University Press-Harla, México, 1998, p. 278.

Por nuestra parte, quedamos obligados a emitir nuestro comentario sobre el nuevo Derecho Mercantil Internacional, en este sentido estamos ante una rama Jurídica del Derecho Internacional Privado, cuyos elementos se han configurado de las aportaciones de los organismos económicos internacionales, los diversos organismos del Derecho Internacional Privado, las Doctrinas Jurídicas y la participación de Naciones Unidas que han sido clave para la conformación de este nuevo orden jurídico normativo. Al tratarse su estudio, se desprende que es un cuerpo normativo que cuenta con reglas jurídicas que regulan la actividad comercial internacional.

Las actividades propias que desempeña la CNUDMI, constituyen elementos jurídicos de gran relevancia, sobre todo para la sistemática jurídica que viene a integrar el cuerpo normativo de la *lex mercatoria internacional*. Entre sus finalidades se encuentra:

Fomentar mediante la colaboración de las organizaciones que actúen en esta esfera, la aprobación de nuevas convenciones internacionales, leyes modelos y leyes uniformes, así como la codificación y la aceptación más amplia de las condiciones, disposiciones, costumbres y prácticas comerciales internacionales;

En referencia al método aplicado en la rama del Derecho Mercantil Internacional, expresa Francisco José Contreras:²³

- "Método conflictual. Crea normas de elección (conflictuales) que determina cual de los derechos nacionales vinculados con la situación jurídica concreta es preferido para regir el fondo de la misma.
- "Método de derecho uniforme. Busca que las normas pertenecientes a dos o más sistemas jurídicos locales aplicables al negocio con elementos internacionales sean sustituidas por una reglamentación única; a últimas

²³ *Idem*, pp. 278-280.

fechas esta es la más utilizada. Para lograr tal unificación se han utilizados tres criterios:

- "Leyes modelo. Con la finalidad de que los legisladores nacionales incorporen sus disposiciones a la normatividad interna;
- "Contratos tipo. Elaborados por agrupaciones de comerciantes que buscan que las partes en una relación mercantil se ajusten a ellos, y
- "Reglas, nomenclatura y terminología uniforme. Con la finalidad de precisar los alcances de disposiciones concernientes al comercio internacional".

Para la debida aplicación de las terminologías aplicables en el comercio mundial, se han creado los Incoterms²⁴ que son Reglas para la Interpretación de la Terminología en la Compraventa Internacional, elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

El autor en cita,²⁵ hace referencia sobre los diversos Incoterms y señala los siguientes:

"*Ex Works* (entrega en fábrica, en factoría, planeación o almacén); *FCA: Free carrier* (entrega en cualquier modo de transporte o el designado por el comprador); *FAS: Free along ship* (entrega libre al costado del buque, indicando puerto de embarque convenido, franco le long do naviere); *FOB: Free on Board Named Port of Shipment* (entrega libre a bordo, puerto de embarque convenido, franco bord por a embarquement convenu); *CFR: Cost Insurance Freight Named Por Of*

²⁴ Los organismos que han participado activamente en el campo del Derecho Internacional Privado y de manera particular en el dinamismo de la *Lex mercatoria*, que regula las actividades propias del comercio internacional, han sido desde luego, las cámaras de comercio, las asociaciones de entidades financieras y las corporaciones de transportistas internacionales, con la participación dinámica de tales entidades, se ha alcanzado la importante producción de la normatividad mercantil internacional, entre los cuerpos normativos más importantes, podemos señalar las INCONTERMS, Las Reglas de York y Amberes que tratan sobre las averías en el transporte marítimo y los Usos y Reglas Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios.

²⁵ CONTRERAS VACA, José Francisco, *op. cit.*, pp.279-280.

Destination (incluye costo, seguro y flete indicando puerto de destino nacional convenido, *cout et fret*); CIF: *Cost Insurance Freight Named Por of Destination* (incluye costo, seguro y flete indicando puerto de destino nacional convenido, *Car Count, assurance, fret*); CIP: *Cost Insurance Freight payment Named Destiny* (incluye costo, flete, porte y seguro pagados hasta punto nacional de destino convenido); DAF: *Delivered at Frontier Named place of Delivery Frontier* (entrega en el lugar convenido en la frontera); DES: *Named Port of Destination* (entrega sobre el buque, nombrado el puerto extranjero de destino); DEQ: *Ex Quay Duty Paid, Named Port* (entrega sobre el muelle de destino, impuesto pagado, indicando puerto extranjero convenido, *Aquai dedovane*); DDU: *Delivered Duty Unpaid* (entrega con impuestos no pagados, indicando punto extranjero de destino convenido), y DDP: *Delivered Duty Paid* (entrega con impuestos pagados, indicando punto extranjero de destino convenido)".

La actividad económica de la producción desempeña el dinamismo para el crecimiento de las naciones, ya que implica los procesos de elaboración de bienes y servicios; continúa situado en las variables del incremento de la riqueza, así como determina la influencia y el predominio de los emporios mercantiles nacionales o transnacionales, el desarrollo del comercio internacional y las operaciones de los centros financieros internacionales, constituyen elementos trascendentales para el desarrollo e internacionalización del Derecho Mercantil.

1.3 El papel del comercio mundial de nuestros días.

Para el desarrollo del tema, en primer lugar describiremos el concepto de comercio, y posteriormente analizaremos el papel de los elementos promotores de la actividad comercial, la conformación del sistema monetario del comercio internacional, en lo específico trataremos sobre la balanza de pagos y por último

describiremos la importancia e impacto del comercio mundial que ha trazado la directriz hacia la globalización económica.

El Diccionario Jurídico Mexicano,²⁶ contiene lo siguiente sobre comercio exterior:

"I. Constituye aquella parte del sector externo de una economía que regulan los intercambios de mercancías y productos entre proveedores y consumidores residentes en dos o mas mercados nacionales y/o países distintos. Se trata de transacciones físicas entre residentes de dos o mas territorios aduaneros que se registran automáticamente en la balanza comercial de los países aplicados. Es decir para los proveedores exportadores; la transacción de comercio se registra en la columna "exportación" mientras que para los consumidores e importadores de esa misma transacción se registra en la balanza comercial en la columna "importación".

"II. Históricamente. La noción comercio exterior está relacionada con las transacciones físicas de mercancías y productos, sin embargo en la actualidad tiende a ensancharse para englobar también las transacciones físicas propiamente dichas. Esto es, el comercio exterior de un país en la actualidad comprende tanto sus intercambios mercantiles tradicionales como transacciones que recaen sobre tecnología en general".

Por otra parte, en el texto de Leo Huberman²⁷ se tiene la idea que el comercio internacional debe ser oportuno y desarrollarse espontáneamente a efecto de que resulte mutuamente ventajoso; en este orden de ideas —el economista citado—, describe un panorama amplio sobre la participación de los países en la actividad comercial, de esta forma presume que las naciones tienen un reparto natural de la

²⁶ "Diccionario Jurídico Mexicano". 13ª Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Porrúa, S.A., México, 1999, p. 515.

²⁷ Cfr. HUBERMAN, Leo, "Los Bienes Terrenales del Hombre: Historia de la Riqueza de las Naciones". 20ª Edición, Nuestro Tiempo, S.A., México, 1983, 167.

producción y deben aprovechar las ventajas que cada uno tiene. Comenta sobre la no restricción, afirma que está calculada para dar la mayor extensión al comercio exterior, y propicia mayor crecimiento a la capitalización, así como el desempeño industrial del país. Sin embargo, está a favor del reparto natural de la distribución y de la comercialización que los países deben llevara cabo. Asimismo, consideraba que el comercio internacional es un medio excelente para que los Estados exporten los excedentes y el estudioso se inclinaba por el libre cambio porque permitía, a través de las negociaciones, obtener las mejores utilidades de manera progresiva.

Los protagonistas principales que actúan en las actividades comerciales que se desarrollan en el planisferio mundial, son desde luego los Estados que desempeñan un papel fundamental en la aplicación de la política económica, industrial y comercial con la finalidad de impulsar y diversificar la actividad de las empresas multinacionales²⁸ en el mercado internacional de bienes y servicios. Los Estados también intervienen, a través de las empresas públicas y organismos públicos descentralizados que intervienen en representación de sus empresas y empresarios del sector privado, en las negociaciones comerciales internacionales,

²⁸ Los informes del Banco Mundial durante 2003, ejemplifican el desarrollo de las cien mayores economías del planeta, apunta que 51 son corporaciones transnacionales y 49 son países, *infra*. La lista que agrupa a las entidades económica-empresariales de mayor peso económico son las siguientes: Wal Mart, con ventas con valor de 246 mil 525 millones de dólares durante 2002, cifra multimillonaria, mayor al PIB de Suecia, Austria o Noruega. En seguida repunta General Motors, Exxon Mobil, Shell, Bp, Ford, Chrysler, Toyota, General Electric, Mitsubishi, Citigroup, ING Group, IBM y otras. Las grandes compañías petroleras y las automovllísticas han conservado su poderío económico durante varias décadas. Desde los comienzos de siglo XX Wal Mart se ha mantenido como la entidad económica-empresarial más glgantesca del orbe y de escala multinacional. Otros mega supermercados son: Carrefour y Royal Ahold tienen volúmenes de venta mayores que el PIB de Perú y Nueva Zelanda; los grandes grupos financieros ocupan importantes sitios en la elite empresarial al igual que las transnacionales farmacéuticas, con Merck & Co. con el sitio 99; otras mega corporaciones son las agrotransgénicas, ya que muestran creciente repunte económico, entre más importantes son: Monsanto, Syngenta, Bayer, Dupont, Dow, cuyas ventas de biotecnología en 2001, alcanzaron los 3 mil millones de dólares. V. RIBEIRO, Silvia, "Gran liquidación: oligopolios 2003" en Economía. "La Jornada". Núm. 6971, año 20, México, sábado 24 de enero de 2004, p. 15.

ya sea en la suscripción de tratados o acuerdos que facilitarán el intercambio comercial con otros Estados y sus empresas públicas o privadas.

En el área del comercio internacional encontramos la participación involucrada de muy distintas economías del mundo, tanto de los países productores de bienes industriales, manufacturas, equipos científicos, tecnología,²⁹ maquinaria, textiles,

²⁹ En este cuadro se encuentran los países altamente industrializados con elevadas tasas de producción, son sobre todo las economías que lideran el dinamismo del comercio internacional, y a partir de 1990 quedó en manos de diversos contendientes: Estados Unidos, Canadá, la Comunidad Europea, Japón, Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapur, y recientemente, contamos con la participación de China, con un crecimiento extraordinario en los últimos años, tan sólo durante 2003 se ubicó con el 9.1 y durante el primer trimestre de 2004 alcanzó el 10.0 % de PIB, y cuyas reservas internacionales hasta el 2003 se acercaron a los 400 mil millones de dólares y la India, país de contrastes del Asia meridional, pero con un sólido crecimiento económico. Las áreas desarrolladas por aquellos países están centradas, sobre todo en el terreno económico y en el desarrollo de las novedosas aplicaciones tecnológicas, producto de los cambios profundos en los sistemas productivos y por primera vez el desarrollo notable de la economía digital; las áreas incursionadas han sido: desarrollo comercial, investigación científica, nanotecnología, agrobiotecnología, biotecnología, comunicaciones y telecomunicaciones, desarrollo a gran escala del software, entre muchas otras. Por lo que es seguro, que se mantendrán las tendencias globalizantes de bloques regionales y multilaterales, los tratados de intercambio comercial y demás instrumentos internacionales que permitirá a las naciones mantenerse en constante dinamismo frente a los nuevos esquemas del mercadeo mundial. Asimismo, en el marco de la competencia internacional, se ha generado una disputa entre los países, así lo demuestra el estudio realizado por el Foro Económico Mundial, en que revela una muestra comparativa de la competitividad mundial de 48 economías divididas en dos segmentos: el primero es la posición con respecto al año 2003, y el segundo corresponde al 2002. En el primer grupo destaca el avance de las naciones industrializadas como: Finlandia, Estados Unidos, Suecia, Dinamarca, Taiwán, Singapur, Suiza, Islandia, Noruega y Australia; países que ocupan los 10 primeros sitios de la competitividad en el ranking mundial; en el lugar descendente continúa Japón, Holanda, Alemania, Nueva Zelanda, Reino Unido, Canadá y Austria, ocupan un lugar aceptable dentro la tabla, del decimoprimer al decimoséptimo. El orden que continúa es para China con el sitio 44, Mauritania con el 46, México se ubicó en el 47 y el Salvador en el 48, respectivamente. En la misma tabla, pero con relación al año 2002, sólo tenemos una cierta variación en la puntuación con relación al 2003, en que países como Taiwán del lugar sexto se ubicó en la quinta posición, lo mismo Singapur del séptimo mejoró al sexto; Islandia del decimosegundo se ubicó al octavo; Japón del decimosexto pasó al decimoprimer, Holanda del lugar decimotercero logró el decimosegundo, Alemania después del decimocuarto alcanzó la fila decimatercera; Nueva Zelanda del decimoquinto avanzó al decimocuarto y México pasó del quincuagésimo tercero al cuadragésimo séptimo. Suiza, perdió competitividad al mantener la quinta posición se ubicó en la séptima, lo mismo Noruega del octavo pasó al noveno; Reino Unido pasó del decimoprimer al decimoquinto; Canadá del noveno se ubicó al decimosexto y Mauritania del cuadragésimo primero se ubicó al cuadragésimo sexto. *Cfr. SALGADO, Alicia, "Frena México calda en competitividad productiva" en Economía. "El Financiero". Núm. 6469, año: XXIII, México, lunes 26 de enero de 2004, p.36 y V. SALDAÑA, Ivette, "Receta de AmCham a México para mejorar competitividad" en Economía. "El Financiero". Núm. 6519, año XXIII, México, lunes 5 de abril de 2004, p.10.*

productos agroalimentarios, vehículos, aeronaves, armamentos y tecnología bélica –nuclear, balística y química-bacteriológica–, electrónica, sistemas de comunicación (tecnología de la información). Por otra parte los países productores y exportadores de materias primas, sin descartar las realidades que ya han modificado el escenario de las economías en desarrollo, ya que éstas también han mostrado participación dentro del mercado internacional, en ciertas áreas de la rama industrial, las manufacturas, en el sector agroindustrial y en el ramo de la ganadería. Hay otras ramas productivas, en que no han avanzado, como es el agro –particularmente en la producción de las semillas transgénicas u organismos genéticamente modificados (OGM)–, en el cual están contrapunteados los dos principales bloques económicos: Estados Unidos y la Unión Europea.³⁰

El comercio internacional de nuestros días tiene gran relevancia, en la medida que ha permitido a los países involucrados alcanzar diversos logros en términos de crecimiento, entre los que son: disponer de mayor cantidad de bienes que los producidos en el interior de sus propias fronteras; permite mejorar la calidad de vida de la población; el fortalecimiento de la moneda nacional frente a las divisas extranjeras; avances en la tecnología aplicada de la industria y la producción, sobre todo en las áreas de exportación. Estos acontecimientos que surgen, tanto en los países productores, los exportadores, y en todas las economías que participan del comercio mundial. Sin embargo, las grandes ganancias son para las economías más industrializadas del orbe, *a contrario sensu*, las economías en desarrollo que han logrado participación en los mercados mundiales, en condiciones altamente competitivas y de seguridad en sus transacciones comerciales; la desigualdad social y económica ha prevalecido y en algunos casos se han espaciado significativamente las disparidades entre las clases sociales. En México, la apertura comercial ha beneficiado a diversos sectores de la sociedad,

³⁰ V. RUDIÑO, Lourdes Edith, "Comercio de transgénicos polarizará cumbre de la OMC" en Economía. "El Financiero". Núm. 6324, año XXII, México, lunes 30 de junio de 2003, p. 20.

pero la derrama de estos beneficios hacia el grueso de la población aún no se consigue. En algunas regiones encontramos un alto nivel de industrialización, como sucede en el norte o en algunas zonas del centro del territorio nacional, que ha desarrollado una planta productiva capaz de competir exitosamente en el mercado internacional, mientras que otros estados del sureste de la República no cuentan con la participación de los beneficios del libre comercio internacional.

Las operaciones comerciales se han fortalecido en gran medida por el fenómeno económico de la actualidad –a través de la globalización–,³¹ ya que actualmente la mayoría de los países del orbe se han sumergido en este proceso, desde muy diversos aspectos: tratados de libre comercio, uniones aduaneras, cooperación económica, integración económica, intercambio tecnológico y científico; relativamente pocos son los países que se encuentran aislados en economía cerrada.³² En la misma dirección se orienta el estudio del tratadista español José Fernández, dice:³³ “Actualmente, las economías nacionales se han convertido en mundiales: cada una de ellas se inserta cada vez de forma más estrecha en un haz de relaciones (monetarias, financieras, comerciales, industriales, tecnológicas...) a escala universal. Con el surgimiento de la economía

³¹ La globalización económica es un aspecto que ha caracterizado a la Economía Internacional de nuestro tiempo, ya que surge como un modelo para impulsar el comercio internacional. Sus indicios institucionales –pero se desarrolla en forma vertiginosa durante la década de los ochenta– surgen al término de la Segunda Guerra Mundial, mediante la creación de dos instrumentos, con la creación del Fondo Monetario Internacional y años más tarde se suscribe la Carta de la Habana para dar origen al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio). Estos organismos internacionales fueron creados con la finalidad de promover la estabilidad financiera y para efectos de regular y promover el comercio internacional, respectivamente.

³² La lucha creciente de los países por el control de la economía de libre mercado, la competencia y los campos de acción se introducen a todas las economías, tanto en las naciones ex-socialistas, las economías altamente desarrolladas, así como en los mercados de los países del Tercer Mundo, y sin importar el sistema político ni ideológico del que profesen, las economías se han orientado a una creciente participación comercial mundial. Asimismo, la ingerencia del liberalismo que no solo ha tenido aplicación en el mercado de los bienes, sino que al mismo tiempo se incluyen los servicios y las operaciones financieras que se realizan sin control –en una masa gigantesca de instrumentos financieros que enlaza a los distintos mercados– en el territorio de los países de todo el mundo.

³³ FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, “*Sistema de Comercio Internacional*”. (Biblioteca Civitas Economía y Empresa), Civitas, Madrid, España, 2001, p. 63.

internacional y de la economía globalizada se genera el resultado de las dependencias y solidaridades³⁴ entre los diferentes países, que desborda el mero ámbito de las relaciones económicas, para extenderse a una cultura cada vez más uniforme, a modos de vida crecientemente estandarizados”.

Las operaciones comerciales que se registran entre países se conoce con el nombre de balanza internacional de pagos, en sentido generalizado implica el estudio de los aspectos monetarios del comercio internacional. En efecto, encontramos una subclasificación de distintas figuras en el rubro del intercambio comercial internacional que surgen con motivo del tráfico de las mercancías y los servicios. A continuación citamos el contenido del estudio:

La Balanza de pagos es el documento base de la contabilidad que registra los flujos monetarios surgidos de las operaciones comerciales y financieras en beneficio de un país, ante el entorno de otras naciones, y normalmente es considerado en un tiempo determinado. En términos similares es analizada esta

³⁴ El fenómeno que ha generado el comercio internacional y la globalización ha sido la consecuente interdependencia entre las economías, de manera que al momento en que se suscita alguna crisis financiera, repercute en forma inmediata a diversas economías, es decir, genera efectos cruzados entre las grandes empresas, además de afectar también a las empresas domésticas. Los problemas financieros que llegan a presentarse en los mercados por muy lejano que estos se encuentren, geográficamente efectúa un desplazamiento con gran rapidez y sus efectos negativos fácilmente alcanzarán el desempeño financiero de algún otro país. Específicamente, tenemos la crisis suscitada entre 1994 y 1995, misma que tuvo un marco absolutamente americano; fue originada en México, de ahí su denominación como la crisis del tequila o tequilazo que afectó seriamente a algunos de los países de América Latina y se constituyó una verdadera amenaza para la economía mundial, particularmente para los Estados Unidos de América, en virtud de haber puesto en entredicho el consenso de Washington. No obstante, el gobierno norteamericano y los organismos internacionales organizaron un masivo rescate financiero, nada menos que la línea de crédito consistió en un préstamo de 20.000 millones de dólares, para que nuestro país cumpliera sus compromisos externos y así evitar una crisis financiera internacional de graves dimensiones. El tequilazo estuvo estrechamente ligado al TLCAN y pudiera ser caracterizado como la primera crisis en la primera etapa de la globalización de la economía mundial, que pudo haberse transformado en crisis del sistema en su conjunto de no haberse actuado en las operaciones de rescate. En referencia a la crisis financiera, *supra*. V. FERNÁNDEZ ROZAS, *Idem*, p. 68 y WEINTRAUB, Sidney, “*El TLC cumple tres años*”. Tr. del Inglés por Mónica Utrilla de Neira, pról. de Julius L. Katz, Instituto Tecnológico Autónomo de México, Fondo de Cultura Económica, México, 1997, pp.103-109 y 113-122.

figura contable por el investigador Ricardo Torres Gaytán, que dice al respecto: "la balanza de pagos enumera y cuantifica en el lado del activo todos los rubros por medio de los cuales los residentes de un país recibieron poder de compra externo a través de las mercancías y servicios proporcionados y por la venta de títulos-valores (importación de capitales). Al mismo tiempo, enumera y cuantifica, en el lado del pasivo, todos los usos que los residentes de dicho país le dieron a su país de compra externo, por concepto de importación de bienes y el pago de servicios recibidos y por exportación de capital (importación de títulos)".³⁵

Simultáneamente en la estructura de la balanza de pagos, encontramos cinco divisiones descritos a continuación:

- 1] La balanza de transacciones en cuenta corriente que agrupa, a su vez, la balanza comercial y la balanza de servicios que implica las exportaciones e importaciones de mercancías, y en el siguiente renglón se encuentran los pagos e ingresos por conceptos de servicios prestados o recibidos del exterior, respectivamente;
- 2] El otro rubro de la balanza de pagos es la parte correspondiente a la balanza de capitales, en que se incluyen las exportaciones e importaciones de títulos de propiedad con el exterior, el pago de intereses generados por motivos crediticios en el medio financiero internacional y las operaciones surgidas en la reserva monetaria internacional de un país;
- 3] La balanza de las transacciones en cuenta corriente;
- 4] Las transferencias de ingresos a la cuenta corriente;

³⁵ TORRES GAYTÁN, Ricardo, "Teoría del Comercio Internacional". 20ª Edición, Siglo Veintiuno, S.A., México, 1996, pp. 205-206.

5] El renglón de los errores y las omisiones.

En el párrafo sucesivo se hará un estudio desglosado³⁶ de cada rubro citado y que intervienen en el mecanismo y operación de la actividad comercial internacional; en efecto el estudio del tema es considerado, a su vez, por los investigadores D. Such Pérez y J. Berenguer Ramírez,³⁷ quienes apuntan importantes elementos que amplían en forma significativa el tema de análisis; por lo que es necesario, tomar en consideración el criterio doctrinal con la finalidad de alcanzar un mejor entendimiento de la materia.

- La Balanza comercial, esta figura que también es conocida como la balanza de comercio, constituye un cuadro en que especifica el valor monetario de las exportaciones e importaciones de mercancías, exclusivamente. Esta evaluación siempre se agrupa sobre un periodo determinado y normalmente se aplica durante un año.

En particular se puede apreciar que esta balanza no puede significar que la cuantificación realizada sea exacta, ya que pueden presentarse algunos motivos que alteren dichas operaciones aritméticas, como es el caso de las compras realizadas en las zonas fronterizas, el contrabando, el soborno y otras prácticas ilegales llevadas a cabo por motivos de las exportaciones e importaciones, las revisiones aduaneras que no consideran los equipajes y otros enseres de los inmigrantes e inmigrados. Son entre otros, algunos de los aspectos que impide el cálculo exacto en el comercio de las mercancías.

- La balanza de servicios es el agrupado de todas aquellas operaciones que implica la prestación de algún servicio. En general podemos señalar

³⁶ Cfr. TORRES GAYTÁN... *Op. cit.*, pp. 206 - 218.

³⁷ Cfr. D. DUCH PÉREZ, J., BERENGUER RAMÍREZ Y J.R. AGUIR LACAL (coords.), "Introducción a la Economía". Pirámide, S.A., Madrid, España, 1994, pp. 361-362.

que la balanza de servicios es la que registra la totalidad de los pagos que hicieron los residentes de un país hacia el exterior, y por otra parte, los pagos que percibieron las personas residentes en un país, provenientes del país extranjero, ya sea por concepto de los servicios derivados del comercio de mercancías; pagos por el servicio de transporte terrestre, acuático o aéreo; pagos de las tarifas por concepto del empleo de correo, teléfono y telégrafos; los costos surgidos de las operaciones financieras; los egresos de los gobierno y los gastos efectuados por los viajeros en el territorio del país receptor.

La Balanza de servicios se denomina también balanza de indivisibles por el carácter de intangibles que tienen ciertas partidas que la componen.

- La balanza de transacciones en cuenta corriente, constituye la suma de la balanza comercial y el rubro de los servicios, bajo el registro en que se efectúan las operaciones comprendidas en los pagos realizados por un país al exterior por concepto de compraventa de mercancías y servicios. El producto y el valor activo de la balanza determinan la cuantía de la disponibilidad ordinaria de un país para finiquitar el costo de las mercancías y servicios importados.

Las operaciones que se desprenden de esta balanza se caracterizan por el principio que se conoce como la partida doble, en que toda la prestación, ya sea recibida u otorgada –le corresponde según la lógica de estas transacciones–, una contraprestación inmediata, que en términos del derecho de las obligaciones viene a integrar el pago en sentido general; existe otro principio esencial que delinea las relaciones económicas de los países con el exterior que se traduce como la equidad o la igualdad que se establece entre el saldo de la balanza en cuenta corriente y el saldo de la balanza de capitales; ya bien se trate de un déficit o del exceso de exportación por parte de un país, el resultado será

igual a los derechos adquiridos o a las obligaciones contraídas en el exterior, respectivamente. Así tenemos que el saldo de la cuenta corriente positivo contribuye a esta balanza con mayores recursos que permiten al país invertir rentablemente en el exterior, ya sea en el pago de los adeudos al exterior, para hacer préstamos al exterior o aumentar la reserva monetaria internacional del país; si la balanza es negativa para un país, requerirá entonces de un préstamo del exterior, necesitará de las inversiones directas del exterior, con efectos en la reducción de sus proyectos de inversión o bien disminuirá su reserva internacional.

En términos generales hemos apuntado que las operaciones comerciales llevadas a cabo por un país en el escenario internacional, se registran en las anotaciones de la cuenta corriente y según sea su resultado, situación que determinará a un país su fortaleza económica frente a otras naciones.

- La balanza de capitales es un esquema en que se anota el movimiento del capital entre un país y el exterior, incluye las inversiones, préstamos, pagos, devoluciones e incluye el movimiento financiero internacional que lleva a cabo un país en su reserva monetaria internacional; en términos generales se integra de la totalidad de los ingresos y egresos que un país realiza o recibe en el mercado internacional de capitales.

Las operaciones internacionales de capitales se llevan a cabo, a través de dos sectores que comprende por un lado, los conceptos o rubros generadores de ingresos en divisas y en el siguiente renglón se contempla el egreso o gasto en divisas, según estima Ricardo Torres Gaytán:³⁸

- 1] La exportación de mercancías;
- 2] La prestación de servicios al exterior;
- 3] La exportación de títulos.

³⁸ *Idem*, p. 213.

- 1] La importación de mercancías;
 - 2] El pago de servicios recibidos del exterior;
 - 3] La importación de títulos.
- La reserva monetaria mundial, comprende la totalidad de los medios de pago, y vienen a ser los instrumentos con los que cada país liquida en definitiva los saldos finales de las cuentas hacia el exterior, además sirve de apoyo a la estabilidad al tipo de cambio. En particular, las reservas internacionales del Banco de México se integran de la totalidad de los activos monetarios (recursos disponibles) del Banco Central, constituidos en su mayor parte por dólares norteamericanos que se encuentran en forma de depósitos que el Banco de México tiene en bancos extranjeros.
- Las reservas mundiales de México en el extranjero se constituyen de los siguientes rubros:³⁹
1. Con recursos provenientes de pagos que se hacen en el exterior a Petróleos Mexicanos, ya que por ley, PEMEX tienen la obligación de depositarle al Banco de México cualquier ingreso denominado en divisas, y en este sentido es importante señalar que PEMEX aporta la mayor cantidad de las ganancias al Banco de México;
 2. Por las aportaciones o cuotas que México realiza ante el Fondo Monetario Internacional y de las cuales puede disponer en algún momento;
 3. Del financiamiento que recibe el gobierno mexicano de organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional;
 4. De los pagos efectuados por el exterior al gobierno mexicano;
 5. De las tenencias de oro y divisas internacionales que se encuentren en poder del Banco de México.

³⁹ Cfr. ESCUELA BANCARIA Y COMERCIAL, "Las reservas internacionales y su esterilización" en Finanzas Personales. "El Economista". México, jueves 19 de septiembre de 2002, p. 19.

El Banco Central Mexicano dispone de un mecanismo en materia financiera que le permite mantener el control de las reservas internacionales del país, es así como llega a aplicar la esterilización de los recursos en las reservas; en efecto se trata de la acción del Banco Central que impide que los aumentos o disminuciones en las reservas internacionales, provoquen incrementos o decrementos en la cantidad de dinero en circulación. El Banco Central al retener los activos monetarios y con ello esterilizar los efectos de la inflación o la deflación⁴⁰ que pudieran ocasionarse.

El incremento de las reservas internacionales es sobre todo el resultado próspero de la balanza en cuenta corriente, que normalmente no ha sido invertido rentablemente y el país decide llevar a cabo la inversión en bienes líquidos que se encuentran disponibles en la banca central y en los bancos asociados, ya que estos recursos monetarios se encuentran bajo el control de las autoridades monetarias nacionales para mantener la estabilidad financiera ante los momentos de crisis financieras.

Los recursos monetarios o financieros que no son considerados en las reservas internacionales, son valores cuyas propiedades corresponden a los bancos privados que operan en el país, el ejercicio presupuestario que realizan las diversas dependencias gubernamentales, las tenencias de las empresas y las riquezas de los particulares.

- La balanza de transferencias, recoge las operaciones con el exterior que no implican contrapartida, es decir, el país que realiza la transferencia no percibe a cambio ningún título *ad valorem* o contraprestación alguna de

⁴⁰ La deflación es la fase de la operación comercial que se presenta en el mercado interno y conduce, en gran medida, a la caída constante de los precios en los bienes y servicios que se ofrecen a los consumidores, ante el fortalecimiento del poder adquisitivo o frente a los efectos de una crisis financiera con repercusión en los mercados.

parte del país que ha recibido la transferencia, surge entonces a favor del país receptor o beneficiario un incremento de su ingreso nacional, y por tanto disminuye el activo del país que envía la transferencia. Dentro de esta balanza, los teóricos coinciden en señalar que las transferencias se agrupan en dos partidas, una comprende la cuenta corriente, siempre que la operación sea efectuada en bienes o servicios y la otra se agrupa dentro de la cuenta de capitales, si la operación se realizó en liquidez. Dentro del último rubro comprende, asimismo, las rebajas y las condonaciones de las deudas entre los países acreedores y deudores.

- Los errores y las omisiones, constituyen el agregado necesario para equilibrar el total de los ingresos con el total de los egresos; el monto se establece según la diferencia que hay entre la balanza comercial en relación a la balanza de transacciones en cuenta corriente, ya que la diferencia entre el activo y el pasivo se extrae por sí sola; en términos de contabilidad nacional los valores que integran el activo y el monto del pasivo deben ser idénticos.

El rubro de los errores y omisiones surge de las deficiencias en el registro de los valores por las exportaciones e importaciones de bienes y servicios; las correcciones responden a las partidas omitidas o inexactamente registradas, ya que no es posible para los países llevar un registro exacto de todas y cada una de las operaciones con el exterior, toda vez, que éstas se llevan a cabo en grandes volúmenes y por la diversidad de las mismas.

En términos generales tenemos el equilibrio de la balanza de pagos, que constituye un esquema e instrumento fundamental para la contabilidad de los países en relación a todas sus operaciones comerciales, financieras y económicas, llevadas en el exterior e implica que el equilibrio del balance de pagos del país se logra, si la totalidad de los ingresos exteriores es

suficientemente para el pago de su pasivo con el exterior, sin recurrir a la reserva o a los adeudos con el exterior.

Las condicionantes internacionales que surgieron al final de la década de los ochenta, colocaron al mundo frente a serias transformaciones que dieron paso al inicio de una época que habría de caracterizarse por la tendencia hacia la globalización, a través de las nuevas relaciones financieras y comerciales entre bloques de países. En particular sobre los acontecimientos presentes en el entorno de los cambios mundiales y el peso económico que a derribado las fronteras de los países, tenemos el criterio que hace valer el economista, John Saxe que dice: "La economía global no es realmente una totalidad unificada sino una totalidad compuesta por las transacciones, los intercambios y las asociaciones que involucran a actores específicos y localizados, que transforman y son transformados por el desarrollo del capitalismo".⁴¹ La globalización económica⁴² es

⁴¹ SAXE, John, *et al.*, "Globalización: Procesos de Integración y Desintegración, en la Reestructuración Mundial y América Latina". (Cuadernos de Economía). T. I, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1993, p. 36.

⁴² Ante la internacionalización y la nueva economía, los productos y servicios de un país se tornan cada vez más competitivos y se mantienen en el plano de la calidad y la eficacia, al mismo tiempo los recursos productivos se renuevan constantemente y se desarrolla una calidad extraordinaria en la infraestructura y la tecnología. El nuevo contexto mundial obliga a los países el aprovechamiento de las ventajas competitivas naturales y al mismo tiempo les requiere construir nuevas ventajas por medio de la capacitación, la inversión y la innovación. Ahora tenemos que la conducción correcta de la economía de un país, no es solo cuestión de estabilidad macroeconómica y de la adecuada coordinación de variables fiscales y las monetarias, ya que el crecimiento sólido de una economía se logra conforme al uso adecuado de los recursos e instrumentos que son el trabajo, el capital, los recursos naturales, financieros y monetarios; la activación del mercado interno; la proyección de nuevas estructuras en el campo laboral, educativo y fiscal; el impulso a la investigación científica y tecnológica, sin abandonar las otras ventajas que se disponen.

En la nueva economía globalizada se vuelven obsoletas las capacidades tradicionales desarrolladas por los pueblos, y se han comenzado a desarrollar una gran competencia sin precedentes en la historia de la humanidad. Los procesos productivos requieren cada vez más del ingenio a fin de competir con mayor eficacia en los mercados internacionales; la mano de obra es otro elemento que debe contar con mayor capacitación; y los recursos naturales deberán emplearse acorde al cuidado del medio ambiente y de los ecosistemas, a fin de lograr un desarrollo sustentable en armonía con la naturaleza; son en conjunto algunos de los esquemas y aplicaciones productivos que habrán de poner en práctica las naciones participantes en la economía globalizada de nuestro tiempo.

producto de cambios fundamentales en la naturaleza de la actividad económica que se presentan en los procesos productivos cada vez más dinámicos; el desarrollo vertiginoso de las economías de escala mundial; los nuevos descubrimientos tecnológicos; la evolución de los sistemas de comunicación que ha transformado, en gran medida, el despliegue de la informática en el escenario internacional, ya que consideramos que en el contexto se han desprendido diversos motores que dieron origen e impulso a la globalización, son por su naturaleza muy diversos. Sin embargo, hemos resumido ciertos elementos que contribuyeron al surgimiento y desarrollo de los sucesos globalizados en la última mitad de siglo XX; no obstante los impulsores que surgieron en los ochenta, constituyeron nuevos detonadores que se insertaron en forma vertiginosa al siglo XXI, como señalaremos en el siguiente desglose:

1. El surgimiento de los sistemas digitales de comunicación y el aprovechamiento de los satélites, ha permitido que el universo de la información sea global y al instante. Sin embargo, existe un contrasentido para el aprovechamiento de la tecnología informática, ya que encontramos un fuerte control sobre los medios de difusión masiva por parte de las grandes empresas transnacionales de los países desarrollados y que desempeñan un papel doble en materia de las comunicaciones, así además de informativo, son medios de manipulación y formación de corrientes de opinión, la mayoría de las veces en favor de los intereses foráneos de dichos países y de sus empresas multinacionales. Con el empleo de los medios informáticos ultramodernos, las distancias geográficas dejaron de ser barreras en la comunicación y los puntos mas lejanos se redujeron en términos de segundos;
 2. La actividad financiera adquirió nuevas formas y características en el espectro internacional, al permitir que los flujos de capitales tuvieran lugar
-

alrededor del mundo. Bajo esta operación las empresas comenzaron a explorar nuevas fuentes de financiamiento mas allá de sus fronteras y a vincularse directamente con los mercados financieros internacionales;

3. La inversión extranjera se transformó en uno de los factores más importantes para el desarrollo económico, porque paulatinamente las empresas dejaron de ser nacionales en su comportamiento económico, para convertirse en instituciones cercanas a la lógica internacional;
4. Los destacados avances de la tecnología ultramoderna que tuvieron origen de los adelantos científicos de la posguerra y de la época actual, permitió que los países altamente industrializados hicieran de utilidad la tecnología aplicada⁴³ con fines productivos e hiciera posible la expansión del comercio internacional;
5. La manipulación de las novedosas fuentes de energía, permite a los países que disponen de la tecnología su aprovechamiento para fines productivos y en los procesos de investigación científica, sobre todo la energía solar, energía nuclear, energía eólica, etc.;

⁴³ En un lapso menor a dos décadas se ha sido creciente la aplicación de una nueva tecnología conocida como Biotecnología y la Ingeniería genética, que actualmente desempeña un papel muy importante en la medicina, la producción del petróleo y en la agricultura. En México contamos con la Comisión Intersecretarial de Bioseguridad y Organismos Genéticamente Modificados (Cibiogen) que se encarga de difundir información sobre los beneficios de la biotecnología y su contribución para el desarrollo del país.

En el campo del progreso científico se han creado diversas condiciones para el desenvolvimiento de otras tecnologías de reciente creación, como a sido la nanotecnología cuyo proceso consiste en la manipulación de la materia a escala de un nanómetro, esto es, de una millonésima parte de un milímetro; ante todo consideramos que se trata de una nueva disciplina científica que comienza a desarrollarse a grandes velocidades, y como es de esperarse, en el mercado se encuentran los primeros resultados consecuentes de estos avances científicos, que han sido sobre todo en el ramo de la industria de los insumos farmacéuticos, productos de la cosmética, en los alimentos procesados, sobre la industria de la construcción e incluso el Pentágono de los Estados Unidos de América ha creado programas nanotecnológicos dirigidos en sus diversas aplicaciones bélicas. De este último y para ampliar la convicción del interlocutor, V. GONZALEZ AMADOR, Roberto, "Alerta científico sobre riesgos que entraña la nanotecnología" en Economía. "La Jornada". Núm. 6709, año XIX, México, sábado 3 de mayo de 2003, pp. 21-22.

6. Las fluctuaciones en la oferta y la demanda de productos básicos reflejados en el precio y el abastecimiento, la incorporación de las economías emergentes en el intercambio comercial a lado de las economías altamente industrializadas, bajo la reestructuración de la dinámica dentro del esquema de producción nacional y la reconversión de las plantas industriales, y abandonaron el papel de exportadores únicos de materias primas, a su vez, la reestructuración económica de los países de economía emergente comprendió la modificación y la promulgación de diversas disposiciones jurídicas, en el caso de México se promulgó la Ley para la Celebración de Tratados (D.O.F., 2 de Enero de 1992), Ley Federal de Inversión Extranjera (D.O.F., 27 de Diciembre de 1993), Ley Federal de Competencia Económica (D.O.F., 23 de Enero de 1998), Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica (D.O.F., 4 de Marzo de 1998), Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial (D.O.F., 21 de Junio de 1991), Ley de la Propiedad Industrial (D.O.F., 27 de junio de 1991), y su Reglamento (D.O.F., 23 de Noviembre de 1994);

7. Por otra parte, en el contexto de la Economía Internacional ha impactado el campo de la nueva revolución industrial, sustentado en la novedosa era tecnológica, ya que las empresas han reconvertido sus plantas industriales, a partir de sistemas computarizados, controles automáticos, sensores diligentes, redes cibernéticas alámbricas o inalámbricas de interconexión a los diversos periféricos y los centros de control industrial, comunicaciones móviles, publicidad, mejoras en la producción, con ello han alcanzado altos niveles de competitividad y una singular mejoría en calidad de las manufacturas, sobre todo en el área de la producción industrial, así como mejoras en la prestación de los servicios y en la administración de los recursos que intervienen en los ciclos productivos;

8. El conocimiento que sea a desarrollado en todas sus dimensiones, desde a mediados del siglo XX hasta nuestros días; en esta trayectoria las ciencias han avanzado sobre las proyecciones de la investigación científica, y en apoyo de los métodos cada vez más complejos en su estructuración, sistematización y coherencia, han logrado resultados sólidos, tanto en la teoría, los axiomas, los postulados, las leyes y principios que rigen la sistemática epistemológica del saber humano;
9. El fenómeno de la migración internacional que consiste en el movimiento de personas hacia otras latitudes geográficas, que en ocasiones significa grandes números de seres humanos que se desplazan de su lugar de origen hacia otras direcciones territoriales;
10. La creciente expansión de la división internacional del trabajo, en que los países buscan desarrollar sólo determinados segmentos de las diversas áreas productivas, de los servicios, la producción industrial, la explotación de materias primas, el desarrollo y la expansión de las tecnologías directamente ligadas a las ventajas comparativas que disponen cada uno de los Estados.

El conjunto de "los motores" que surgieron de acuerdo a la dialéctica social del desarrollo militar, económico, financiero, industrial, tecnológico, científico y técnico de la comunidad internacional de nuestros días, han traído como resultado –o favorecieron en gran medida– el surgimiento, desarrollo y progreso de la globalización en todos los polos que implica la universalidad; encontramos avances notables hacia la interconexión entre los países del orbe. Así, se marca la tendencia a la cooperación internacional que hace partícipes a todas las naciones que conduce, a su vez, a la expansión del libre mercado mundial; la circulación

internacional de los bienes y servicios que propicia el ejercicio de la actividad comercial, económica, informativa y otras funciones propias que generan el desenvolvimiento dinámico de la interacción de los fenómenos y efectos nacionales o hemisféricos de orden internacional.

1.4 Los agentes que intervienen en la actividad económica-comercial en el entorno mundial.

1.4.1 El Capital.

Los autores de la ciencia económica señalan que hay diversas formas que el capital puede adoptarse, ya que su estudio puede ser tan amplio, al grado de formular gradas teorías sobre la naturaleza del capital, su desenvolvimiento histórico, su utilidad en los procesos de producción y para el intercambio de los bienes y servicios del mercado. Para Frederic Benham, quien considera la diversidad del capital, así tenemos el capital real que comprende los siguientes bienes: "Las fábricas, almacenes, oficinas y tiendas y otros edificios que se utilizan en la industria y el comercio; planta, maquinaria y equipo, y los medios de transporte y comunicación, (...) incluye también los bienes de propiedad pública, como los edificios de gobierno.

"(...) el capital de operación o capital circulante, formado por las materias primas, los combustibles, los artículos el proceso de fabricación y las existencias que mantienen en los productores y comerciantes (...)".⁴⁴

En el cuadro de los factores que intervienen en los procesos productivos, tenemos dos grupos de factores que mueven los hilos de la producción de bienes, por una parte están los bienes que el hombre ha producido por su ingenio y sus

⁴⁴ BENHAM, Frederic, "*Curso Superior de Economía*". Fondo de Cultura Económica, México, 1973, p. 197.

habilidades, y por otra parte, contamos con el grupo de factores que la naturaleza se ha dotado, constituye la riqueza natural y que el hombre no tuvo ninguna intervención durante la formación de la misma. Dentro de este campo, tenemos que el capital se encuentra clasificado en el primer grupo.

Finalmente llegamos a la conclusión del tema, en lo que hacemos patente sobre la diversidad de clasificaciones que de forma teórica se ha planteado respecto al capital, y no podemos dejar desapercibido, que el capital también se identifica con el dinero circulante, dentro de las economías es el papel moneda y los títulos de crédito, que son instrumentos cambiarios que permite el intercambio de bienes y servicios en la esfera del mercado. Para el funcionamiento del mercado mismo.

Por otra parte, el capital constituye el motor principal para el dinamismo de la economía, el intercambio comercial y todo el complejo de operaciones financieras, tanto nacionales como internacionales. Asimismo, el capital es instrumento útil que permite financiar los procesos productivos para el desarrollo de un país; en la construcción de obras públicas; en la operación y para el funcionamiento de las empresas y en el pago de las nóminas. Finalmente, el capital constituye un apéndice de gran importancia en todas las operaciones económicas que el hombre realiza como ente inmiscuido en las operaciones y funciones de la economía.

1.4.2 El mercado financiero internacional.

Las operaciones financieras no constituyen una esfera aislada en el centro del comercio internacional, ya que sus funciones configuran el dinamismo de la Economía Internacional. Desde el punto de vista de Joaquín Estefanía, el mercado financiero se compone de al menos cuatro aspectos importantes que intervienen para sus operaciones, entre estos: "es inmaterial, inmediato, permanente y

planetario".⁴⁵ De acuerdo al léxico que le es característico para cada una de las operaciones, tenemos que es inmaterial, ya que los documentos y los valores que componen el mercado en referencia son abstractos, en otros términos se sostiene que éstos se han desmaterializado; es inmediato, ya que en el dinamismo de los cruces financieros se llevan a cabo en tan solo fracciones de minutos; su permanencia se desprende en relación a la continuidad de sus funciones y el atributo de planetario se refiere al aspecto global para el desenvolvimiento de los flujos del capital.

En relación a las anotaciones, consideramos que las características numeradas con anterioridad no son las únicas que integran el contenido de la materia, por el contrario hay otros elementos indispensables que integran las operaciones de los productos financieros, en efecto tenemos que también es cibernético, ya que el mercado financiero internacional dispone de diversos instrumentos tecnológicos para llevar a cabo sus operaciones en todas las latitudes geográficas, y las funciones financieras internacionales conducen a la polarización mundial, dado la presencia de Estados Unidos de Norteamérica, Japón y la Comunidad Europea, ya que constituyen los tres polos del capital financiero mas importantes de la actualidad. Asimismo, la Economía Financiera dispone del elemento científico, como se describirá mas adelante.

La rama financiera del siglo XXI desempeña una importancia enorme al grado de alcanzar operaciones que conducen y manejan las masas de capitales más gigantescas del mundo, y cuyas directrices adoptadas por esta rama económica es muy diferente⁴⁶ a la economía real centrada en la producción, la

⁴⁵ ESTEFANIA, Joaquín, "*La Nueva Economía. La globalización*". 3ª Edición, Debate, S.A., España, 1997, p.15.

⁴⁶ Cfr. KAPLAN, Marcos, "*Estado y Globalización*" en Kaplan Marcos y Manrique Campos Irma (coords.), "*Regulación de Flujos Financieros Internacionales*". Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000, p. 43.

comercialización de las mercancías y los servicios, la adquisición de maquinarias y equipos para usos industriales, la aplicación de la más avanzada tecnología con fines productivos. Asimismo, es la economía que se sustenta en el crecimiento de los medios productivos, y la distribución de la riqueza en los mercados nacionales e internacionales a través de la compraventa. En el polo paralelo, estamos ante la presencia de la "Economía Financiera" que también se le denomina "Economía Simbólica", y que también pudiéramos denominar en razón de la ciencia económica como "Economía Especulativa". Esta se ocupa sobre todo en el desempeño internacional de los flujos de capital, a través del intercambio de unidades monetarias, inversión de divisas, etc. (mercado de divisas); la constante modificación y la manipulación de las tasas de interés (*swaps* financieros); apartado que comprende las emisiones de títulos de deuda o de capital colocados o negociados en las bolsas mundiales (mercado de valores internacionales); el otorgamiento de créditos, en materia del endeudamiento internacional que se desprende de los empréstitos concedidos de un país a otro, transferencias internacionales, etc. (banca internacional) y las negociaciones de adquisición mediante la compraventa a una fecha futura, ya bien de activos o de documentos financieros, tales como acciones, índices, tasas de interés e inclusive productos agroindustriales (mercado de derivados).⁴⁷ Así en los últimos años, el sistema del mercado financiero internacional ha alcanzado altos niveles de segmentación y un proceso de innovación sin límites, lo que ha generado una elevada competencia sin precedentes en la esfera de la globalización.

Las funciones que se desempeñan en el mercado financiero internacional también se encuentran ligadas a las atribuciones del transporte y al comercio por la vía marítima internacional, sobre todo en materia de seguros; financiamiento a la

⁴⁷ A fin de ampliar, en gran medida, el conocimiento de los contenidos financieros, sugerimos a nuestro interlocutor la obra que es de interés y el tema de consulta, *cf.* ESTEBAN PAOLANTONIO, Martín, "Operaciones Financieras Internacionales". Rubinzal-Culzoni, S.A., Argentina, 1997, pp.17-18.

exportación e importación de mercancías que habrán de desplazarse por las vías oceánicas; la colocación de capitales que realiza el sector empresarial de la rama comercial marítima ante los organismos financieros o en la emisión de deudas en los mercados de valores y las inversiones públicas o privadas en materia portuaria e infraestructura naval, son desde luego, aspectos ineludibles para el sistema financiero internacional.

En relación al tema que se estudia, tenemos el punto de vista que sostiene el investigador Marcos Kaplan, quien considera aspectos importantes sobre la economía simbólica al señalar: "La economía simbólica o financiera crece más que la real, la empuja y reemplaza como eje fundamental y como fuerza motriz, orientadora y reguladora de la economía mundial. Dentro de la economía simbólica prevalecen la electrónica, el sector financiero especulativo internacional electrónicamente organizado y operante, y un nuevo mercado financiero mundial, electrónicamente integrado".⁴⁸

En los albores del presente siglo se ha suscitado una magna explosión en las transacciones del capital, ya que las corporaciones financieras internacionales, así como los núcleos bursátiles han adoptado un cariz sistemáticamente mundiales; el mercado global financiero que constituye uno de los núcleos del sistema financiero internacional, sobre todo en sus operaciones que con frecuencia se desarrollan sobre un esquema altamente volátil, en que las negociaciones e intercambios financieros se llevan a cabo durante las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, además se disponen de una gama extensa de instrumentos financieros que incluso resulta difícil de entender, ya que la materia es reservada para los especialistas bursátiles e ingenieros financieros, quienes aún no logran profundizar en la complejidad del mismo.

⁴⁸ KAPLAN, Marcos... *Op. cit.*, pp. 43-44.

En nuestro modesto conocimiento –nos concretamos en señalar– sobre la operación del mercado financiero internacional, y sobre el conjunto de los rubros que comprende; particularmente se desprenden las transacciones del capital que incluyen tanto las inversiones directas, los préstamos en plazos, deudas transferidas, ya sea dentro de la jurisdicción nacional o en el plano internacional, los valores de inversión colectivos como las acciones en fondos mutuales, depósitos en bancos, garantías y servicios de respaldo financiero, los contratos de seguros, ya bien sea de bienes inmobiliarios, muebles o personas.

El *modus operandi* del sistema financiero internacional está dado sobre todo por una gigantesca masa de activos líquidos –cantidades de capital y de activos financieros que fácilmente son convertibles en dinero–. Para su mecanismo de funcionamiento, desde el aspecto político, económico, científico y tecnológico;⁴⁹ tenemos que circulan instantáneamente en todos los mercados financieros del mundo, en condiciones de libertad, sin controles y sin limitaciones que pudieran provenir de los gobiernos nacionales, así también se presenta la inestabilidad cambiaria y financiera, cuya consecuencia es inevitable por el dinamismo móvil del capital internacional. Desde el punto de vista de los operadores financieros, se observa que el sistema especulativo tiende a la delineación de comportamientos propios, ya que castigan a los países que desde su criterio aplican políticas

⁴⁹ Las mas avanzadas innovaciones tecnológicas, así como la participación de los estudiosos en diversos horizontes del conocimiento humano, quienes han contribuido en el mejoramiento de las técnicas financieras, en donde es aplicable, las Matemáticas Financieras e inclusive la Física Cuántica, la Ingeniería en Sistemas y la Telemática –Esta última constituye una importante revolución en materia de comunicaciones, ya que se integra de las aportaciones de dos bloques tecnológicos, la informática y las telecomunicaciones. Entre las funciones de la telemática está el conjunto de operaciones para el almacenamiento, procesamiento y transmisión de la Información a través de caracteres, imágenes o sonidos, mediante el empleo de medios electrónicos, periféricos de hardware, circuitos electrónicos o redes de transmisión–. Estos elementos constituyen importantes conjugaciones que permiten la circulación desapercibida de las grandes sumas de dinero en términos de segundos o minutos. Este fenómeno se presenta en el mercado financiero internacional, gracias a la interconexión entre las empresas, las casas de bolsa, las bolsas de valores, los bancos e instituciones crediticias.

económicas defectuosas e inclusive financieras, a la vez, benefician a las naciones en que se aplican políticas favorables a sus intereses.

La parte jurídica que regula los aspectos del sistema financiero internacional, han sido considerados como un conjunto heterogéneo, es como se percibe desde el criterio doctrinal, considerado por el profesor universitario Manuel Becerra Ramírez, al numerar los siguientes:

- “Los tratados internacionales de carácter multilateral que dan vida a los organismos internacionales como el FMI, Banco Mundial, etcétera.
- “Los convenios, acuerdos o prácticas, concertadas entre las autoridades monetarias (por ejemplo, los acuerdos *swaps*);
- “Las disposiciones legislativas y reglamentarias del derecho internacional, particularmente aquéllas de países cuya moneda es de reserva (por ejemplo, Estados Unidos);
- “Las prácticas o medidas de política monetaria aplicadas por las autoridades monetarias de los diferentes países (intervenciones sobre el mercado de cambio, reservas monetarias, etcétera). Independientemente de las resoluciones de los diferentes órganos que son jurídicamente obligatorias para los Estados miembros”.⁵⁰

Hasta cierto punto, la regulación jurídica que rige el contenido financiero –en el campo operacional, es decir, en el *modus operandi*– de carácter internacional es aún exigua, es decir, encontramos cierta laguna jurídica para la regulación de la materia; no obstante la importante contribución de los juristas de reconocido

⁵⁰ BECERRA RAMÍREZ, Manuel, “La Organización Financiera y el Derecho Internacional” en Kaplan Marcos y Manrique Campos Irma (coords.), “Regulación de Flujos Financieros Internacionales”. Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000, pp.145 y 146.

prestigio internacional, así el ruso Arkadi Altshuler⁵¹ presta atención especial sobre el Derecho Monetario Internacional y otros estudiosos de la extinta URSS que han contribuido sobre el desarrollo de múltiples temas que se vinculan a la materia jurídica de contenido monetario (financiero) internacional; en efecto los juristas han considerado sobre la existencia del Derecho Monetario Internacional en calidad de rama del Derecho, con vida propia y como ciencia, otros lo consideran como subrama del sistema del Derecho Internacional o como rama integral del Derecho. Ahora en relación a la enseñanza y la investigación de la materia, se conoce en unos casos como parte del Derecho Internacional, Derecho Internacional Económico, Derecho Comercial y Financiero Internacional, a su vez, como parte del Derecho Internacional Privado.

Anteriormente acotamos sobre la falta de regulación jurídica con carácter internacional sobre el *modus operandi* del sistema financiero internacional, caso especial se presenta al no existir normatividad jurídica supranacional que sea capaz de lograr una ordenación jurídica coherente, de conformidad a los principios racionales que rigen para la sistemática jurídica generalizada. En este sentido, las operaciones en la Economía Especulativa se conducen en mayor medida de acuerdo a la lógica empresarial, la especulación y la rentabilidad del capital foráneo.

En este campo existe un conjunto de acuerdos,⁵² mediante los cuales opera el sistema financiero y su finalidad básica es la prevención de las crisis nacionales; el sistema de pago internacional de los países; las funciones de la reserva internacional y las instituciones financieras internacionales (el FMI o el Banco Mundial) que se crearon en su momento. Pero los esquemas definidos en las

⁵¹ V. ALTSHULER, Arkadi, "Derecho Monetario Internacional". Tr. Lev Viádov. Editorial Progreso, Moscú, Rusia, 1984, p. 39.

⁵² V. GAZCON, Felipe, "*Imposible, regulación del sistema financieros mundial. No puede haber leyes supranacionales: Guillermo Gutiérrez*" en Finanzas. "El Financiero". Núm. 6077, año XXI, México, Martes 9 de julio de 2002, p.6.

políticas monetarias de la última mitad del siglo XX, estuvieron vigentes para mercados totalmente distintos a las funciones que se presentan en los mercados actuales, así como otros instrumentos se encuentran vigentes, sobre todo para las operaciones financieras internacionales.

En términos de las peculiaridades notables del mercado financiero internacional y en el flujo de los capitales, tenemos que se ha logrado consolidar la rama económica en materia financiera por las directrices adoptadas en el plano, tanto tecnológico pero a la vez científico, ya que las operaciones de esta rama económica se ha sustentado en el campo de las ciencias exactas, resalta así la aplicación de las matemáticas, la física y la estadística. Por otra parte, tenemos la intervención de las ciencias de la comunicación, el desarrollo de la informática y de las telecomunicaciones, entre otras.

1.4.3 El mercado internacional de bienes.

El Diccionario Jurídico Mexicano dice sobre mercados: "En un sentido más abstracto, mercado es todo lugar o espacio económico, definido para un bien, un servicio o un capital, por el encuentro del conjunto de las ofertas de vendedores y de las demandas de los compradores de aquellos, que se ajustan a cierto precio es una manera de confrontación de la oferta y demanda para el intercambio de productos, servicios o capitales.

"Por extensión, mercado es el conjunto de condiciones y de operaciones de producción y comercialización que interesan y regulan a un elemento o a un lugar particular de intercambio".⁵³

De acuerdo a los criterios doctrinales que se han descrito en la fuente de consulta, *supra* y llevado al proceso lógico deductivo, manifestamos nuestro criterio sobre el

⁵³ Diccionario Jurídico... *Op. cit.*, p.2119.

particular —de acuerdo a los siguientes términos— que hemos considerado: mercado internacional es el producto derivado del intercambio comercial entre las naciones, en que se destinan los bienes elaborados en los centros de producción nacional de un país para destinarse a la exportación, en los mercados internos de la nación extranjera receptora, es decir, el destino final para el consumo de las mercancías importadas, a su vez, la nación receptora contribuye en la elaboración de otros artículos que componen el paquete de sus exportaciones. En otras palabras, un país que recibe las importaciones extranjeras no solo desempeña el papel de consumidor de otras economías, sino que desempeña un papel activo en el plano comercial y es motor generador de nuevas riquezas que distribuye a los mercados internacionales, con el afán de mantener su presencia hegemónica en el escenario comercial mundial.

El mercado internacional está integrado por todos los países situados en cualquier parte del planeta, involucrados directa o indirectamente con la producción y el consumo de los bienes, servicios y satisfactores útiles en las necesidades sociales y humanas. En la actualidad, las operaciones de libre mercado se emplean en todas las regiones, ya sin importar la condición del país y el nivel de desarrollo con relación a otras economías, bien que pertenezcan al grupo de los países capitalistas altamente industrializados; en la agrupación de los pueblos capitalistas desarrollados; al bloque de los países capitalistas con economía emergente o ya sea un pueblo con el régimen ex socialista, ya que sin destacar la condición socioeconómica o filosófica de los pueblos; la economía y el comercio internacional se han volcado hacia todos los horizontes, en todas las regiones del mundo se percibe la tendencia globalizada que ha penetrado a través del instrumento del intercambio comercial mundial; la expansión acelerada de la comunicación y los flujos financieros internacionales que operan en todas las direcciones del mundo, en donde las bolsas están vinculadas estrechamente y el

movimiento de la masa gigante del capital virtual se realiza instantáneamente sin ninguna limitación a las barreras geográficas, económicas, políticas o sociales.

Finalmente podemos apuntar que los mercados internacionales de las mercaderías constituye un apartado importante de análisis y estudio que se lleva a cabo, a través de las aportaciones teóricas de la rama económica denominada Economía de Mercados, que tiende a sistematizar el estudio de los mercados, ya sean internos o internacionales. Asimismo, podemos resaltar que en el ejercicio, en la expansión y en la proliferación de los mercados, ya sean nacionales o mundiales, se requiere como elementos *sine qua non*, es decir, mediante la oferta y la demanda; los mismos términos se traducen en la producción y el consumo de los bienes de consumo, útiles a las diversas necesidades humanas o para otras aplicaciones de la sociedad.

1.4.4 Las mercancías.

1.4.4.1 Concepto de mercancía.

Al estudiar apartado correspondiente de la mercancía señalado por el Diccionario Jurídico Mexicano, encontramos que este vocablo puede definirse en los términos siguientes: Gramaticalmente, "... es todo género vendible o cualquier cosa mueble que se hace objeto o trato o venta".

En sentido técnico: "... es la cosa mercantil destinada al cambio".

En sentido amplio: "es cosa mercantil toda entidad corporal o incorporeal que, no estando excluido del comercio, puede ser objeto de apropiación..."⁵⁴

En lo que refiere nuestro tema y de los datos descritos anteriormente, consideramos prudente desarrollar un concepto personal sobre las mercancías que consiste en lo siguiente: las mercancías son los objetos o productos derivados

⁵⁴ Diccionario Jurídico... *Op. cit.*, p.2119.

de los centros de producción, áreas productivas, laboratorios de investigación y centros tecnológicos que al aplicar las capacidades inventivas, produjeron determinados productos susceptibles de compraventa o de intercambio, ya que son útiles para las necesidades y mediante el pago de un precio cierto se logra perfeccionar la operación comercial.

En el desenvolvimiento del comercio internacional, intervienen desde luego, las diversas mercancías; en ese orden podemos apuntar un reducido grupo de tales bienes que constituyen elementos substanciales para el desempeño de la actividad comercial, así encontramos las siguientes:

- Las materias primas. Son productos y recursos que se extraen directamente de la naturaleza en forma bruta, previa a su transformación. Proviene del suelo, subsuelo o de los mares; es el caso de los minerales, los hidrocarburos, los recursos pesqueros, los recursos extraídos de los bosques y los productos agrícolas en sus diversas especies. Por otra parte, encontramos la producción agropecuaria y avícola que se relaciona sobre todo con la cría, el crecimiento de la ganadería, el cuidado de las aves domésticas y sus derivados para el consumo.

Para la comercialización internacional de los productos primarios, se determinó mediante el esquema de la oferta y los precios; se encuentran regulados a través de convenios conocidos como los Acuerdos Internacionales de Productos Básicos. Por otra parte la UNCTAD ha creado el esquema multilateral denominado Programa Integrado de Productos Básicos (PIPB),⁵⁵ y tiende establecer mecanismos que

⁵⁵ En el esquema de los programas principales se encuentra el de los productos básicos y para ello se ha creado un fondo de reservas que permitirá a los países productores y exportadores de las materias primas de consumo básico, utilizarse para reducir o eliminar las grandes fluctuaciones de los precios de estos productos para no perjudicar drásticamente la economía de los países en desarrollo, el programa de los productos manufacturados y semi-manufacturados de los países en desarrollo que busca llevar a cabo su diversificación internacional, a fin de incrementar las oportunidades de exportación; fue bajo este criterio en que se llevó a cabo en 1970, un acuerdo

- permitan defender precios remunerados para los productos básicos en un sistema compensatorio bajo el carácter de tratado internacional;
- Las semi-manufacturas. Son productos los cuales se incorporan en su estado niveles de trabajo o se les agrega determinada tecnología que permite a la materia su mejor configuración a través de distintos procesos productivos, es decir, dentro del esquema de las manufacturas se disponen de los insumos que son otros bienes de capital, entre la maquinaria y equipo, productos finales de diversos usos y destinos que permite la conclusión de los productos manufacturados, con ello se alcanza el producto final y posteriormente su comercialización a través del mecanismo de la oferta y la demanda bajo la regulación que dicta la OMC;
 - En otro rubro contamos con los insumos industriales, es decir, las maquinarias, los accesorios, los instrumentos que se emplean en los diversos procesos productivos industriales;
 - Existen los derivados tecnológicos y científicos que en forma creciente se ha incrementado en todas las áreas de la sociedad internacional, ya que su presencia se hace notar desde los últimos rincones del mundo hasta los extremos que se han alcanzado en las grandes urbes, que a su vez, también pueden constituirse en mercancías;
 - Las marcas y patentes. Corresponde a las marcas el conjunto de signos o símbolos que permiten identificar a un determinado producto o servicio que se ofrecen en el mercado, en lo específico, las marcas se identifican a través de las palabras, incluyéndose los nombres de personas, letras, números, elementos figurativos, colores o la combinación de estos signos, y las patentes son los derechos adquiridos por el innovador o el inventor por todas las invenciones en el campo tecnológico, sean de productos o

de procedimientos, siempre que sean novedosas, entrañen una actividad inventiva y son susceptibles para su aplicación industrial.

Los aspectos del apartado inmediato anterior fue contemplado por la OMC, mediante el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual que si bien no se encuentra en el rubro de los bienes, pero constituye un activo importante en la generación de las fuentes de riqueza, ya que algunas marcas y patentes, sobre todo las de reconocido prestigio mundial, generan recursos monetarios mucho mayores a los productos industriales. En otras palabras, este rubro denominado "propiedad intelectual" constituye una importante fuente generadora de riquezas.

La complejidad de los bienes producidos alcanzan nuevas dimensiones, que pueden aún alcanzar altos niveles de perfeccionamiento y refleja la capacidad creativa del ser humano en su interacción con el medio natural, la sociedad, el mercado, la ciencia, y la tecnología; es en esta medida que se ha desarrollado las condiciones no solo para supervivencia de la especie, sino también, ha permitido mejorar la civilización en todos los polos que implica la transición, desde la producción del autoconsumo y la producción artesanal a la producción industrial, de las técnicas rudimentarias a la tecnología aplicada y asistida de las máquinas, cada vez más sofisticadas que hacen posible los logros de la producción. En conjunto, son las herramientas que contribuyen a la mejoría de la especie humana, al facilitar las condiciones que propician el desarrollo y progreso del entorno en que se desenvuelve la sociedad como ente sociocultural.

1.4.4.2 Clasificación y propiedades de las mercancías.

La práctica de la transportación marítima internacional, exige la importancia de llevar a cabo una clasificación o una separación con el fin de conservar la

naturaleza misma de las mercancías a bordo del medio de transporte. La taxonomía adoptada en este primer bloque obedece a criterios empíricos y los cuadros que señalaremos mas adelante, atienden en mayor grado a diversos lineamientos técnicos. Este último nos determina las condiciones generales de los puertos, las características de los buques que deberán emplearse en las operaciones de carga y descarga de los bienes transportables e implica mayor eficiencia en el cuidado, dinamismo, seguridad y puntualidad en el servicio desempeñado, inherentes al transporte, manejo y el almacenamiento de cargas.

- Mercancías Líquidas: son las que por su composición requieren de envase o tanque para su transportación (petróleo, gasolina, diesel, etc.);
- Mercancías sólidas: es todo tipo de materia excepto las líquidas (metales, vehículos, maquinarias, etc.);
- Mercancías gaseosas: son mercancías que por su composición química contienen gas o elementos radioactivos (hidrógeno, oxígeno, gas natural, nitrógeno, etc.);
- Mercancías a montón: son las que no requieren ningún envase para su transportación (minerales, granos pulverizados, etc.);
- Mercancías en bulto: son los productos que requieren de empaques para su transportación (azúcar, cemento, fertilizantes, etc.);
- Mercancías consistentes en vegetales: son las diversas especies provenientes de la flora, ya sean ornamentales, de usos industriales o comestibles;
- Mercancías consistentes en animales y sus derivados: son las diversas especies y partes provenientes de la fauna;
- Mercancías pesadas: son materias que implican gran tonelaje (maquinarias para la construcción, automóviles, auto partes, activos industriales, tractocamiones, etc.);
- Mercancías ligeras: son las mercancías que de acuerdo al peso son minúsculos (papel comprimido, plásticos, etc.).

Al tratarse sobre el modo y la técnica de almacenamiento de las mercancías en los mercados internacionales, existe la siguiente clasificación:

- Mercancías de almacenamiento cerrado: son las mercancías que requieren de un cuidado especial, ya que son valiosas;
- Mercancías de almacenamiento medio cerrado: son las mercancías que no se exponen en forma directa al medio ambiente;
- Mercancías descubiertas: son mercancías que pueden exponerse al medio ambiente y sin que por ello sufra menoscabo o perjuicio.

En los puertos marítimos las mercancías toman una dimensión diferente, ya que la clasificación adopta un aspecto distinto a las demás taxonomías que han sido numeradas con anterioridad, asimismo, atiende fundamentalmente a los diversos lineamientos técnicos de carga. Este grupo consta de las siguientes:

- Mercancías embaladas: las que requieren de protección especializada en paquetes de cartón, fardos, barriles rodantes y cajones;
- Mercancías no embaladas: son las mercancías descubiertas o semidescubiertas;
- Mercancías pesadas: las que por su volumen y/o materia representa gran tonelaje;
- Metales y bloques de metal: son las estructuras o partes metálicas;
- Mercancías de madera: son los muebles cuyo material componente es la madera;
- Mercancías a montón: las que no requieren envase y por ello, su almacenamiento puede realizarse en forma libre; sin el empleo del envase o el embalaje.

Existe otra taxonomía importante que debemos apuntar. Clasificación dictada en la obra institucional del Banco Nacional de Comercio Exterior– de acuerdo a los usos comerciales desarrollados en los puertos–, dice:

- “Cargas Contenerizadas: cuando se encuentran en contenedores.
- “Cargas preesligadas: porque se transportan en esligas.
- “Cargas palatizadas: cuando se manejan en paletas (pallets).
- “Cargas en Barcazas”.⁵⁶

Como hemos podido observar, extensas son las clasificaciones que pudiera darse respecto a la mercancía y así como las anteriores también existen otras variedades dentro de esta segregación; por ejemplo para la transportación marítima internacional en operaciones de la carga, nos ofrece una amplia clasificación la obra institucional.⁵⁷

En la misma tendencia va orientada la obra de Jesús López Zavala.⁵⁸

- Las cargas generales: son aquellas que se presentan en cualquiera de los tres estados de la materia, ya sean embaladas o sin embalar, pero configuran su unidad. En su transportación, el grupo obedece a otra clasificación:
- Carga general fraccionada: son las mercancías embaladas de manera individual a través de cajas, cajones, sacos, bultos, fardos y barriles, además se agrupan en pequeños lotes para su mejor distribución;
- Carga general unitarizada: son las mercancías que utilizan el mismo embalaje, ya sea uniforme o heterogénea a efecto de integrar un elemento unitivo que permita agilizar las operaciones o maniobras;

⁵⁶ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *“Como Exportar por Vía Marítima, Introducción Fundamental para el Exportador”*. México, 1997, p. 45.

⁵⁷ *Idem*, pp.44-49.

⁵⁸ *Cfr.* LÓPEZ ZAVALA, Jesús, *“Medios de Transporte Internacional”*. Documentos Técnicos. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., México, 1999, pp.22-24.

- Las cargas a granel, en la lexicología marítima tenemos la palabra granel que implica la embarcación de productos sueltos que no requieren del embalaje para su transportación, ya que se trata de mercancías voluminosas o de alto tonelaje. Al respecto tenemos la siguiente clasificación:
- Graneles líquidos: es el cargamento que obedece al estado de la materia, es decir cumple las características de los fluidos. Como ejemplo clásico, tenemos el petróleo y sus derivados, el aceite, etcétera;
- Cargas peligrosas: son aquellas que por su naturaleza pueden ocasionar daños a las personas, a las demás cargas o incluso al medio de transporte. El rubro comprende una gran variedad de productos, entre los químicos, biológicos, farmacéuticos, orgánicos e inorgánicos, pólvora y explosivos, materiales radioactivos, ácidos, desperdicios industriales, etcétera;
- Cargas perecederas: son las mercancías que por su naturaleza requieren de condiciones especiales para su conservación y para tales efectos, deberán disponerse magníficas áreas de ventilación y/o refrigeración para impedir daños en los mismos.
Las mercancías perecederas requieren de embalajes y transportes apropiados con las características que permitan la conservación integral de las mismas. En este cuadro, tenemos las frutas, verduras y legumbres, así como pescados y algunos otros;
- Animales en pie:⁵⁹ es el rubro que incluye la transportación de los animales vivos, principalmente el ganado ovino, porcino, cabrío, caballo, vacuno y algunas aves, pollos, patos, gansos, avestruces, etcétera;

⁵⁹ El artículo 1º c) del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de Bruselas del 25 de agosto de 1924, no consideraba a los animales vivos en el apartado de las mercancías; más sin embargo, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, en su artículo 1º. apartado 5, establece que las mercancías comprenden los animales vivos, siempre que se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo.

- Carga pesada o voluminosa: son las mercancías cuyo peso o dimensiones se exceden de los límites convencionales, ante lo cual, deberán transportarse en buques especializados para el tipo de carga;
- Carga consolidada: es la agrupación de varios lotes de mercancías dispersas que forman uno solo, es decir, los lotes concentrados que también se les conoce como los consolidados;
- Carga en tránsito: son las mercancías desembarcadas temporalmente, y sin abandonar el recinto portuario son almacenadas para que nuevamente sean reembarcadas en otro buque, para continuar a su destino final;
- Cargas de régimen especial: son las mercancías que requieren para su transportación de medios especializados, así como de un trato especial para su traslado, tenemos como ejemplo: los productos químicos, farmacéuticos, papel, entre otros;
- Cargas valiosas o *ad valorem*: son los artículos que presentan un valor intrínseco o extrínseco, ya sea por la naturaleza en su composición o por el valor exterior que se atribuye a los mismos, como son las obras de arte, las joyas, documentos financieros, títulos, etcétera.

El ejercicio y desarrollo de la actividad comercial internacional, sustentado sobre el criterio de procedencia, es decir, en observancia a las reglas de origen; las mercaderías adoptan una taxonomía distinta a las que hemos apuntado; en efecto, en éstos términos las mercancías atienden al origen de sus contenidos, ya sea todo nacional, si los insumos aplicados a la producción o manufactura corresponden a un solo país, o bien si en los procedimientos productivos en la elaboración de las mercancías se aplicaron insumos procedentes de diversos países, de una determinada región. Entonces tenemos que la mercadería adopta el contenido regional. En otro orden de ideas, las mercancías constituyen un campo complejo no solo por la rama industrial, tecnológico, diseño, utilidad o ya

sea de los derivados en que provengan, según su procedencia nacional o regional; implican también extensas clasificaciones y nos describen, a su vez, un panorama amplio en el manejo y de las medidas de seguridad, ya sean aduanales o en el proceso de traslado de las mismas, sobre todo si es empleado el transporte marítimo internacional, que hoy día configura un apartado enorme en el dinamismo de intercambio comercial mundial.

1.4.4.3 Instrumentos para conservar la integridad de las mercancías.

En este marco trataremos lo relacionado a los elementos que garantizan la integridad de las mercancías; conoceremos de las diversas medidas dispuestas a fin de salvaguardar el cargamento transportado, tanto en calidad, cantidad y esencia, así como de las medidas que deberán adoptarse en el almacenamiento y en el proceso de la transportación de las mercancías por la vía marítima internacional, a fin de garantizar la integridad y la salud de la vida humana; al mismo tiempo dar cumplimiento a las normas sanitarias y fitosanitarias para no ocasionar daños a la vida de las plantas y animales del medio, en que se desenvuelven las diversas actividades industriales de operación al respecto. Este último contenido se estudiará en el segundo apartado, *infra*.

En primer lugar, hemos considerado los mecanismos que deberán adoptarse en la protección de los bienes transportables a los puntos de distribución; es el apartado que se encuentra directamente vinculado a las medidas que deberán disponer los productores de las mercancías, es decir los sujetos de la industria, por una parte y al mismo tiempo, es el requisito que concierne al cargador o embarcador y hasta cierto punto también vincula al agente de seguros, si el interés asegurable recae sobre las mercancías. El objetivo central recae en las medidas de protección,⁶⁰

⁶⁰ En el marco de las características que surgen en la producción, distribución y comercialización de los bienes y servicios en el mercado internacional; en este sentido, podemos apuntar que en

además de las mercancías, se incursiona en el ámbito nacional e internacional para la protección de la vida, la salud humana de los consumidores, la salud y el cuidado de animales y vegetales del ambiente; bajo este criterio se requiere en todo tiempo de los envases así como de los embalajes.

Los envases cumplen las funciones de protección de las mercancías, durante el proceso de acumulación si existen suficientes reservas en los almacenes y en el lapso de la transportación; se disponen de los mismos con la finalidad de que los productos no sufran daño alguno –desde el local de fabricante hasta el domicilio del consumidor–. En este contexto y ante las prácticas comerciales se han perfeccionado con gran habilidad las técnicas de distribución a través del empleo de los envases y embalajes apropiados a las necesidades, características, componentes y propiedades de los productos.

El tema de los envases comprende un contenido complejo y extenso. Para continuar su desarrollo nos permitimos apuntar el concepto, en este sentido tenemos la definición que nos proporcionan los documentos técnicos del Banco Nacional de Comercio Exterior, dice:⁶¹ "Envase. Es la manufactura producida para estar en contacto, directo con el producto para protegerlo y conservarlo, facilitando su manejo, transportación, almacenamiento y distribución".

Efectivamente la definición apuntada es correcta, ya que el envase es la membrana que propicia a los productos la sana conservación, de todos y cada uno de sus componentes, por lo que deberá existir una compatibilidad tanto física y química entre el envase y su contenido. Permite, además su eficaz acumulación, desplazamiento, distribución hacia los centros y mercados de consumo final.

todos los ciclos económicos se requiere que éstos cumplan con estándares de calidad, tanto nacional como internacional, ya que constituye un elemento substancial que determina el potencial exportador de un determinado país.

⁶¹ BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, S.N.C., "Envase y Embalaje para Exportación". Documentos técnicos, texto y ejercicios. 2ª Edición, México, 2001, p. 2.

Los criterios técnicos —en contribución a las funciones comerciales de las mercancías— han establecido una taxonomía que atiende determinados lineamientos, según las propiedades y funciones que van a desempeñar los envases, así tenemos los envases primarios cuya connotación es el contacto directo con el producto y sus ingredientes que lo constituyen; los envases secundarios que presentan la función de agrupar una o varias envolturas primarias a fin de protegerlas del medio externo, a su vez, es el medio idóneo en la publicidad, ya que persuade el interés de los consumidores a la compra de estos productos. Finalmente, tenemos los envases terciarios que fueron desarrollados y diseñados para ser empleados en los medios de transporte —terrestres, marítimos o aéreos—, ya que los materiales empleados en su elaboración son de alta resistencia, entre otros, tenemos: lona, plástico, hule, cartón o mixtos que, a su vez, permiten la protección y el cuidado de las cargas durante el lapso de la transportación.

En el contexto de la utilidad que representan los envases, tenemos un cuadro que nos indica la función de las envolturas que han sido descritas por los documentos contenidos en la obra denominada *Envase y Embalaje para Exportación*, dicta así las siguientes funciones:

- “Contener y proteger al producto con una presentación estéticamente agradable y que esté de acuerdo al tipo de comunidad al que esté dirigido el producto.
- “Destacar la marca o el nombre del producto de manera eficaz, desde el punto de vista de la mercadotecnia, para que sea fácil de recordar y se pueda distinguir de otros productos similares o análogos.
- “Describir de manera clara, breve, sencillas y suficiente, el uso o consumo del producto que contiene.
- “Procurar que el uso, consumo o aplicación del contenido sea de manera sencilla, sin desperdiciar el contenido, con una dosificación adecuada y de

fácil reutilización en caso de que el contenido sea utilizado más de una vez.

- "Informar de manera gráfica o textual, si el contenido puede causar riesgo o daño a la salud humana, animal o vegetal.
- "Promocionar al producto en el punto de venta y si es posible durante su transporte. El envase debe actuar permanentemente como *vendedor silencioso* y como un espacio publicitario económico y eficaz.
- "Ofrecer un manejo fácil, seguro y eficaz para cualquier tipo de consumidor (esto se conoce como la ergonomía del envase).
- "Resistir a la compresión, vibración, caldas, choque lateral, humedad y temperatura, según sea el producto. No debe ser desgarrable, perforable, desprender el aroma de su contenido, y según el producto que contenga, debe ser impermeable a los gases húmedos o secos.
- "Informar al usuario sobre datos tales como: precio del producto, contenido neto y bruto, fecha de caducidad. Es recomendable utilizar un código de barras en que contenga información útil para toda la cadena comercial en sus distintos procesos.
- "Proporcionar información acerca del cumplimiento de la legislación en materia de medio ambiente del país al que se destine el producto."⁶²

En el contexto del campo extenso de los embalajes; nos proponemos llevar a cabo un análisis modesto, en el marco del conocimiento exhaustivo, tanto de los especialistas, así como de los profesionales que normalmente son expertos en vinculación a los grupos técnicos de la UNCTAD, los productores, exportadores, importadores, porteadores, quienes tienen conocimientos extensos, acerca de cada uno de los elementos y además sobre los dispositivos que contienen los embalajes –sin mayores comentarios adicionales–, procedamos a la revisión.

⁶² *Idem*, pp.2-3.

La utilización del embalaje para la protección de las mercaderías envasadas, desempeña un propósito principal en el comercio internacional, esto es, el embalaje proyecta su utilidad esencial en la conservación de los productos que se destinan a los mercados de consumo. En el transporte marítimo es indispensable la utilización del embalaje, ya que previene la humedad en el cargamento durante la travesía marítima, y de esta manera se protegen las mercancías de los efectos climáticos, como son: la neblina salina que envuelve la cubierta o se introduce en la bodega; agua de lluvia, si se deja la carga al aire libre en la cubierta o en el muelle, a su vez, trasciende –en menor grado respecto de la humedad– su utilidad en la protección de las mercancías a los otros medios de transporte, en que se incluye el transporte carretero y el ferrocarrilero. Por último permite llevar a cabo con facilidad la distribución final de los paquetes embalados, es en suma, la protección integral que requieren las mercancías, al mantenerse vinculadas a la cadena logística en que se incluyen: el desplazamiento interno en la planta de producción; la ordenación de las unidades de carga; las operaciones de estiba en el interior de los equipos de transporte; la manipulación que se presenta durante el lapso que comprende la distribución, en los diversos medios de transporte e incluyéndose las maniobras que se presentan en el almacenamiento hasta arribar a los mercados finales.

En el marco de las generalidades del tema de análisis; en primer lugar, tenemos el concepto, en segundo término se explicarán las funciones y por último, se especificarán los objetivos que conduce la comercialización de mercaderías, mediante el empleo adecuado del embalaje. En efecto, el apartado correspondiente a los embalajes, se encuentra previsto en las obras tituladas: *Cómo Exportar por Vía Marítima, Introducción Fundamental para el Exportador*⁶³ y *Envase y Embalaje para Exportación*,⁶⁴ respectivamente.

⁶³ Cfr. *Cómo Exportar... Op. cit.*, p. 49.

⁶⁴ Cfr. *Envase y embalaje... Op. cit.*, p. 3.

En atención al orden numerado y descrito, de acuerdo al criterio que hemos planteado en este trabajo, podemos decir lo siguiente:

- Los embalajes son todos aquellos materiales diseñados para la protección de los productos envasados en la operación del transporte, en el proceso operativo de manipulación y en el almacenamiento de los mismos, ya que previenen, en todo momento las averías, el robo y las pérdidas, especialmente durante el viaje por las vías oceánicas;
- Existen ciertas funciones importantes en el empleo adecuado del embalaje comercial, tenemos que permiten agrupar las mercancías en unidad,⁶⁵ atiende la protección integral de los paquetes y facilita la identificación de los fardos, en cualquier momento de la distribución que ofrece la cadena logística. De este último, la práctica comercial internacional, exige determinados requisitos técnicos que consisten en el marcaje, etiquetado y de rótulos que deberán colocarse en las partes visibles del embalaje a fin de permitir la exacta identificación del cargamento;
- Los objetivos principales que se buscan en el ejercicio de la aplicación del embalaje comercial, son entre otros: asegurar la integridad de las mercancías de los efectos corrosivos, ambientales y los contaminantes; permite la resistencia ante la torsión, cimbreo y los movimientos bruscos; propicia mejores niveles de seguridad y previene el hurto.

Es de considerarse que los embalajes implican determinados requisitos que son necesarios y que han sido desglosados expresamente en *Envase y Embalaje para Exportación*, al respecto dice:⁶⁶

⁶⁵ La terminología técnica que mejor se aplica para la función en referencia es la unitarización, es decir, la operación que consiste en agrupar diversas unidades dispersas –pertenecientes o no pertenecientes al mismo género–, en una sola unidad de mayor tamaño.

⁶⁶ *Envase y Embalaje... Op. cit.*, p.3.

- "Deben ser marcables, señalizables o rotulables para poder identificarlo, cuantificarlo y localizarlo.
- "Cumplir las condiciones y requisitos que establecen las legislaciones medio ambiental y fitosanitaria del país de origen y país destino.
- "Ser lo más ligero posible y a su vez, soportar la carga requerida.
- "De preferencia deben ser reutilizable, reciclable y, en un caso extremo incinerable para cumplir las normas de envase y embalaje residuales y de medio ambiente que rigen en el país destino".

En relación al marcaje, el etiquetado y el rotulado que constituyen aspectos determinantes para las mercaderías, sobre todo en su conservación durante y después del transporte; resulta muy prudente la aplicación de ciertas medidas para el manejo de cada uno de los rubros señalados. Las marcas para el embalaje, deberán contar con información precisa, entre las más importantes destacamos las siguientes: el manejo del producto se identificará a través de pictogramas, los datos completos del remitente y del destinatario son esenciales, la inscripción del puerto de embarque y desembarque, deberán anotarse, la serie del producto y el número de embalajes que corresponda a la operación mercantil, deberán incluirse. Al tratarse de mercancías peligrosas, las marcas aplicables son dos, tanto en el embalaje interior y también en el exterior, donde se señalarán datos importantes de la materia, entre ellos el nombre técnico de la sustancia, el número asignado por la Organización de las Naciones Unidas. Además, el marcaje deberá ser claro, legible, indeleble, suficiente y hasta cierto punto discrecional, sobre el contenido que guardan los fardos; la etiqueta es otro elemento importante que contiene información sobre el producto, su calidad, componentes y las características, aunque es un elemento no arancelario que deberá integrarse a la mercadería, los importadores y exportadores se encuentran obligados a la incorporación de las etiquetas, esto es, en todas las prácticas

comerciales. El término etiqueta, dice la Norma Oficial Mexicana.⁶⁷ "Cualquier rótulo, marbete, inscripción, imagen u otra materia descriptiva o gráfica, escrita, impresa, estarcida, marcada, grabada en alto o bajo relieve, adherida, sobrepuesta o fijada al producto, a su envase o, cuando no sea posible por las características del producto a su envase, al embalaje".

Finalmente, el rotulado es todo elemento descriptivo de la mercancía que contiene el nombre del producto, se incorpora en el fardo o en un lugar visible del envase. El rotulado debe ser claro, legible y perceptible a simple vista. De manera que propicie seguridad en el mercado de destino.

Existe una gran variedad de embalajes⁶⁸ que se emplean, de acuerdo a las características propias que reúnen las mercancías, entre los más usuales –sólo por citar algunos; toda vez que si señaláramos todo el complejo de los embalajes, excedería los límites de nuestra investigación–, tenemos los siguientes:

- Cajas de madera, su utilidad es para transportar una amplia gama de productos, ya que son suficientemente resistentes para soportar las demás cargas sobre de ellas, sin dañar el contenido, además se facilita su apertura para realizar una inspección e inmediatamente deberán ser aseguradas;
- Cajas alambradas, este tipo de cajas son mayormente ligeras y más frágiles, ante los efectos de choques o por el peso excesivo de las mercancías, ante esas eventualidades es recomendable el reforzamiento de las esquinas, a través de placas metálicas;
- Cajas de madera entabladas, éstas disponen de tableros laterales, tapa, fondo y esquineros que les proporciona mayor resistencia, ya que algunas

⁶⁷ "Información Comercial-Etiquetado General de Productos...", Norma Oficial Mexicana (NOM-050-SCFI-2004). "*Diario Oficial de la Federación*". Núm. 1, tomo DCIX, México, D. F., martes 1 de junio de 2004, p. 21 (Primera Sección).

⁶⁸ V. INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR, "*Apuntes para el Curso de Comercialización Internacional y Promoción de Exportaciones*". México, 1976, p. 234.

otras veces se les integra de protección metálica para mayor seguridad, ante los efectos climáticos;

- Cajas de cartón, que disponen amplia utilización por la viabilidad que implican al momento del llenado, además por la facilidad que implican en el traslado, aunque presentan inconvenientes, ya que no son muy resistentes en el apilamiento. Sin embargo, para disponer de mayor resistencia en las cajas de cartón a fin que les permita contrarrestar los efectos de la humedad, se disponen de las hojas de cartón asfaltados que permiten aislar el agua de la lluvia o los efectos de la neblina;
- Sacos de varias hojas –costales de cemento, harina, fertilizante, etc.–, disponen de varias capas de papel para su mayor resistencia y son excelentes para contener sustancias granuladas y químicos secos;
- Balas –bolsas impermeables–, normalmente son elaboradas de fibras textiles pero en el interior son impermeables;
- Barriles o Barricas, normalmente son elaborados a base de duela y reforzados a través de arcos metálicos; excelentes para el depósitos de vino y cerveza;
- Pacas, se integran de varios productos de contenidos similares, pero empaquetados en unidad;
- Atados, se integran de cargas unitarizadas que han sido apiladas y sujetadas por medio de flejes. Es empleado comúnmente para unitarizar varillas, tuberías y vigas metálicas;
- Balonas, se disponen para unitarizar ciertas mercancías como el cartón, las placas metálicas, entre otras. También disponen de protección a fin de mantener en buen estado las mercancías internas, así se protegen a base de tarimas de madera, tanto en su parte inferior como la superior y flejadas con cinta de acero o plástico;
- Tambores, se constituyen de un cilindro metálico y en uno de sus extremos dispone de tapa y el lado opuesto se mantiene hermético, ya

que fueron diseñados para el traslado de sustancias químicas, petróleo, sus derivados, entre otros combustibles;

- Carretes, por lo general se componen de una base cilíndrica y un orificio en la parte central, con funciones excelentes para las madejas de conductores eléctricos, cuerdas plásticas y flejes metálicos, entre otros;
- Rollos, disponen de un cilindro, ya que son exclusivos para los productos maleables como el papel, tela, plástico y algunos metales que son plegables y finalmente son protegidos con madera, hule u otros materiales;
- Cajas y envases plásticos, en la actualidad mucho se ha revolucionado en materia de embalajes, sobre todo con la aplicación de los polímeros que resultan viables, tanto en el aspecto técnico, así como por su rentabilidad económica. En efecto, existen diversas muestras, como el policloruro de vinilo (PVC); tereftalato de polietileno (PET) y el polipropileno bioorientado (OPP), entre muchos otros.

En nuestros días, tenemos la presencia de diversos países que han desarrollado diversas empresas especializadas en el envase y embalaje de mercancías destinadas a la exportación. Estas personas mercantiles, elaboran un diagnóstico del producto, prescriben un método de envase o embalaje y envían una propuesta al expedidor de las mercancías; si resulta viable, será aquella la encargada de los embalajes. Son las empresas especializadas encargadas de la innovación de las envolturas y los fardos; en efecto, ante las exigencias tecnológicas de la actualidad se han incorporado diversas técnicas que permiten, sobre todo el control de las mercancías, entre las más importantes que indica el especialista Juan José Enríquez de Dios, dice:

1. "Código de barras: este sistema de uso habitual en el comercio, consiste en almacenar la información para identificar el producto, su envase o embalaje en unas barras y unos huecos entre ellas, lo cual ocupa un

mínimo espacio, para que la información sea leída mediante unos equipos activados por emisión de luz o rayos láser.

2. "*Tarjetas inteligentes* ("Smart Cards"): son tarjetas, generalmente plastificadas, con un circuito electrónico integrado en su interior capaz de dar/recibir información en modulación de frecuencia a/de cualquier terminal u ordenador que la solicite (...). En el caso de los envases y embalajes pueden indicar situación, características de la mercancía, fecha de expedición, etc. Se utilizan en el transporte de mercancías peligrosas, ya que incluyen información del producto, así como sobre métodos de actuación preventiva en caso de anomalías.
3. "*Equipos de control alfanumérico*: consisten en sistema complejos que combinan la lectura de códigos de barras con sistema de comunicación por radiofrecuencia en los que interviene la voz humana...
4. "*Control informático de contenedores*: (...) se basa en la utilización de equipos de radiofrecuencia situados en puntos estratégicos de la terminal o de la red viaria, capaces de leer tarjetas electrónicas situadas sobre contenedores en movimiento, lo que permite su control desde las oficinas de la terminal, la asignación de equipo de manipulación adecuado y el seguimiento de la situación de la unidad en todo momento. Combinando adecuadamente este sistema con la transmisión de información entre los vehículos y la terminal, pueden informarse las operaciones de carga y descarga, de almacenaje, de preparación de documentación, etc.
5. "*Equipos diversos*: entre otros avances en vías de estudio o aplicación se encuentran: *microchips* parlantes que sirven para transmitir las características de un producto reflejadas en una etiqueta, sellos electrónicos que permiten detectar la violación, muchas veces invisible, de

un recinto (...) etiquetas en sistema Braille para control de mercancías por trabajadores ciegos, etc."⁶⁹

Por otra parte, los agentes del transporte marítimo ofrecen los mismos servicios, en que sugieren los embalajes más competitivos para la cobertura de los productos para la exportación. Esta actividad requiere, a su vez, de las funciones complejas del fabricante, quien desarrolla adicionalmente las funciones de comercialización dentro de la empresa, al contratar algunos servicios logísticos específicos, sobre todo necesarios que estén relacionados con el diseño de los envases y embalajes, así como para el almacenamiento y el transporte de las mercancías. Por último, en esta fase no solo el productor debe intervenir, sino incluso debe contar con la intervención del comercializador a efecto de proporcionar los servicios logísticos mencionados.

Con la finalidad de garantizar un mejor rendimiento en la transportación marítima internacional de mercancías, se deberá contar con los requisitos y medios, tanto técnicos como tecnológicos a fin de operar con capacidad el transporte de los buques comerciales, ya que sin las características técnicas de las embarcaciones no sería posible el eficaz transporte marítimo, y a falta de elementos tecnológicos se estaría frente a las transportaciones primitivas, sin la competitividad necesaria ante los grandes retos que ofrece el mundo globalizado y el comercio internacional de mercancías, que cada vez representan grandes volúmenes de diversas especies de bienes fungibles que se colocan en los mercados internacionales.

En este sentido, podemos apuntar sobre la evolución de las tecnologías en la industria naviera para la transportación de mercancías, ya que éstas han alcanzado altos niveles de perfeccionamiento, al grado de disponer de las mejores herramientas e instrumentos para la protección de los bienes transportados. Es en

⁶⁹ ENRIQUEZ DE DIOS, Juan José, "*Transporte Internacional de Mercancías. Manual Práctico*". Instituto Español de Comercio Exterior – ESIC, Madrid, España, 1994, pp. 64-65.

este apartado, en que se analizarán los instrumentos técnicos y tecnológicos que permiten a los sujetos del comercio exterior vía transporte naval, la seguridad en la transportación, almacenamiento, distribución y la manipulación de los bienes. Antes de señalar el conjunto complejo de los mecanismos operativos en el proceso de colocación de las mercancías por la vía marítima internacional, conviene recalcar que en este contenido no se analizarán las dimensiones técnicas u operativas del llamado "Transporte Multimodal," ya que este contenido es materia correspondiente al capítulo del transporte marítimo internacional.

En el proceso traslado de las mercaderías, el exportador y/o el importador diligente, deberán mantenerse atentos a las providencias a fin de cumplirse todas las condiciones de calidad y entrega, según lo estipulado en términos del contrato de compraventa internacional, sobre todo si la operación comprende actividades que deban llevarse a cabo a través de las vías oceánicas o marítimas internacionales. Así entonces, tenemos que una vez embaladas las mercancías, tendrán que enviarse los paquetes en un camión a la central del ferrocarril, una vez dentro, tendrán que apilarse en el vagón indicado para así dirigirse al puerto mas cercano, en donde será embarcado con dirección a su destino, una vez descargadas las mercancías al costado del buque, tendrán que almacenarse o bien apilarse para continuar el traslado hasta su destino último. En efecto, las funciones que se desarrollan para la distribución total⁷⁰ de las mercancías, son en resumen:

- Operación de los transportes.- Viene a integrar la traslación de un punto a otro, es decir, se deberá adoptar una ruta o trayecto para conducir la circulación de los productos que constituyen el cargamento, previa asignación al modo de transporte que será empleado para la movilización

⁷⁰ La distribución total de las mercancías es la modalidad más avanzada en el transporte de mercancías, y que es aplicable tanto en el régimen multimodal, pero también en el sistema unimodal.

de los bienes, ya bien se trate del transporte aéreo, marítimo, ferroviario o carretero;

- Operación de manipulación.- Es el conjunto de las maniobras que habrán de aplicarse a fin de colocar el cargamento en condiciones óptimas, durante el trayecto de la transportación y al momento del descargue de los paquetes. En otras palabras, implica la operación de estiba y desestiba, bien se trate del manejo horizontal, mediante el empleo de las carretillas, la instrumentación de semi-remolques, la utilización de cintas mecánicas con las funciones de transportadoras y elevadoras. Al respecto, las cintas transportadoras se hayan instaladas en tierra firme, en tanto que son fijas, no así las cintas elevadoras que operan mediante un mecanismo de oscilación, de grandes dimensiones, y susceptibles de ser remolcadas para aproximarse al costado de los buques. Finalmente, el uso del montacargas, o bien se trate de alguna de las operaciones verticales, como son: elevadores, poleas, grúas o de los modos combinados, como lo es la manipulación de las mercancías a través de las grúas móviles;
- Operación de almacenamiento.- Es el lapso en que se realizan todas aquellas operaciones tendientes a la protección física de las mercancías que se llevan a cabo en los almacenes de depósito y de conservación, almacenes de comerciales y bodegas. En efecto, los países que se disponen a la actividad económica-comercial internacional, requieren de instalaciones civiles o rurales e infraestructura industrial que permita la conservación íntegra de los productos, que constituyen el sector de la comercialización mundial. México, no es la excepción, ya que a nivel nacional se dispone del Sistema de Almacenaje⁷¹ con intervención de los

⁷¹ A fin de proporcionar mayores datos al respecto, remitimos a la revisión de las siguientes fuentes: AMAGDE, *"Almacenes Generales de Depósito: servicio integral de almacenamiento, financiamiento, comercialización, depósito fiscal y distribución"*. México, 2001 y PALACIOS

almacenes comerciales y los almacenes de depósito que se encuentran agrupados en la Asociación Mexicana de Almacenes Generales de Depósito (AMAGDE), entre sus atribuciones, tenemos que cumplen diversas aplicaciones comerciales de almacenaje, y que podemos señalar las siguientes: es el medio para el almacenaje, guarda y custodia de los bienes nacionales o de procedencia extranjera, sean mercancías secas o refrigeradas; en el régimen aduanero, operan como depósito fiscal para el diferimiento de los impuestos derivados de las importaciones; intervienen para la certificación de calidad y avalúo de las mercancías; pueden llegar a intervenir en el empaclado, envasado y etiquetado de las mercancías; otorgan financiamiento con garantía de las mercancías depositadas; en su defecto pueden intervenir en la comercialización, distribución y transporte de los bienes; actúan en el aseguramiento de las mercancías depositadas; están facultadas para la expedición de los certificados de depósito y bonos de prenda sobre las mercancías depositadas o en tránsito a efecto de constituir garantía ante terceros o para el financiamiento con garantía prendaria; son instituciones que mantienen vínculos con otras similares en el exterior y disponen de servicios técnicos para la conservación y la salubridad de las mercancías. Asimismo, los almacenes comerciales de los que se disponen en nuestro país, están especializados para el almacenamiento de los productos agrícolas de los campesinos mexicanos y que se integran de ciertos inmuebles que pertenecieron a las bodegas rurales, en su momento del Conasupo y entregados a los productores a través de los gobiernos estatales;

- Operación de entrega.- En esta fase se incluye nuevamente el transporte, ya que comprende la salida de las mercancías del puerto marítimo, de las

bodegas o almacenes de depósito hasta el local del empresario como destino último.

Para el cumplimiento de los objetivos en la transportación de las mercaderías, se requiere una gran variedad de determinados equipos tecnológicos que posibiliten el desempeño correcto de los servicios que ofrecen los medios de transporte; se trata de instrumentos que generan confiabilidad en su manejo, ya que fueron diseñados exclusivamente para el cuidado, la protección y salvaguarda de los bienes transportados; en efecto, corresponde a este apartado el estudio y análisis del contenido minucioso de la paleta, el contenedor, la caja móvil y el semi-remolque.⁷² Además de las notas importantes contenidas en la obra señalada y para mayor coherencia en nuestra investigación, fue indispensable la revisión del documento denominado: "Cómo exportar por Vía Marítima, Introducción Fundamental para el Exportador".⁷³

1. La paleta o plataforma.- Son bases constituidas de aluminio, madera, plástico o materiales mixtos y en relación al diseño, pueden contar con una o varias plataformas, así como disponen de espacios suficientes en la base a fin de permitir la introducción de las uñas del montacargas. Su utilidad surgió de las técnicas militares estadounidenses en la II Guerra Mundial, posteriormente se aplicó en las fábricas para el transporte interno de las piezas, su diversificación se extendió en los almacenes para los fines de estiba y dado su nivel evolutivo, su utilización se expandió en los medios de transporte, desde luego incluyéndose en los mecanismo de la transportación marítima internacional.

⁷² Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, "Transporte Internacional de Mercancías. Una introducción al régimen jurídico general del transporte de mercancías". Especial incidencia en el ámbito internacional. Porrúa, S.A., México, 1999, pp. 33-61.

⁷³ Como Exportar por Vía Marítima... Op. cit., 52-58.

La intervención de la Organización Internacional de Normalización (ISO)⁷⁴ ha desempeñado un papel importante en materia de paletas, ya que es la entidad encargada de estandarizar y unificar medidas de peso y volumen; al respecto ha señalado ciertos criterios técnicos que deberán tomarse en la preparación de las paletas.

El empleo de las paletas como instrumentos que facilitan el manejo de las cargas, implica algunas observaciones importantes que señala la obra titulada "Cómo exportar por Vía Marítima, Introducción Fundamental para el Exportador", en particular dice:

- "Las paletas las debe proporcionar el exportador, ya sea desde la fábrica o previo al embarque, o en su defecto acordar con el transportista si éste las proveerá.
- "Las mercancías paletizadas, deberán estar debidamente marcadas y/o etiquetadas en por los menos dos de sus lados y de forma clara y visible.
- "Al paletizar las mercancías, se deberán tomar en cuenta los pesos y dimensiones máximos permisibles, tanto para las paletas, como por el naviero.
- "Para un máximo aprovechamiento de espacios, la carga debe cubrir la totalidad de la base de la paleta.
- "La carga paletizada tendrá estar debidamente protegida y bien asegurada a la paleta, lo que permitirá su fácil manipulación y estiba".⁷⁵

2. El contenedor.- Es un recipiente que funciona como medio de transporte, normalmente tiene la forma de caja, es metálico de alta resistencia, además es instrumento idóneo para el transporte de las cargas autorizadas, en donde el contenedor utilizable será de acuerdo a las necesidades propias del cargamento, lo es, en la transportación óptima,

⁷⁴ ISO. Norma: 445/1984, apartado 2.2.1.

⁷⁵ *Cómo Exportar por Vía Marítima... Op. cit.*, p. 54.

ya sea en unidades o en granel. La funcionalidad —o la utilidad— del contenedor se encuentra íntimamente relacionado a las características propias que reúnen, así tenemos —en sentido plural— que los contenedores están constituidos de un material duradero y resistente que les permite su uso frecuente, diseñados para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura, durante el trayecto móvil de uno o varios medios de transporte —sin que los productos sufran daño alguno—, ya que disponen de ciertos dispositivos que permiten gran facilidad al momento de realizar alguna manipulación. El diseño permite que, tanto el llenado⁷⁶ como el vaciado resulte fácil y en menor tiempo, además es el instrumento de vanguardia, uno de los ejes —surgidos, pero a su vez, impulsores del multimodalismo en el transporte internacional de mercaderías— para el tráfico marítimo internacional que exige la actividad comercial internacional.

El desenvolvimiento histórico⁷⁷ del transporte contenedorizado, como forma de embalaje se inicia en 1926 en las líneas del transporte ferroviario inglés, en que ya era común el empleo de las cajas de carga; sin embargo, la utilización masiva de éstos se amplía a gran escala en la II Guerra Mundial, como el sistema mas seguro, económico, práctico y eficaz en el suministro de artefactos a los batallones beligerantes, pertenecientes a los bloques enemigos, es decir, los países aliados,

⁷⁶ Para el llenado del contenedor deberán tomarse algunas medidas de seguridad y así evitar daños a la mercancía, al contenedor o en su defecto se generen daños colaterales, al considerar que el contenedor tendrá que ser manipulado y también será transportado por carretera, ferrocarril o en travesía marítima, así que el encargado de efectuar un revisión previa, es desde luego el exportador, a fin de constatar las condiciones internas y externas, en que podrá verificar físicamente, que no se encuentre en mal estado, no disponga de piezas sueltas o defectuosas, no presente perforaciones o averías, se encuentre limpio y que las tapas, puertas, y demás accesorios presenten buen estado.

⁷⁷ Cfr. "La Historia del contenedor" en Transporte Marítimo. "*El Exportador*". Núm. 63, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Madrid, España, abril de 2003, p.12.

encabezados por Estados Unidos de Norteamérica y los países del eje, Berlín-Roma-Tokio.

En relación a la clasificación de los contenedores, tenemos que se agrupan en dos modos: los contenedores generales, es decir, aquéllos que tienen aplicación para fines comerciales más usuales, entre otros son los siguientes: el contenedor cerrado o caja, dispone de una sola puerta en el extremo frontal para el llenado y vaciado, a su vez, pueden disponer de una segunda puerta en la parte lateral; contenedor sin techo, dispone únicamente de la plataforma con refuerzos laterales; contenedor abierto lateralmente, es el que dispone de uno de los costados abiertos; contenedores estructurales diseñados para la carga de automóviles y finalmente, tenemos el contenedor con rejillas de uso en el transporte de la ganadería.

La segunda agrupación se compone de los contenedores especializados a que se refiere el tratadista Enríquez de Dios Juan José, dice:⁷⁸

- "*Cisterna* ("tank"): consta de una típica cisterna apoyada en una estructura de soporte dotada de los accesorios necesarios (cantoneiras de esquina, etc.) para poder ser trincado con los anclajes de la superficie de apoyo en los vehículos.
- "*Isotermo*: construido con materiales aislantes que limitan el paso del calor entre el interior y el exterior.
- "*Frigorífico* ("reefer"): contenedor isotermo que, con ayuda de un dispositivo de producción de frío, permite reducir la temperatura y mantenerla.
- "*Calorífico*: contenedor isotermo que, con ayuda de un sistema de calefacción, permite elevar la temperatura y mantenerla.

⁷⁸ ENRIQUEZ DE DIOS, Juan José... *Op. cit.*, p. 52 y ss.

- "*De temperatura controlada*: contenedor de alguno de los tipos anteriores, que además está dotado de sistemas de control y registro de temperatura y humedad.
- "*Plegable*: sus elementos pueden plegarse para el transporte en vacío.
- "*Iglú*: contenedor de formas adaptables al fuselaje típico del transporte aéreo".⁷⁹

Resulta interesante conocer la terminología aplicable a los contenedores, en estos términos nos disponemos citar el glosario que numera el especialista Enriquez de Dios Juan José, apunta:⁸⁰

- "*TEU* (*twenty feet equivalent unit*): describe el contenedor de 20' de longitud, pero también sirve para medir la capacidad de transporte en contenedores de vehículos.
- "*FEU* (*Forty feet equivalent unit*): describe el contenedor largo que mide 40'. De uso menos frecuente que la anterior.
- "*FCL* (*Full container load*): cuando un cargador dispone de una cantidad de mercancía suficiente que, por peso o volumen, puede llenar un contenedor (o está dispuesto a pagar el precio de transporte en el contenedor como si estuviera lleno), se dice que tiene una carga completa de contenedor. El cargador lo cierra y entrega al transportista.
- "*LCL* (*less than container load*): cuando el cargador no dispone de mercancía suficiente para llenar un contenedor completo, se dice que tiene una carga parcial de contenedor de contenedor o LCL. Son las compañías grupajistas o consolidadoras de carga las que se ocupan de combinar las LCL.
- "*CY* (*container yard*): terminal de contenedores de carga completa.

⁷⁹ Es el contenedor diseñado exclusivamente para el transporte aéreo y su normalización ha sido dictada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

⁸⁰ ENRÍQUEZ DE DIOS... *Op. cit.*, p. 53.

- “CFS (*“container freight station”*): es la zona o parte de la terminal de contenedores en la cual se efectúa la consolidación de la mercancía en el interior del contenedor en el caso de los envíos LCL.
- “*Inland*” o “*Haulage*”: se refiere al transporte terrestre previo o posterior a un transporte contenedorizado marítimo o aéreo, aunque en este último caso, se le denomina también “*cartage*”.

Para la manipulación que requieren los contenedores se han implantado amplios instrumentos mecánicos y tecnológicos, habida cuenta del empleo de grandes porta-contenedores que reúnen las especificaciones, tanto técnicas como tecnológicas y por otra parte, ha impactado el desarrollo de parques industriales, equipos y maquinarias cada vez más complejos que tienen implicación en todas las maniobras operativas que requieren los contenedores, ya sea durante el ascenso o descenso que se presentan en los muelles portuarios. En la ejecución de las operaciones, tenemos la intervención de las maquinarias que hacen posible las prácticas, es así que presentamos el estudio ampliado que desarrolla el jurista José David Enríquez Rosas, al respecto dice:⁸¹

- “*Grúas polivalentes*: son grúas de pluma sencilla. Se utilizan en terminales polivalentes. No son especiales para contenedores, pero sí son aptas para manipularlos. Tienen alta potencia de elevación que comprende entre 25 y 40 toneladas. En general, se encuentran preparadas para manipular cargas pesadas y contenedores con un gancho principal; así como unidades de cargas ligeras con un gancho auxiliar; graneles con cuchara y chapas u otros productos siderúrgicos con electroimanes.
- “*Grúa de pórtico para contenedores*: estas grúas están montadas sobre carriles paralelos a la muelle. Son capaces de efectuar (...) más de 40

⁸¹ ENRÍQUEZ ROSAS... *Op. cit.*, pp. 53-54.

movimientos de contenedores por hora, con independencia de su geometría. Es una de las maquinarias más sofisticadas y costosas. Su potencia de elevación es normalmente de 40 toneladas y tiene un alcance máximo desde el cantil del muelle de 32.5 [metros] y una altura de elevación bajo el bastidor de suspensión de 25 [metros].

- “*Grúa apiladora de alcance (reach stacker crane)*: su función es como el de una carretilla elevadora (montacargas), con la diferencia que tiene capacidad de apilar hasta cuatro contenedores.
 - “*Carretilla pórtico (straddle carrier)*: es la máquina clásica de las terminales de contenedores por su funcionalidad por su funcionalidad y su flexibilidad (...) Efectúa los dos movimientos y se desplaza horizontalmente con mayor velocidad que el resto de la maquinaria habitual.
 - “*Carretillas elevadoras*: las hay frontales y laterales (...) son las máquinas usuales en las terminales polivalentes. Tienen gran versatilidad para el manejo de diversas clases de carga y efectúa tanto la elevación como el transporte. Como su capacidad es normalmente reducida (dos o tres toneladas) se utiliza más para el movimiento de carga paletizada, descarga de contenedores, etcétera.
 - “*Prendedor (spreader)*: (...) es un batidor fijo o telescópico que lleva incorporado en sus cuatro esquinas unos cerrojos adaptados a las dimensiones de transporte normalizados, (...) Así, prende el contenedor por su parte superior (...)”.
3. La caja móvil: es la unidad de carga diseñada para el transporte terrestre en las vías ferrocarril-carretero y su utilización no es aplicable al transporte marítimo o aéreo. Es así que podemos señalar que las cajas móviles únicamente prestan viabilidad para el sistema de transporte

bimodal –no aplicable al régimen de transporte multimodal–, es decir, ya sea que el traslado se ejecute a través de los trenes o por medio de camiones.

Las técnicas que resultan aplicables para la manipulación de las cajas móviles son menos complejas, ya que para los desplazamientos horizontales que deberán efectuarse, se requieren de ruedas que normalmente se encuentran articuladas en la base de las cajas, la aplicación de cintas mecánicas, o en su defecto, el empleo de carretillas mecánicas. Por último, resultan aplicables, tanto los elevadores como las poleas, si las maniobras requieren del deslizamiento vertical.

4. El Semi-remolque o furgón: es el equipo de transporte que reúne la connotación de un medio de transporte, ya que en el traslado por la vía marítima –en los buques transbordadores–, reúne el aspecto de unidad de carga, lo mismo sucede si el semi-remolque es ascendido al vagón ferrocarrilero, y simultáneamente, esta unidad es un medio de transporte al adherirse a la cabina motriz del tractocamión que efectuará el remolque por la vía terrestre.

Las maniobras que requieren las unidades citadas son menos complejas que las aplicadas en los contenedores, ya que tan solo se requiere del frontal motriz para efectuar el remolque en el interior del buque, ya en la plataforma se desligarán los mecanismos que permite con facilidad la desconexión de las unidades y volverá salir el tractor, pero el semi-remolque quedará sujeto a los mecanismos que permiten su inmovilidad, de este modo se evitan los accidentes. En relación a la manipulación que deberá efectuarse, si el desplazamiento se realiza en el medio ferrocarrilero, se requiere que el semi-remolque se agregue a una rampa móvil y así se efectúe el deslizamiento al interior del vagón.

La vanguardia de los instrumentos que permiten conservar la integridad física de las mercancías, es uno de los ejes principales que permiten el desarrollo óptimo de tráfico internacional de las mercancías, así como el dinamismo con que se han incorporado en las operaciones del transporte multimodal. Asimismo, con el desarrollo de las tecnologías, surge la eficacia en la protección, traslado, manipulación y entrega de las mercaderías a los mercados internacionales. Finalmente, las compañías de distribución han logrado la reducción importante de costos de tiempo y tarifas de la transportación, elemento que permite alcanzar altos niveles de rentabilidad en el sector del transporte internacional.

1.4.4.4 El comercio internacional de servicios.

1.4.4.4.1 Generalidades, concepto y características de los servicios.

El sector terciario de la economía, que es la actividad de los servicios, tiene importancia, ya que complementa la función estructural de la economía de nuestros días, si bien se admite que no contribuye a la generación de riqueza, ya que no está directamente enlazado a las ramas productivas durante el proceso exacto de la producción de las mercancías, es decir, en las diversas etapas que comprende el proceso de la manufacturación.⁸² En efecto, los estudios que se

⁸² Las ideas que surgieron de la economía clásica (Cfr. SMITH, Adam, "Investigación de la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones". Vol. 1, Cultura, Ciencia y Tecnología al Alcance de Todos, México, 1976, pp.108 - 109 y p.135.) y que han predominado hasta nuestros días, acerca de la función de los servicios en el sistema productivo; ideas que califican al sector terciario como la actividad improductiva del trabajo en los servicios, ya que éstos constituyen actividades subsidiarias a los procesos productivos industrializados, y por esta razón no poseen un valor independiente o autónomo frente a las ramas industriales o ante los procesos de la manufacturación. Sin embargo, debemos considerar que en la revolución de la teoría económica no existe ningún antagonismo entre aquéllos sectores de la actividad económica; al observar el fenómeno desde el ángulo opuesto, se desprende que el sector manufacturero ha tenido mayor dependencia hacia los servicios agregados, que le han permitido alcanzar mejores niveles de competitividad y calidades extraordinarias en los bienes producidos. Además una parte importante de los servicios son derivados de los bienes manufacturados, ya que surgen como corriente de expansión en los mercados nacionales e internacionales de las masas producidas; la tecnología es otro agente que ha consolidado el mercado internacional de los servicios, al considerar que el surgimiento de la tecnología ultramoderna requiere cada vez más de los recursos humanos

desprenden sobre el problema particular, se encuentran especificados en forma precisa en los documentos del SELA,⁸³ al considerar que la teoría económica se enfrenta a un problema, ya que el surgimiento de la economía como ciencia definió como objeto de estudio sólo a los sectores productivos, entre las actividades agrícolas, extractivas e industriales, es decir, se focalizaba sobre los bienes tangibles o materiales del sector primario y secundario. Asimismo, sostiene que los servicios ocupaban un lugar secundario en la economía y se encontraban subordinados a los procesos de la llamada "producción material". Pero con la complejidad que adquirió la actividad productiva, se comenzó a producir una división técnica de trabajo, en que –en virtud de la cual– el conjunto de actividades originariamente vinculadas a la producción y las colaterales, se desprendieron unas de otras con nitidez creciente. Finalmente, considera el SELA que fue así como el sector de los servicios comenzó a adquirir importancia y autonomía, que hacen necesario adoptar diversas modificaciones, tanto en el campo teórico como en los instrumentos de análisis, y desde luego, para la política económica.

El trabajo es el contenido de los servicios que se incorporan en todas las funciones y operaciones de las actividades productivas y para la diversificación de las actividades económicas, a su vez, se incorpora esta actividad en el ejercicio de los actos del comercio, ya que constituyen –los servicios– una de las funciones más importantes que el ser humano ha desempeñado a lo largo de toda su existencia, desde el cazador, el domesticador de animales, el recolector de frutos silvestres, el labrador de la etapa histórica antigua hasta el ejecutivo, el empresario de servicios y el profesionalista de nuestros días, que ejercen el

capacitados para el manejo, la reparación, la enseñanza y la conservación de aquéllos instrumentos.

⁸³ V. SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO, *"Los Servicios y el Desarrollo de América Latina: papeles del SELA"*. Núm. 2, Editorial Latinoamericana, Buenos Aires, Argentina, 1985, p. 22.

desempeño de las actividades propias, mediante diversas técnicas aplicadas al campo de la especialidad laboral.

A través de la historia los servicios se han perfeccionado, es decir en la medida del tiempo todas las actividades económicas han presentado diversos grados de innovación, en gran medida, por el vertiginoso avance industrial y tecnológico de nuestros días; el surgimiento de las máquinas y la difusión del conocimiento que en forma importante ha transformado el ejercicio del trabajo humano, y por otra parte, el trabajo y la prestación del servicio ha venido a mejorar el comportamiento del ser humano, en la medida que el trabajador es un ser útil para la sociedad, a la vez, permite al prestador llevar a cabo el perfeccionamiento de sus habilidades en el campo de la actividad económica, en que interviene. El proceso evolutivo de las actividades productivas ha generado una enorme diversidad de especialidades técnicas y profesionales que han sido incorporadas al sector terciario de la economía; en este orden de ideas, nos permitimos citar a continuación –algunos de los servicios más importantes con mayor presencia en el mercado nacional e internacional, es decir, que los servicios están presentes en todos los mercados económicos, con una participación creciente en las corrientes comerciales internacionales y nacionales– un grupo de ellos:

- Servicios administrativos;
- Servicios artísticos y culturales;
- Servicios de almacenaje, embalaje y envase de mercaderías;
- Servicios de auditoría;
- Servicios bancarios y bursátiles;
- Servicios bibliotecarios;
- Servicios de cajero automático;

- Servicios de capacitación y adiestramiento,⁸⁴
- Servicios del comercio marítimo internacional;
- Servicios de conducción de señales analógicas y digitales;
- Servicios de consultoría,⁸⁵
- Servicios de diseño industrial o comercial;
- Servicios educativos;
- Servicios financieros;
- Servicios de gestoría;
- Servicios de guardería;
- Servicios generados en el movimiento internacional de capitales;
- Servicios generados en la transferencia mundial de tecnología;
- Servicios de hoteles;
- Servicios de informática;
- Servicios de inventario;
- Servicios de investigación;
- Servicios de lavandería;
- Servicios de limpieza;
- Servicios de logística;
- Servicios de manipulación de mercaderías;

⁸⁴ La capacitación y el adiestramiento constituyen los servicios prestados por los profesionales calificados, que están destinados al desarrollo de las competencias en el mercado laboral para su incorporación a las áreas productivas.

⁸⁵ La consultoría es el conjunto de servicios prestados por los profesionales calificados, que están destinados al desarrollo de soluciones en diversas materias; incluye diversas áreas, entre las tecnológicas productivas, administrativas, financieras, contables, comerciales y otras que sean necesarias para los servicios, productos, procesos y sistemas, para su aplicación en los campos productivos y empresariales.

- Servicios de maquila;
- Servicios de marketing;
- Servicios de mensajería y paquetería
- Servicios en materia inmobiliaria y de alquiler;
- Servicios médicos y de salud;
- Servicios mercantiles;
- Servicios de proveeduría o suministro integral de precios (PIP),⁸⁶
- Servicios periciales;
- Servicios postales;
- Servicios prestados por las calificadoras de títulos crediticios;
- Servicios profesionales;
- Servicios publicitarios;
- Servicios de reaseguros;
- Servicios de recreación;
- Servicios de reparación y mantenimiento;
- Servicios de restaurantes;
- Servicios de seguridad;
- Servicios de seguros;

⁸⁶ Los proveedores de precios en materia financiera son las personas morales que tienen como fines, la prestación profesional y habitual del servicio de cálculo, determinación y proveeduría o suministro de precios vigentes para la debida valuación de los valores, documentos e instrumentos financieros. En México se dispone de una autorización para los proveedores de precios, mediante el permiso que otorga la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Las instituciones que toman los precios vigentes que fueron proporcionados por los proveedores de precios, son las instituciones crediticias, casas de bolsa, sociedades de inversión, aseguradoras, así como por las Sociedades de Inversión de Fondos para el Retiro (Siefore). V. ORTEGA, Patricia, "PIP valorará los derivados y reportos que operarán las Siefore" en Análisis. "El Financiero". Núm. 6412, año XXIII, México, viernes 31 de octubre de 2003, p. 16.

- Servicios de subcontratación u *outsourcing*;
- Servicios de suministro;
- Servicios de telecomunicaciones;
- Servicios de transportes;
- Servicios telegráficos;
- Servicios telemáticos;
- Servicios télex;
- Servicios turísticos, y otros.

En contribución con otras ramas económicas, debemos admitir que el sector servicios genera altos índices de empleo, de igual manera, interviene en la captación de divisas que se registran en la balanza de servicios, en conjunto constituyen un aporte al crecimiento del PIB nacional; los ejemplos típicos que se presentan, a manera de ilustrar el contenido –además del glosario que ya hemos apuntado–, son los siguientes: el turismo, la hotelería, los restaurantes, el transporte por la vía marítima internacional, el transporte vía terrestre y el aéreo, las maquiladoras, entre muchos otros.

El segundo elemento temático es el concepto que encierra el complejo régimen de los servicios. En efecto, debemos entenderlo en los siguientes términos: es el conjunto de las actividades económicas que se llevan a cabo, a través de una conducta positiva del proveedor, el cual consiste en un hacer a favor del consumidor, y se desenvuelve sobre dos campos, tanto de los intangibles –la información que contienen los softwares, la enseñanza que imparten las universidades o las operaciones financieras que se llevan a cabo en el medio empresarial–, así como en los tangibles –los tratamientos estéticos que lleva a

cabo un cirujano plástico en el cuerpo de una persona, los productos finales que se obtienen de las maquiladoras o los viajes que se realizan de un lugar a otro—.

Como es de admitirse, el sector servicios es aplicable en todas las actividades productivas, que requieren de los diversos servicios complementarios que hacen posible el funcionamiento de las economías y para el desarrollo económico de estas, y en los efectos de su comercialización, los servicios se desarrollan de manera simultánea, entre la producción y el consumo, con la presencia del proveedor y el consumidor que se intercambian los resultados de la operación económica en los mercados.

En el esquema de los servicios, se dispone del conocimiento, es decir el "*know how*" que en la expresión literal alude a la frase, "saber cómo hacer las cosas". En otras palabras, es el conjunto de conocimientos técnicos e instrumentos técnicos o tecnológicos que mueven los agentes económicos del sector terciario de la economía, a fin de producir diversos resultados comerciales, tangibles o intangibles. En este sentido, tenemos el binomio valor-conocimiento que se ha traducido en el campo de la propiedad intelectual —patentes, marcas, símbolos, signos, proyectos comerciales, así como la asesoría en materia financiera— y se ha proyectado en la comercialización en todos los mercados internacionales. En la actualidad el binomio ha generado resultados sólidos en el buen funcionamiento de la economía mundial de nuestro tiempo. Es urgente, en su gran utilidad que las economías nacionales, dispongan de mecanismos que les permitan niveles altos de adiestramiento en la formación de sus recursos humanos, mediante la orientación de las políticas económicas hacia el desarrollo humano, a través de la instrumentación de *la economía del conocimiento*, y con ello lograr mejores niveles de competitividad en el esquema que nos impone la globalización económica en el contexto de los servicios.

Existen características importantes adheridas al servicio comercial; entre éstas, disponemos de las consideraciones de los autores Laura Hernández y Jorge Witker, ellos apuntan los siguientes:

a. "Conocimiento

Esta característica es fundamental, ya que éstos no podrían existir sin el hombre (...). Un indicador que ratifica el valor conocimiento es la importancia de la propiedad intelectual (patentes, marcas, etcétera.) ante las manufacturas.

b. "Intangibilidad

Los servicios carecen de materia imputable a alguna de las tipologías mercológicas, conocida en el universo de las manufacturas o bienes (reino animal, vegetal o mineral) (...). Esta característica es fundamental para aplicar nuevas técnicas de comercialización, como puede ser el marketing, considerado como un nuevo sistema total de actividades empresariales encaminado a planificar, fijar precios, promover y distribuir productos y servicios que satisfagan las necesidades actuales.

c. "No son almacenables

En general no son susceptibles de encontrarse en un depósito. Como dichas actividades se consumen en el momento de producirse, generalmente van aparejadas a una transacción principal. Sin embargo, la telemática y los softwares permiten formas de almacenamiento (...).

d. "No son transportables

Las aduanas registran sólo mercancías y objetos físicos transportables (...). Los servicios escapan de este tratamiento y sólo podrán incluirse en una doble condición jurídica a las películas (única mención que el GATT hace a los servicios en su artículo IV). En efecto, las películas son mercancías cuando son transportadas por un particular para su uso

privado. En cambio si esa misma película es importada por una empresa prestadora de servicios cinematográficos y con fines de lucro, pasa de ser una importación de servicios a ser regulada por los derechos de autor y propiedad intelectual.

e. "Simultaneidad

Los servicios se producen y se consumen al mismo tiempo (...).

"La importancia del comercio de servicios en el mundo llevó a la Ronda Multilateral del GATT del Uruguay en 1994 a aprobar un código de principios en materia de Servicios y la creación de GATS,⁸⁷ cuyas premisas básicas son:

1. "Transparencia.
2. "Trato nacional.
3. "Procedimientos regulatorios abiertos.
4. "Solución de controversias según reglas internacionales, de conformidad con el objetivo de la eliminación de barreras y restricciones.
5. "Acceso al mercado.
6. "Negociaciones sectoriales.
7. "Negociaciones funcionales.
8. "Gradualidad.

⁸⁷ El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (*The General Agreement Trade of Services*), creado con la finalidad de establecer un marco normativo de carácter multilateral para la liberalización comercial de servicios, que implica la consecución a nivel mundial de la libre competencia, como norma rectora del intercambio de todos los servicios. La adopción del instrumento fue el 15 de diciembre de 1993 y publicado en el Diario Oficial de la Federación, 30 de diciembre de 1994.

Cfr. ARROYO, Ignacio, "*Estudios de Derecho Marítimo*", José María Bosch, Barcelona, España, 2001, p. 350.

"Desde el punto de vista de los países industrializados, los servicios se integran por:

1. "Telecomunicaciones.
2. "Procesos de informática y datos.
3. "Bancos y financiamiento.
4. "Seguros.
5. "Transportes.
6. "Ingeniería y construcción.
7. "Publicidad.
8. "Películas y programas televisivos.
9. "Turismo, servicios profesionales (legales, médicos y contables), propiedad intelectual.
10. "Maquila y subcontratación internacional.
11. "Inversión extranjera".⁸⁸

Existen ciertos aspectos importantes que reúnen los servicios, en que es aplicable el aspecto tecnológico, mediante la instrumentación de las tecnologías se lleva a cabo la celeridad del sector servicios, y en gran medida le es aplicable en el momento de la producción e influye en forma enorme para la comercialización de los productos finales en los mercados, no sólo nacionales, sino que se extiende en la misma dinámica sobre los mercados exteriores del planisferio mundial. La técnica es otro instrumento del cual surge el desarrollo y los efectos de la

⁸⁸ HERNANDEZ, Laura y WITKER, Jorge, "*Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México*". 2ª Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002, pp. 25-28.

realización de los servicios e influye en forma tangible hacia la comercialización de los productos generados en los mecanismos de la producción de aquellos.

1.4.4.4.2 El intercambio internacional de los servicios.

La comercialización internacional de los servicios se desprende como un fenómeno de los efectos de la globalización económica y del poder del neocapitalismo, inicialmente surge de una propuesta unilateral proveniente de los Estados Unidos de América.⁸⁹ Fue en 1981, en que se analizaron las propuestas norteamericanas del sector servicios que pretendían un conjunto de mecanismos, tanto de consulta, así como de negociaciones bilaterales y multilaterales sobre el tema. El presunto establecimiento de compromisos entre los países a efecto de alcanzar la liberalización del sector y el establecimiento de un conjunto de principios y procedimientos que determinaron el tratamiento de la comercialización de servicios. Asunto de relevancia que fue tratado en el foro de naciones, agrupadas en la OCDE, durante la Reunión Ministerial de países miembros de 1982,⁹⁰ y que nuevamente el poderío estadounidense promovió sus planteamientos sobre el tema complejo de servicios para su inclusión en la agenda de la Reunión Ministerial del GATT, a partir de entonces, se iniciaron en los próximos años amplias discusiones multilaterales en el marco del GATT (octubre de 1984), sobre el comercio de servicios, a su vez, trascendió el tema en otros foros de análisis mundial, a partir de la solicitud que fue realizada a la Secretaría

⁸⁹ Para mayor visión sobre el desarrollo del debate internacional entorno a la liberalización de servicios, consúltese la obra que nos fue de gran utilidad, denominada: SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO, *Los Servicios y el Desarrollo...* Op. cit., pp. 97-106.

⁹⁰ El reconocimiento de los servicios como el nuevo modelo de desarrollo de las actividades económicas de mayor dinamismo, en la esfera mundial hasta fines del siglo XX, no implica que los servicios no se hayan desempeñado en otros escenarios de la historia humana, por el contrario, sus antecedentes son tan remotos como la sociedad misma, ya que desde la antigüedad se habían presentado en el intercambio de las relaciones económicas, sociales y humanas. Así tenemos que el sector servicios se inicia paralelamente al sector primario de la economía, en la servidumbre, en la comercialización, a través del trueque de los productos antiguos (seda, lana, alfarería, etc.), los servicios educativos, el servicio de los transportes rudimentarios, entre otros.

General de la UNCTAD, durante la VI reunión para que continuaran los estudios en el marco de los servicios y se analizara el papel que desempeñan en el proceso de desarrollo económico.

La presencia internacional que han alcanzado los servicios en la actualidad, nos conduce al estudio del fomento que se han realizado en la producción y la comercialización de los servicios empresariales, cuyo sector dispone de mayor participación en los mercados mundiales, ya que el prestador individual de servicios dispone menores ventajas competitivas, frente a las grandes corporaciones empresariales que se desempeñan con mayor dinamismo en el sector terciario de la Economía Internacional. Sin embargo, la microempresa o la empresa individual de servicios que dispone de alto nivel de especialización, a su vez, le facilita acceder a los mercados internacionales. En particular existen ciertos ejemplos que debemos citar: un galeno francés que es solicitado al departamento de epidemiología de los Estados Unidos para desarrollar una vacuna contra el Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS); un ingeniero chino que es contratado en el Cairo, Egipto para desarrollar un proyecto de irrigación para las zonas áridas; un jurista universitario de México que es invitado a la Universidad de Cambridge para impartir una cátedra sobre los puertos marítimos y un ciudadano mexicano que transporta una maquinaria por la vía marítima internacional al Japón para su reparación.

La línea de investigación que hemos adoptado, en orden al intercambio internacional de servicios, exige la prioridad de tratar los aspectos ligados no sólo sobre la presencia mundial que ha alcanzado aquel sector, sino también los aspectos relevantes entorno a los factores de producción y comercialización, en consecuencia en el siguiente espacio dedicaremos especial atención a los elementos que vienen a integrar la parte constitutiva del sector servicios. En este orden de ideas, tenemos los siguientes:

- En lo que respecta a la producción de los servicios, tenemos que el eje fundamental es el binomio valor-conocimiento, presente en todas las fases de la productividad que requiere el sector terciario que finalmente obtiene una manifestación económica en la operación de los mercados; el capital es otro elemento sustancial que determina el nivel de producción de la actividad de los servicios comerciales, ya que interviene de forma directa en sus dos aspectos en el área productiva, a través del capital constante, es decir el capital que se concentra en la planta, maquinaria, tecnología e instrumentos necesarios para la generación del haz de los servicios y el capital monetario; los recursos humanos, constituyen otro de los sustantivos que se traducen en el trabajo humano, y se imprime en el momento que se inicia y se consolida la elaboración del servicio, a su vez, la mano de obra también se encuentra presente al momento mismo de su comercialización y la regulación jurídica que viene a integrar el marco normativo que permite el ejercicio, el desarrollo y la prestación de la actividad que se desempeña como sector de servicios. Las normas jurídicas del que disponen los Estados, permiten o restringen las fases de operación que integran, ya sea la producción o la comercialización de los servicios, que generalmente se restringen, si las actividades ligadas al sector servicios son contrarias al Derecho Internacional, a la moral, y desde luego, a las buenas costumbres de los pueblos;
- El elemento que reúne la cuantificación de las transacciones internacionales de servicios, es el registro de las operaciones que se establecen en la balanza de servicios, cuadro que describe las transacciones de los servicios no factoriales, ya que los servicios factoriales que están ligados directamente al ciclo de la producción, el trabajo, el capital y la tecnología, no se contemplan en el apartado correspondiente. En general el sistema adoptado, no es el más idóneo, ya que presenta determinadas limitaciones en relación a las estadísticas, ya

que no es posible cuantificar todas las transacciones que se realizan con el exterior y así muchas de las actividades ligadas al sector servicios, pasan desapercibidas en las aduanas de los países; el caso del profesor universitario que realiza una visita a la universidad de Cambridge, y que al transitar por la aduana, se percibe del ciudadano que viaja al extranjero, pero lo que no se conoce, es su agenda de actividades o en el ejemplo señalado –*supra*–, considerábamos que un ciudadano mexicano que viaja al Japón con una maquinaria, en particular no se conoce, si la maquinaria ingresará nuevamente a nuestro país o permanecerá de manera definitiva en aquella nación. En otras palabras, la comercialización internacional de servicios presenta variadas dificultades, al no existir una metodología suficiente que permita alcanzar datos más exhaustivos, así como los que se registran en la balanza comercial, es decir, los registros derivados de las importaciones y las exportaciones de las mercancías;

- La última etapa del que se compone la comercialización –con incidencia en el ámbito internacional– de los servicios se encuentra ligada al mercado, ya sea nacional o internacional en que se presenta la actividad misma, a disposición de los consumidores. Durante esta fase se presentan aspectos diferentes, entre los que podemos destacar, son los siguientes:

- 1.- La movilidad del proveedor de servicios al domicilio del consumidor;
- 2.- La movilidad del consumidor al domicilio del proveedor;
- 3.- La movilidad del proveedor y el consumidor a un sitio para el intercambio comercial de algún servicio;
- 4.- La movilidad del servicio, mediante la aplicación de algún instrumento tecnológico de parte del proveedor a fin de permitir al consumidor, la disposición en forma permanente del haz de servicios.

En términos más generales, los servicios se importan y exportan a través de la información, incluyéndose las señales electrónicas orientadas vía satélite de comunicación, el movimiento internacional de personas, la publicidad, el software de las computadoras, las operaciones mediante las tarjetas de crédito, las sumas de dinero que se transfieren, los seguros, los transportes y el embarque vía marítima internacional de las mercaderías.

El entorno que nos plantea el tema, nos hace recurrir a la afirmación, que la actividad comercial de los servicios se realiza en todas las economías del mundo actual, es decir las operaciones para el ejercicio del régimen de servicios se traduce en la actividad económica, con presencia no sólo nacional –dado que no existe una sola nación que disponga de autosuficiencia en la materia–, sino se ha proyectado en el plano mundial –en que intervienen diversos países, los sectores, las ramas económicas y las entidades económica-empresariales que se encuentran vinculados a la producción, distribución y comercialización de cualquiera de las actividades económicas, ya sea en la materia pecuaria, industrial, manufacturas y los servicios–, así lo demuestran las operaciones que requieren las grandes transnacionales , no sólo de la rama industrial que también requieren de un conjunto extenso de servicios, entre los servicios de logística, financieros, bancarios, profesionales, consultorías, limpieza, son entre muchos otros que requieren las entidades económica-empresariales de índole industrial. Por otra parte, también las entidades económica-empresariales especializadas en alguna modalidad de servicios; por ejemplo: los seguros, los bancos comerciales, el comercio marítimo internacional, las telecomunicaciones y muchas otras corporaciones, requieren de los servicios complementarios que se intercambian en el mercado mundial, quienes a menudo llevan a cabo las contrataciones para estos propósitos alrededor de todo el orbe, operación que surge desde el momento de planificar –en aquellas proyecciones se requiere de una ingeniería absolutamente integral, capaz de ordenar todos los elementos disponibles para el

sistema avanzado de operaciones de la corporación multinacional y requerirá de aquellos servicios, tanto los no factoriales y en menor medida los servicios factoriales, ya que los servicios en general, permiten trazar los ejes de su conducción hacia la política empresarial, comercial, publicitaria, de acceso a los mercados y de competencia, entre otras medidas-- y en todas las etapas de existencia dichas entidades, se requerirán de una gama extensa del sector servicios. En el mismo sentido considera Geza Feketekuty, al señalar:⁹¹ "La operación y la administración de las empresas multinacionales debe apoyarse en un amplio comercio internacional de servicios. Este comercio en lo que se refiere a servicios empresariales auxiliares tiene lugar en un grado considerable dentro de la misma compañía. La cabeza de las operaciones internacionales en la casa matriz exporta servicios administrativos a todos los países en los cuales la compañía posee instalaciones; lo mismo hace el departamento central de procesamiento de datos, el departamento de contabilidad, la oficina legal, el personal de diseño de la oficina central, su equipo publicitario, la oficina de relaciones gubernamentales y el departamento de finanzas (...). Asimismo, las compañías multinacionales compran regularmente servicios a vendedores externos a escala internacional. Publicidad, asesoría administrativa, inversiones bancarias, contabilidad, procesamiento de datos y otros servicios empresariales (...)"

El sector terciario de la economía reviste especial importancia en el contexto, en que se desarrolla nuestro tema de investigación. En particular la actividad comercial que se realiza por la vía marítima internacional en la modalidad de comercio mundial, como actividad económica se enmarca al apartado de servicios. Pero, a su vez, requiere de una abanico de servicios agregados, entre los más importantes, podemos citar: las operaciones que comprende la contratación del

⁹¹ FEKETEKUTY, Geza, "Comercio Internacional de Servicios". Tr. Ana I. Stellino. Gemika, S.A., México, 1990, pp. 33-34.

seguro marítimo para el cargador; los trabajos de reparación y mantenimiento de las embarcaciones que se realizan en los astilleros⁹² y la infraestructura portuaria; las telecomunicaciones empleadas por las embarcaciones; los servicios de los profesionistas que se encuentran ligados al comercio marítimo mundial; las maniobras que se aplican a los buques en los puertos; el proceso de acondicionamiento de los fardos; la manipulación, el almacenamiento y la entrega de las mercaderías en los mercados. En conjunto, tales estudios constituyen un aporte fundamental a la diversidad de los aspectos inherentes al comercio internacional de servicios.

Como es de entenderse, la persona humana de manera aislada también requiere de los servicios que le permitirán mejorar la calidad y el nivel de vida; por consiguiente requiere de un haz de servicios que hacen posible su desarrollo, entre los más importantes podemos señalar: los servicios de salud; servicios hospitalarios; servicios educativos; servicios bancarios; servicios profesionales; servicios de restaurantes, etc.

Es mediante el surgimiento y el crecimiento vertiginoso que ha experimentado el sector terciario de la Economía Internacional, que se ha generado como resultado el alto incremento del número de empresas que renuncian a la actividad industrial, las manufacturas y la explotación de los recursos naturales, ligadas a la teoría económica bajo el esquema de sector primario y secundario, respectivamente. En razón de tales cambios, se han desenvuelto mayor número de empresas con especialidades avanzadas en el rubro de los servicios, y se observa de esta manera la *externalización de los servicios* que corresponde a una etapa de desarrollo económico mundial, caracterizado por una tendencia hacia la terciarización de la economía en todas las ramas y los sectores productivos que intervienen para la generación de la riqueza.

⁹² En efecto, las actividades que se relacionan a la actividad industrial, durante el proceso de construcción y reparación de embarcaciones y el sitio en que los buques son equipados, reparados o se les proporciona determinado servicio, se conoce con el nombre de astillero.

1.5 El papel de México en sus exportaciones.

1.5.1 Concepto de exportación.

El vocablo exportación se refiere a la salida de las mercancías del punto del territorio de un país y se destina a lugares diversos, es decir que las mercancías, los productos y las riquezas que se generan dentro del territorio de algún país, se destinan a los mercados que se encuentran fuera de las fronteras territoriales de aquella nación. En el mismo sentido señala el Diccionario de Comercio Exterior:⁹³ "(export). Modalidad de comercio exterior consistente en la venta de mercancías al extranjero dándoles salida del país del vendedor con previo o posterior cobro de las mismas en divisas. –Mas adelante el estudio que plantea el término *exportación*– Dice: "Tanto para la salida de las mercancías (despacho de aduana) del país de origen, como para efectuar su cobro se requiere la correspondiente autorización administrativa (...)".

El caso de un país, que se ha desempeñado como potencia exportadora, como lo ha hecho China, Singapur, México, Chile, sus economías resultan atractivas para invertir, producir y exportar; efectos que trae como consecuencia la creación de empleos, el impulso de las ramas productivas, tanto en tecnología y los altos índices productivos; finalmente viene la parte correspondiente a la exportación de las mercancías hacia los mercados internacionales.

De los datos obtenidos del documento Tratado de Libre Comercio Unión Europea México, se desprenden datos importantes sobre los resultados en los tratados comerciales, en que México es miembro activo; en efecto dice:⁹⁴ "Desde que México abrió su economía, con el ingreso al GATT en 1986, las exportaciones no

⁹³ CODERA MARTÍN, José Ma., "Diccionario de Comercio Exterior". Pirámide, S.A., Madrid, España, 1986, p. 76.

⁹⁴ SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL, "Tratado de Libre Comercio Unión Europea - México". 2ª Edición, México, 2000. p. 5.

petroleras comenzaron a incrementarse en forma significativa y pasaron de 15.5 mil millones dólares a 23.9 mil millones de dólares en tan solo dos años. En 1993, antes de la entrada en vigor del TLCAN con Estados Unidos y Canadá esas ventas ya sumaban 44, 468 millones de dólares, y en los seis años transcurridos desde 1994, la cifra aumentó a 126 mil 700 millones de dólares. Hoy México exporta a Estados Unidos más que países como Francia y Gran Bretaña, o los llamados Tigres Asiáticos (Corea del Sur, Taiwán, Singapur o Hong Kong), (...) y más que el total de países sudamericanos”.

1.5.2 Elementos fundamentales en las exportaciones.

Los elementos que participan para el desarrollo de las exportaciones, reúnen requisitos diversos y complejos; éstos se encuentran relacionados con las operaciones de la empresa exportadora, mecanismos que no pueden unificarse a un criterio en particular, ya que los procedimientos aplicables a la exportación, presentan un aspecto de política empresarial, apegada a la logística del giro mercantil y empresarial de la misma entidad económica. Para concretar el tema que nos hemos propuesto, analizaremos la postura doctrinal de los autores dedicados a la materia, en complementación de nuestra módica aportación.

Para Alejandro Lerma, debe existir un plan de exportación y en particular apunta: “El plan de exportación es el plan de Mercadotecnia, aplicado a diversos y específicos mercados en el exterior, es necesario diferenciar y hacerlo por separado, debido a que las condiciones del mercado internacional suelen ser muy diversas y diferentes, en cuanto a aspectos como: canales de distribución, perfil, usos y costumbres de los consumidores, además de las diversas complicaciones impuestas por las barreras arancelarias, no arancelarias, tramitación aduanal, transporte, embalaje, contratación, medios de pago internacionales, y las ventajas

y restricciones que surgen de la existencia de acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales".⁹⁵

Técnicamente se han formulado determinadas reglas que deberán reunir los bienes que se pretenden promover en los mercados extranjeros —apunta el investigador Alejandro Lerma—, dice:

1. "Contar o desarrollar productos o servicios que sean exportables, es decir, con las características necesarias para ser una opción viable de compra para los clientes y/o consumidores en otros mercados.
2. "Seleccionar el o los mercados meta, donde esa producción exportable pueda ser exitosa, además que representa un buen negocio para la empresa, esta selección se hace con base en la información resultante de la investigación producto-mercado correspondiente, documento que es básico en formulación del plan de exportación respectivo.
3. "Promoción y gestión de ventas, utilizando los mecanismos aplicables a cada situación, como lo son: *cambaceo* internacional, misiones y ferias comerciales, uso de base de datos, comunicaciones por correo, teléfono, fax e internet, envío de muestras, etc., hasta la elaboración de propuestas, negociación y firma del contrato de exportación.
4. "Cuando se desea exportar un producto o servicio *industrial* y desea hacer la venta en forma directa, para efecto de promoción (...) es aconsejable identificar las revistas especializadas en el mercado y analizar el costo beneficio que representaría para usted contratar un *anuncio*, *entrevista* o *artículo* en esa revista especializada, que deberá llegar al segmento del mercado que usted desea.
5. "Realización de la logística necesaria para hacer llegar el producto o servicio al cliente en el exterior y obtener el pago correspondiente".⁹⁶

⁹⁵ LERMA KIRCHNER, Alejandro, "Comercio Internacional". (Metodología para la Formación de Estudios de Competitividad Empresarial). 3ª Edición, Ediciones Contables, Administrativas y Fiscales, S.A., México, 2000, p.87.

En otros datos, la línea que habrá de adoptar la empresa exportadora de alimentos y bebidas de consumo humano; las exportadoras de animales y vegetales, deberán observar las diversas normas, directrices y recomendaciones establecidas según la naturaleza de los productos, es decir, al tratarse de los alimentos y bebidas, deberán tomarse medidas para proteger la vida y la salud de las personas, frente a los riesgos de la presencia de contaminantes, toxinas o agentes patógenos. En materia de sanidad de animales y para la preservación de los vegetales, deberá estarse dispuesto a las medidas sanitarias y fitosanitarias que permitirán proteger la vida y la salud de los animales y plantas, además del ser humano, así como el equilibrio de la biodiversidad, con la finalidad de evitar la propagación de plagas, enfermedades y organismos patógenos, respectivamente.

En nuestro criterio, los planes de la empresa exportadora tiene relación directa a la política empresarial que se ha proyectado para la promoción y expansión del producto o servicio exportable; en este sentido, los ejecutivos empresariales deberán contar con el conocimiento necesario a efecto de abrir el proceso de comercialización internacional, quienes deberán tomar toda la información necesaria del sistema financiero y comercial que se dispone, se hará el balance de los costos directos e indirectos, tanto de la producción de los bienes o servicios como de los costos para la exportación, se determinará la masa exportable, el índice de la demanda y la producción, se describirá el grado de competitividad del producto en cada mercado que tenga participación, se analizará la calidad del producto comercial, así como las características inherentes al mismo, como son: el diseño o la presentación, el envase, el embalaje y la materia prima de los componentes, ya que estos deberán contar con una extraordinaria calidad, y por otra parte, en la línea que se busca abrir el proceso de exportación, se tomará en consideración la regulación y la normatividad del Sistema Jurídico Mexicano en el

⁹⁶ *Idem*, p. 88.

apartado correspondiente al comercio exterior y también se harán estudios sobre los mecanismos de promoción y de publicidad que habrán de aplicarse a los productos que ingresarán al mercado internacional.

Existen otros elementos importantes que deberá tenerse presente en la comercialización de los bienes o servicios en el mercado internacional, estos son:

- Competitividad.- El artículo que se pretende exportar deberá tratarse de un producto, cuyo costo sea accesible, es decir, pueda extender la posibilidad a los consumidores de adquirir la mercancía, también debe tratarse de un producto equitativo con calidad, similares a los que se producen en el territorio del país extranjero.
- Calidad.- Los productos elaborados o manufacturados, deberán contar y disponer de una alta calidad, acorde a las normas internacionales, en que sus componentes deberán reunir la mejor composición física, química, mecánica o cualquier otra.
- Pólizas e instructivos.- Los bienes que intervengan en los mercados internacionales, deberán contar con documentos que contengan instrucciones sobre su uso, manejo o consumo, en el idioma del país en que se exporta. Además el producto deberá contar con un respaldo por parte del fabricante, en caso de mal funcionamiento de la mercancía, el consumidor deberá disponer de una garantía.

Por otra parte, se requiere de la empresa ciertos méritos a efecto de permitir la competencia de su producción en los mercados internacionales, entre los elementos determinantes tenemos diversos medios, como es la capacitación, tecnología, disponibilidad de recursos, eficiencia, calidad y productividad, la incorporación de materias primas competitivas, asimismo, que la empresa exportadora cuente con lineamientos estratégicos, tanto de productividad como de crecimiento, ya sea de forma vertical u horizontal.

Para la incorporación de los mercados internacionales, se requieren de diversos instrumentos adicionales⁹⁷ que nuestro país ha implementado bajo el objetivo de lograr que las empresas nacionales alcancen niveles elevados de competencia; la misma tendencia que disponen las empresas de los países altamente industrializados. Bajo este criterio se han establecido normas y estándares dentro del mercado internacional; las normas internacionales que encontramos dentro del comercio son dos series con sus dígitos respectivos, la ISO 9000 e ISO 14000. El siguiente elemento que está muy relacionado a las normas es la metrología, ya que constituye un instrumento importante para el comercio internacional y el desarrollo de toda la economía, puesto que contribuye a la eliminación de barreras técnicas al comercio, propicia protección a los consumidores de un país de los productos importados o exportados de mala calidad. Asimismo, promueve la calidad y productividad de la industria. El Sistema Nacional de Metrología, Normas y Evaluación como elemento indispensable para el desarrollo de la economía, tiene una singular importancia en el entorno internacional en que se encuentra inmerso nuestro país.

En México contamos con el Centro de Metrología (CENAM), cuya institución encabeza los trabajos del sistema metroológico nacional, y entre sus atribuciones importantes que encontramos en el Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión, tenemos:

1. "incorporar en las empresas tecnologías de medición, lo que permite abatir costos;
2. "medir objetivamente las variables críticas de procesos y productos, para lograr una alta calidad en éstos;

⁹⁷ Cfr. SECRETARÍA DE ECONOMÍA, *"Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión 2001-2006"*. México, 2002, p. 78 – 79.

3. "certificar la calidad de procesos y productos, con base en criterios objetivos y normas de validez internacional".⁹⁸

El último dato que consideramos como el centro del mercado exterior, dónde se procederá a la revisión de los mecanismos de distribución en referencia; esta operación implica estructurar un diseño que permita al empresario canalizar los productos exportables en los mercados internacionales; durante esta fase el empresario se pondrá en contacto con los distribuidores e intermediarios, ya sean mayoristas o minoristas, y para la circulación de las mercancías se diseñaran los mercados específicos para la venta de los productos, ya sea en supermercados, tiendas departamentales o en mercados abiertos para su distribución.

Al tratarse de la exportación de servicios que se busque exportar al país extranjero, es necesario que el prestador de servicio sea persona eficiente, con amplia capacidad en el manejo de la obra que se pretenda desarrollar, que se disponga de maquinaria, instrumentos y conocimientos amplios para desempeñar el proyecto de trabajo o de obra que se pretenda ejecutar.

Simultáneamente a la exportación de Servicios; en México se dispone de una amplia cantidad de mano de obra barata que en gran medida se destina a los Estados Unidos de Norteamérica en búsqueda de mejores condiciones de vida y mejores empleos, actualmente según los datos publicados por el periódico "El Financiero",⁹⁹ son nueve millones de mexicanos que viven en la Unión Americana, con el objeto de tener mayores ingresos económicos para sus familiares, y actualmente, durante los últimos años se han incrementado el flujo migratorio, ya que de 2, 443 municipios del territorio nacional, 492 son considerados de alta a

⁹⁸ *Idem*, pp.78-79.

⁹⁹ RUIZ MEZA, Pablo, "Nueve millones de mexicanos viven en EU. Pobreza y marginación, principales factores del éxodo" en Sociedad. "El Financiero". Núm. 6216, año XXII, México, viernes 24 de enero de 2003, p.35.

intensa actividad migratoria; este fenómeno implica que uno de cada 23 hogares en el país, depende de los recursos que envían los migrantes, se estima que para el 2006 vivirán en aquél país más de 12.6 millones de mexicanos mayores de 18 años de edad.

1.5.3 El comercio bilateral entre México y la Comunidad Económica Europea.

Las negociaciones comerciales internacionales de México son fundamentales en la promoción de las exportaciones y constituyen un instrumento importante en la estrategia de crecimiento y modernización del país.

Con el objeto de expandir la presencia de los productos mexicanos en los mercados internacionales, el gobierno mexicano inició los primeros contactos con la Comunidad Económica Europea y mediante una visita que realizó el entonces Presidente Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) a la Ciudad de Bruselas (Bélgica), los días 7 y 9 de abril de 1973. Dos años más, el 15 de julio de 1975 la delegación mexicana llegó a la misma ciudad para firmar el primer Acuerdo de Cooperación con la Europa comunitaria, mismo que entró en vigor el 1 de noviembre de 1975. Posteriormente fue actualizado el 31 de octubre de 1980. El primer acuerdo constaba de 13 artículos y dos anexos y en sus contenidos, trataba el tema de cooperación económica, transferencia de tecnología, la inversión y la creación de vínculos empresariales entre México y la Europa. Asimismo, se incluyó la cláusula evolutiva que permitiría su actualización o revisión por parte de una Comisión Mixta.

El acuerdo comercial bilateral representaba importantes ventajas, ya que entre las partes se otorgó el trato de Nación más Favorecida en su carácter "no preferencial". Sin embargo, para nuestro país no consiguió mayor acceso al mercado comunitario, en tanto la Europa no logró asegurar una mayor protección para sus inversiones ni tampoco mejores condiciones para adquirir el petróleo mexicano, que eran sus principales objetivos.

Los resultados no se vieron esperar, ya que en 1982 el gobierno mexicano declaró su incapacidad para hacer frente a los altos costos de la deuda externa, en consecuencia se procedió a la devaluación del peso; situación que impactó fuertemente al comercio exterior del país, tan sólo las importaciones totales cayeron de 23 mil millones de dólares en 1981, a 14.5 mil millones de dólares en 1982 y a 7.6 mil millones de dólares en 1983.

En el período presidencial de José López Portillo (1976-1982) las expectativas para mejorar el comercio exterior mexicano se vieron frustradas, ante la caída de los precios del petróleo.

Con el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) se propuso una nueva política de reformas económicas para expandir y diversificar las exportaciones en diferentes mercados, incluyéndose el mercado europeo. Uno de los primeros objetivos de su administración fue la instrumentación de la política de privatización, a fin de integrar a nuestro país al nuevo sistema económico mundial, y después de la visita de Miguel de la Madrid a la Ciudad de Bruselas, durante los días 4 al 22 de junio de 1985, hizo posible un nuevo pacto comercial con los países de la CEE y al mismo tiempo se suscribieron 45 acuerdos y convenios sobre cooperación e inversiones recíprocas.

En el período presidencial de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), se introdujeron importantes reformas en la apertura comercial, se fortalecieron las exportaciones europeas y el 17 de marzo de 1989, el Parlamento Europeo aprobó la Resolución sobre las relaciones económicas y comerciales entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos Mexicanos, en que se señalaban los esfuerzos de México por cumplir con sus obligaciones respecto a la deuda externa e hicieron una llamado a su renegociación urgente, asimismo, el parlamento Europeo insistió para que la Comunidad Económica Europea maximizara la utilización del acuerdo,

en que se sustentaban las relaciones comerciales y solicitó a la comunidad europea que respondiera a la apertura del mercado mexicano con una política análoga.

El mandatario Salinas fue el que promovió con mayor dinamismo el acercamiento hacia Europa, inició los contactos con la Comisión de las Comunidades Europeas, Reino Unido, Portugal, Bélgica y Suiza, entre el 25 de enero y el 3 de febrero de 1990; Alemania e Italia, así como entre los demás países de la CEE, del 29 de junio al 10 de julio de 1991, con la finalidad declarada de fortalecer los vínculos económicos y comerciales entre las partes.

El 26 de abril de 1991 se suscribió el nuevo Acuerdo Marco de Cooperación en cesión llevada a cabo en la Ciudad de Luxemburgo, tras intensas negociaciones entre los representantes de la CEE y el Grupo de trabajo intersecretarial, coordinado por la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) de México, el nuevo pacto entró en vigor el 1 de noviembre de 1991.

En el acuerdo comercial se reafirmaba el principio que versa sobre el Trato de Nación Más Favorecida (NMF), pero en vista que nuestro país ya era miembro del GATT, esa cláusula sólo resultó redundante y el sistema de preferencias generalizadas (SPG) siguió como el único instrumento preferencial del que nuestro país pudo beneficiarse.

El marco de cooperación comercial excluía el otorgamiento de trato preferencial arancelario y no arancelario, las partes sólo estaban obligadas a promover la expansión y la diversificación del comercio bilateral por medio del intercambio de información y consultas en materia arancelaria; requerimientos sanitarios y técnicos; legislación y prácticas relacionadas con el comercio, sobre las prácticas *antidumping* y compensatorios que pudieran aplicarse.

En 1996 se inició, por parte del gobierno mexicano un amplio movimiento diplomático a fin de fortalecer las nuevas relaciones comerciales con la Comunidad Económica Europea, integrada por 15 miembros (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, países bajos, Portugal, Reino Unido de la Gran Bretaña y Suecia)¹⁰⁰ y con muy alto nivel de consumo. Posteriormente, entre el 25 de enero y el 4 de febrero de ese año, el Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) realizó una gira por España, Reino Unido e Italia a fin de promover un acuerdo de Libre comercio con la Unión Europea.

Con relación a los mismos términos y con propósitos comunes, visitaron a México los Jefes de Gobierno de Italia (28 y 29 de marzo de 1996); España (5 a 7 de septiembre); Alemania (18 al 21 de septiembre) y Portugal (5 al 8 de noviembre). Asimismo, los ministros de Asuntos Exteriores de Alemania, Austria, España, Francia, Reino Unido, Suecia e Italia, y por otra parte, contamos con las visitas de los ministros de Economía, Comercio y Finanzas de Bélgica, Países Bajos y Reino Unido.

Fue a través de diversas reuniones, tanto formales como informales que se realizaron el 8 de diciembre de 1997, se firmaron en Bruselas, tres importantes instrumentos que permitieron el inicio de las negociaciones:

1. El Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea y sus miembros;
2. Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea;

¹⁰⁰ Cfr. Tratado de Libre Comercio Unión Europea-México. *Op. cit.*, p. 4.

3. Declaración conjunta entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus miembros.

La Comisión Europea y el gobierno mexicano concluyeron las negociaciones técnicas y dieron nacimiento al Tratado de Libre Comercio, entre México y los Estados miembros de la Unión, el cual se firmó el jueves 23 de marzo de 2000 en la Ciudad de Lisboa, Portugal con la participación del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León y el Señor Antonio Gutiérrez, premier de Portugal y Presidente de la Unión Europea. El Tratado Comercial entró en vigor el 1 de julio de 2000.

Sobre los instrumentos comerciales que nuestro país ha celebrado con diversos países europeos ha sido con la finalidad de diversificar la producción nacional, puesto que el viejo continente ocupa el segundo lugar en el mercado más grande del mundo, después de Estados Unidos de Norteamérica. En este orden de ideas el Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión, apunta importantes datos sobre lo siguiente: "A través del TLCUEM y del Tratado de Libre Comercio con los países miembros de AELC (Asociación Económica de Libre Comercio) nuestro país logró consolidar su posición preferencial con los países de toda Europa Occidental. Para extender las condiciones de acceso a todo el continente Europeo es necesario negociar acuerdo de cobertura y alcance diversos con los países de Europa Central y Oriental, considerando los siguientes lineamientos generales:

1. "identificación y otorgamiento de especial atención de todas aquellas naciones en proceso de ingreso a la UE.
2. "evaluación de la conveniencia económica, a partir de un amplio proceso de consulta y considerando los intereses de México.

3. "integración de posiciones de negociación congruentes con lo previsto en los diversos instrumentos jurídicos y convenciones multilaterales, regionales y bilaterales de los cuales forma parte México.

"Con base en estos linamientos, se fortalecerán las relaciones económicas y comerciales con Rumania, la República Checa y Turquía a partir de la administración y eventual profundización de los acuerdos de facilitación comercial y cooperación económica en vigor. Con Polonia y Hungría México perseguirá un objetivo similar de conformidad con lo previsto en los instrumentos jurídicos bilaterales vigentes. Adicionalmente, se buscará un acuerdo de ese tipo con la República eslovaca. Asimismo, se dará especial atención a las negociaciones en proceso de acuerdos similares con la Federación de Rusia y Ucrania".¹⁰¹

El tratado comercial en vigor UE-México integra a los nuevos miembros de la UE a partir de su adhesión (1 de mayo de 2004) a la Comunidad Europea. Es entonces que también será aplicable a la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República de Eslovaquia.

1.5.4 El comercio multilateral entre México, los Estados Unidos y Canadá.

México mantiene vínculos comerciales con Estados Unidos, ya que es la economía más sólida del mundo, en tal virtud nuestro país ha suscrito con tal nación el TLCAN¹⁰² que consolida el intercambio comercial con las naciones de Norteamérica, en esta "liga comercial internacional" se encuentra la participación de Canadá.

¹⁰¹ Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión, *op. cit.*, p. 69.

¹⁰² Con el objetivo de profundizar sobre el contenido del TLCAN, consúltese a MARTINEZ VERA, Rogelio, "Legislación del Comercio Exterior", 2ª Edición, McGraw Hill, México, 2000, pp. 292-308.

El gobierno mexicano conducido por Miguel de la Madrid, quien aplicó la nueva política que tenía como eje promover los productos nacionales en el extranjero y dotar a nuestro país de instrumentos jurídicos comerciales con otras naciones, a fin de que la producción nacional tuviera gran liberalización, para que el comercio internacional tuviera más fluidez en nuestro país; ante tal escenario el 5 de febrero de 1991 en el contexto de las buenas relaciones entre México, Estados Unidos y Canadá, los Presidentes Carlos Salinas, George Bush y el primer ministro Brian Mulroney, anunciaron su determinación para iniciar las negociaciones en vista al eventual establecimiento de un tratado de libre comercio. Para tal efecto, México creó la Comisión Intersecretarial del Tratado de Libre Comercio, a la cual se le encomendó coordinar los trabajos a desarrollarse a una de las entidades de la administración pública como lo fue la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y al mismo tiempo por una rama empresarial, conducida por la Coordinadora de Organismos Empresariales de Comercio Exterior.

El 12 de agosto de 1992 concluyeron las negociaciones del TLCAN y los gobiernos de los tres Estados recibieron instrucciones de terminar su texto lo antes posible para darlo a conocer en público y proceder a su suscripción, al terminar este trabajo, el 17 de diciembre de 1992, cuyo texto además fue publicado en el DOF del día 20 de diciembre de 1993, los plenipotenciarios firmaron el TLCAN.

Con la suscripción del tratado comercial se desprende que existen aún diversos errores y omisiones que no se subsanaron en los capítulos correspondientes al marco jurídico internacional, y que sin duda, es manifiesto para nuestro país por las diversas repercusiones que se han presentado a lo largo de la vigencia del presente instrumento. El señalamiento de estas deficiencias constituye la línea que postulan los críticos, pero también desde la visión objetiva se determinan ciertas irregularidades notables; sin mayores comentarios o adiciones al respecto, argumentamos las siguientes:

1. Se omitió negociar el contenido correspondiente a la migración por parte de los trabajadores mexicanos que cruzan las líneas fronterizas en búsqueda del "sueño americano", ya que el trabajo es uno de los derechos esenciales que no deberá perder importancia frente a ningún instrumento jurídico, económico o comercial internacional;
2. El tratado es desfasado, ya que se suscribió sin haber resuelto previamente las condiciones de los sectores claves de la economía nacional, porque existían sectores débiles que no estaban en condiciones de mantenerse frente a enormes multinacionales estadounidenses y canadienses;
3. No se contempló la enorme diferencia entre las economías; mientras nuestro México pertenece al subdesarrollo, en tanto las economías norteamericanas pertenecen al primer mundo, por lo que consideramos que las economías que se encuentran reguladas en el marco del TLCAN se caracterizan por sus niveles de asimetría, en que las economías norteamericanas disponen de un alto poderío económico, financiero, industrial, tecnológico, científico, militar, desarrollo empresarial eficiente, altos niveles educativos y mejores niveles de bienestar social. Mientras que nuestro país presenta altos niveles de rezago tecnológico, industrial y social, bajos niveles educativos, un reducido margen en la investigación científica, escaso desarrollo militar, un mayor número de pequeñas y medianas empresas en contraste a las grandes entidades económica-empresariales de escala multinacional, pertenecientes al primer mundo estadounidense y canadiense, en tanto nuestra economía es débil, anclada al desempeño económica de las potencias del norte;
4. El tratado trilateral de libre comercio ha traído grandes beneficios para una pequeña porción de las empresas mexicanas, sólo para las grandes compañías industrializadas, mientras la gran mayoría de la planta empresarial permanece rezagada;

5. Los pocos beneficios que ha traído el tratado ha sido para un reducido número de la población, en tanto la inmensa mayoría, un aproximado de 50 millones de mexicanos permanecen en condiciones de pobreza extrema;
6. Han transcurrido diez años de la instrumentación del TLCAN, nuestro país, presenta un decrecimiento del PIB nacional, ya que tan sólo de 1994 a 2002 se registraron variaciones anuales del 2.8%. Esta cifra refleja una significativa inferioridad ante las tasas de crecimiento que se observaron entre los años 1935 y 1982, con una media anual del 6.1 %; ¹⁰³
7. Se ha creado una dependencia entre nuestra economía y la economía estadounidense, a manera de subordinación, es decir la economía mexicana no dispone de la autosuficiencia para alcanzar los niveles de crecimiento, reactivación y despegue por sí misma, ya que se encuentra ligada al progreso de la economía norteamericana;
8. Los constantes embargos que Estados Unidos ha impuesto a los productos mexicanos: atún, jitomate y aguacate. Estas adversidades implican que la economía más grande del mundo, pretende frenar el desplazamiento de la economía nacional e impedir su desarrollo en perjuicio de nuestros productores;
9. Las restricciones impuestas por los Estados Unidos de Norteamérica, desde los inicios del TLCAN para impedir a los transportistas nacionales, el ingreso al territorio norteamericano bajo un argumento deficiente sostenido por las autoridades ambientalistas de aquella nación, al indicar que los transportes mexicanos son altamente contaminantes. Sin embargo, Estados Unidos de Norteamérica, ¹⁰⁴permite libre acceso al

¹⁰³ Tasas que fueron tomadas de CADENA, Guadalupe, "Es hora de cambiar el modelo económico: académicos" (mediocre crecimiento del PIB nacional a 10 años del TLCAN) en economía. "El Financiero". Núm. 6335, año XXII, México, martes 15 de julio de 2003. p. 13.

¹⁰⁴ Cfr. MORALES, Roberto, "Vergonzoso, el cierre de fronteras a Camiones mexicanos" en Empresas y Negocios. "El Economista". Núm. 3843, año XVI, México, viernes 26 de diciembre de 2003, p. 28.

cruce fronterizo de camiones canadienses, y en reciprocidad, Canadá permite, a su vez, circular en su territorio a los camiones estadounidenses. La liberalización a favor del transporte mexicano en el marco del TLCAN, finalmente fue admitido el 7 de junio de 2004, ya que las empresas nacionales cumplen con los mismos estándares de calidad y seguridad que disponen las firmas estadounidenses dedicadas a la prestación del servicio de transporte de carga. Pero con el fallo de la Suprema Corte estadounidense,¹⁰⁵ no implica que ya se abrirán las fronteras de Estados Unidos a la circulación libre de los automotores de carga mexicanos, ya que aún persisten las reglas discriminatorias y discrecionales que impiden la apertura del transporte transfronterizo, entre ambas naciones.

Bajo el objetivo de mantener un equilibrio entre las críticas que hemos mencionado; por otra parte, estamos obligados a manifestar algunos señalamientos que resultarán positivos a largo plazo y de manera gradual con la suscripción y vigencia del TLCAN, en el siguiente orden:

1. En todas partes del mundo se ha realizado el proceso de regionalización o de integración económica y México no puede permanecer al margen de estos acontecimientos;
2. La apertura comercial de nuestro país, permite que los consumidores dispongan de mejores precios y productos;
3. Con el TLCAN las plantas productivas nacionales tendrán que enfrentarse a la competencia internacional y les permitirá adquirir mayor eficiencia y productividad;
4. Con el TLCAN se permitirá mayor número de inversión extranjera en el mercado interno para la generación de empleos;

¹⁰⁵ V. SALDAÑA, Ivette, YAMASHIRO, Celina y OJEDA, Olga, "Decisión dividida, dicen transportistas del país" en Negocios. "El Financiero". Núm. 6563, año XXIII, México, martes 8 de junio de 2004, p.13.

5. Las exportaciones nacionales y el crecimiento de las plantas productivas nacionales, permitirá la creación de mayores empleos, el manejo de nuevas tecnologías y una creciente industrialización en las ramas productivas involucradas en los mercados internacionales;
6. La apertura comercial de México conduce hacia los altos niveles de competitividad, entre las compañías nacionales y las corporaciones económica-empresariales transnacionales , aunque las condiciones de competitividad sean asimétricas;
7. Entre los pueblos deberán existir no solo intercambios económicos. También la interacción cultural es necesaria, así se podrá compartir entre los diversos pueblos que integran tratados comerciales sus tradiciones, lengua, historia, educación y costumbres;
8. Ya que México se encuentra inmerso en el entorno mundial, exige a los estadistas nacionales la preocupación por el desarrollo de la infraestructura portuaria con la dotación de instrumentos tecnológicos de la más avanzada generación y el fortalecimiento de la marina mercante para el comercio marítimo mexicano;
9. Con la celebración de tratados, la economía mexicana adquiere un nuevo cariz al haber transitado de una economía sustentada en el régimen de sustitución de importaciones a la política económica de apertura comercial.

La participación de los países en los procesos que implica el funcionamiento de la economía mundial en el marco de los tratados comerciales, presentan aspectos que no siempre han sido equitativos, por el contrario prevalecen las asimetrías en pleno siglo XXI, existen ganadores y perdedores, en tanto nuestros mejores recursos naturales se destinan a los mercados internacionales para su mejor aprovechamiento.

*CAPÍTULO II**LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO MEXICANO Y SU FOMENTO AL INTERCAMBIO COMERCIAL*

2.1 El Sistema Jurídico-Económico Mexicano en el entorno del comercio mundial.

2.1.1 Las principales reformas a la estructura jurídica-normativa nacional.

El Sistema Jurídico-Económico Mexicano se ha transformado en gran medida, acontecimientos que obedecen al proceso de integración económica en diversas regiones del mundo, a la postre del comercio globalizado y la internacionalización de las operaciones financieras en los principales centros bursátiles de todo el orbe, el contexto de los avances tecnológicos ultramodernos y las operaciones monetarias internacionales que se efectúan en todas partes del mundo, así como las funciones especulativas de las operaciones financieras que se presentan en las bolsas de los mercados exteriores. El entorno mundial ofrecía grandes posibilidades a nuestro país para no permanecer al margen del dinamismo económico mundial que resurge en la década de los ochenta. Fue entonces que nuestro país inicia un proceso de internacionalización, en donde eran necesarias diversas reformas estructurales y que principalmente se mantuvo gran énfasis en el sistema jurídico normativo, con los altos costos de rezago social, nulo crecimiento económico y las crisis recurrentes que posteriormente se experimentó en nuestra nación. Fue como se inició un proceso dinámico que debían cristalizarse en un conjunto de transformaciones, reformas y adiciones al cuerpo de las normas jurídicas que involucran el apartado del comercio exterior mexicano, ya que tan solo durante el período comprendido, entre 1989 y 1994 se habían efectuado más de 550 modificaciones a las normas jurídicas, entre las principales

modificaciones, un campo extenso se encuentra ligado directamente a los tratados comerciales suscritos por México.

El proceso histórico de las modificaciones a la legislación nacional comprende la etapa, en que México solicitó su ingreso a la Ronda Tokio, día 16 de enero de 1979 y para ingresar al GATT, el país debió modernizar previamente su estructura jurídica-normativa, es decir, la estructura jurídica que regula el comercio exterior. En este sentido se promulgó por primera vez La Ley que creaba la Tarifa del Impuesto General de Importación en 1964, la cual estuvo regida por la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas (NAB), después en 1974 se actualizó la misma disposición de acuerdo a las orientaciones del Consejo de Cooperación Aduanera, para señalar de esta manera la tasa *ad valorem*. Por otra parte, la Ley que creaba la Tarifa del Impuesto General de Exportación, basada en la Clasificación del Comercio Internacional (CUCI) de Naciones Unidas para así reformarse en 1974 y lograr su compatibilidad a la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas (NAB).

La transformación jurídica del comercio exterior nacional incluyó la publicación de la Ley de Valoración Aduanera de Mercancías del 27 de diciembre de 1978 que entró en vigor el 1° de julio de 1979, mediante esta Ley se establece el principio del valor normal de las mercancías a importar, y como excepción la aplicación de los precios oficiales de las mercancías de importación; el Reglamento sobre Permisos de Importación y Exportación del 28 de noviembre de 1956 que otorgaba un alto poder discrecional a la autoridad competente, fue sustituido por el reglamento sobre permisos de Importación y Exportación del 14 de septiembre de 1977, que sustituyó controles cuantitativos por las cuotas arancelarias; el 1° de enero de 1980 se expidió la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA), impuesto que aplicaban todos los países miembros del GATT, y que vino a sustituir el Impuesto Federal sobre Ingresos Mercantiles, que por otra parte había sustituido

en 1947 el Impuesto Federal del Timbre; el Plan Nacional de Desarrollo Industrial de 1979 – 1982, pretendió establecer un modelo de desarrollo económico que tenía como eje el proteccionismo selectivo, mediante el cual se favorecía al consumo básico de la población y se estimuló en forma importante las industrias prioritarias y el comercio exterior se desarrolló, con la exportación del petróleo, modelo que pretendió llevar a cabo la sustitución del desarrollo estabilizador, el cual estuvo apoyado en el mercado interno y bajo el esquema proteccionista de sustitución de importaciones.

El mecanismo político para la transformación jurídica del país fue incompleto hasta entonces, por lo que en el año de 1980 se suspendieron las promociones del gobierno mexicano para el ingreso de México en el GATT, solicitándose nuevamente su participación en el seno de este organismo comercial internacional, el 26 de noviembre de 1985, asimismo, el 13 de enero de 1986 se hace la publicación de la Ley Reglamentaria del artículo 131 de la norma constitucional o Ley de Comercio Exterior. Finalmente, la integración de nuestro país al GATT se consolida el 26 de noviembre de 1986.

La segunda etapa de la modernización al sistema jurídico nacional se emprende, a partir de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio; tan solo durante la administración Salinas de Gortari, se emitieron más disposiciones jurídicas que en cualquier otro periodo presidencial de nuestro pasado histórico. Esta reforma estructural permitió las diversas modificaciones a la normativa constitucional, convencional, y legislativa en el campo de la inversión, entidades paraestatales, comunicaciones, franja fronteriza, transferencia de tecnología, propiedad industrial, regulación y protección ambiental, derechos humanos, el mercado de valores, inversiones, se transformó el sector industrial del país y se trató el campo de la seguridad pública. En efecto, durante este periodo hubo reformas importantes a la Constitución Federal con relación a los artículos 5º, 35, fracción

III, 36, fracción I, artículos 41, 54, 60 y 73, fracción VI, base 3ª, el artículo 27, reformas publicadas en el D.O.F. del 6 de enero de 1992; se aplicaron reformas a los artículos 4º, 5º, 24, 27, 102, 130 y su publicación en el D.O.F., 28 de enero de 1992; los artículos 3º y 31, fracción I, cuya publicación en el D.O.F., 5 de marzo de 1993, artículos 28, 82, fracción III y 123 mismos que salieron publicados en el D.O.F., 20 de agosto de 1993; artículos 44, 74, 79, 89, 104, 105, 107, 122, la denominación del título quinto, la adición de una fracción IX al artículo 76 y un primer párrafo al artículo 119, se derogó la fracción XVII del artículo 89, que fueron publicados en el D.O.F., 25 de octubre de 1993; se reformaron los párrafos octavo y noveno, decimoséptimo y decimooctavo del artículo 41, su publicación el 19 de abril de 1994; se reforma la fracción I del artículo 82, cuya publicación es del 1º de julio de 1994 en el D.O.F.

En el mismo periodo se publicaron importantes disposiciones legislativas, entre las más importantes son las siguientes: se creó el Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y regular la Inversión Extranjera del 16 de mayo de 1989; la Ley de Instituciones de Crédito en el D.O.F., 18 de julio de 1989; la Ley de Agrupaciones Financieras del 18 de julio de 1989, D.O.F., Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial, D.O.F., 27 de junio de 1991; Ley Federal para Prevenir y Sancionar la Tortura del D.O.F., 27 de diciembre de 1991; Ley Agraria, Ley Orgánica de los Tribunales Agrarios del D.O.F., 26 de febrero de 1992; Ley de Pesca del D.O.F., 25 de junio de 1992; Ley Minera en el D.O.F., 26 de junio de 1992; Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos del D.O.F., 29 de junio de 1992; Ley Federal sobre Metrología y Normalización del D.O.F., 1º de junio de 1992; Ley de Asociaciones Religiosas y Culto Público del D.O.F., 15 de junio de 1992; Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios del D.O.F., 16 de julio de 1992; Ley que Armoniza Diversas Disposiciones con el GATT, los Tratados para Evitar la Doble Tributación y para la Simplificación Fiscal del D.O.F., 20 de julio de 1992; Ley de Aguas Nacionales del

D.O.F., 1° de diciembre de 1992; Ley Forestal del D.O.F., 22 de diciembre de 1992; Ley Federal de Competencia Económica y la Ley Federal de Protección al Consumidor del D.O.F., 24 de diciembre de 1992; Ley Federal de Cinematografía y la Ley Federal de Correduría Pública del D.O.F., 29 de diciembre de 1992; Ley Federal de Sanidad Animal del D.O.F., 18 de junio de 1993; Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en el D.O.F., 22 de junio de 1993; Ley General de Educación en el D.O.F., 13 de julio de 1993; Ley de Seguridad Pública del Distrito Federal del D.O.F., 19 de julio de 1993; Ley General de Asentamientos Humanos del D.O.F., 21 de julio de 1993; Ley de Comercio Exterior en D.O.F., 27 de julio de 1993; Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal en D.O.F., 22 de diciembre de 1993; Ley del Banco de México en D.O.F., 23 de diciembre de 1993; Ley Orgánica de la Armada de México del D.O.F., 24 de diciembre de 1993; Ley de Inversión Extranjera en D.O.F., 27 de diciembre de 1993; Ley de Adquisición y Obras Públicas del D.O.F., 30 de diciembre de 1993; Ley de Navegación en D.O.F., 4 de enero de 1994; Ley del Servicio Exterior Mexicano del D.O.F., 4 de enero de 1994; Ley Federal de Sanidad Vegetal del D.O.F., 5 de enero de 1994; Ley de Amnistía del D.O.F., 22 de enero de 1994; Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos del D.O.F., 20 de julio de 1994; Ley General de Sociedades Cooperativas del D.O.F., 3 de agosto de 1994; Ley Federal de Procedimiento Administrativo del D.O.F., 4 de agosto de 1994.

En el mismo periodo que comprende la administración del Gobierno Salinas se suscribieron al menos cien tratados internacionales, tanto bilaterales como multilaterales, entre las materias que se regula en el marco convencional son: seguridad de contenedores, cooperación económica, científica y técnica, organización atunera, cooperación turística, cooperación para combatir el narcotráfico y fármaco dependencia, intercambio cultural, reconocimiento y ejecución de sentencias y laudos arbitrales en materia civil y mercantil, traslado de nacionales condenados y cumplimiento de sentencias penales, contaminación,

cooperación en el uso pacífico de la energía nuclear, asistencia jurídica en materia penal, transporte aéreo y aspectos arqueológicos.

México ha celebrado diversos tratados bilaterales con Estados Unidos, entre los más importantes podemos señalar: Acuerdo para intercambio de información tributaria del D.O.F., 23 de enero de 1993; Acuerdo sobre cooperación para la protección y mejoramiento del medio ambiente en la zona metropolitana de la ciudad de México, Acuerdo para el desarrollo y facilitación de turismo y Acuerdo de cooperación sobre contaminación del medio marino para derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas del D.O.F., 25 de enero de 1991; Acuerdo sobre cooperación para combatir el narcotráfico y la fármaco dependencia del D.O.F., 2 de marzo de 1992; Acuerdo que modifica el convenio sobre transportes aéreos del 15 de agosto de 1960 del D.O.F., 3 de diciembre de 1992; acuerdo relativo al procedimiento de coordinación para estaciones terrenas y acuerdo relativo a la atribución y uso de los canales de banda de 220 – 222 MHz a lo largo de la frontera común del D.O.F., 7 de mayo de 1993; Acuerdo concerniente a la asignación de frecuencias y uso de banda de 2500 a 2686 MHz a lo largo de la frontera México – Estados Unidos del D.O.F., 25 de octubre de 1993; TLCAN del D.O.F., 20 de diciembre de 1993, su vigor es a partir del 1° de enero de 1994; Acuerdos de cooperación ambiental y laboral de América del Norte del D.O.F., 21 de diciembre de 1993; Acuerdo sobre el establecimiento de la Comisión de Cooperación Ecológica y Fronteriza y el Banco de Desarrollo de América del Norte del D.O.F., 27 de diciembre de 1993; Convenio para evitar la doble imposición e impedir la evasión fiscal en materia de impuesto sobre la renta del D.O.F., 3 de febrero de 1994; Acuerdo entre el gobierno mexicano y el gobierno de los Estados Unidos de América sobre el uso de la banda 17 – 7, 17.8 GHZ del D.O.F., 17 de mayo de 1994;

Los vínculos comerciales entre México y el Canadá, condujeron a estas naciones a la suscripción de diversos tratados bilaterales, entre los que podemos señalar se encuentran los siguientes: Tratado sobre asistencia jurídica mutua; Convenio de cooperación turística y Convenio sobre asistencia mutua y cooperación entre sus Administraciones de Aduanas del D.O.F., 28 de enero de 1991; Acuerdo de coproducción cinematográfica y audiovisual del D.O.F., 18 de junio de 1992; Convenio para el intercambio de información tributaria del D.O.F., 15 de julio de 1992; Convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuesto sobre la renta del D.O.F., 17 de julio de 1992; y el TLCAN.

Con la publicación del TLCAN en el Diario Oficial Federación se llevaron a cabo diversos ajustes en nuestro sistema jurídico normativo, que permitieron una armonía entre el texto del referido tratado comercial y las leyes nacionales, se promovieron reformas importantes en diversas leyes, entre las más importantes fueron las siguientes: Ley de Comercio Exterior, Ley Aduanera, Código Fiscal de la Federación, Ley Orgánica del Tribunal Fiscal de la Federación, Ley reglamentaria del artículo 5º Constitucional, relativo al Ejercicio de las Profesiones en el Distrito Federal, Ley de Expropiación, Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios, Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica y la Ley Federal de Derechos de Autor; al mismo tiempo se promovieron diversos decretos que dan apertura a las operaciones mercantiles de distinta naturaleza, entre las que sobresalen son:

1. Decreto por el que se establece el esquema arancelario de transición al régimen comercial general del país para el comercio, restaurantes, hoteles, y otros servicios que se desenvuelven en la zona fronteriza del país, publicado en el D.O.F., 23 de diciembre de 1993; fe de erratas en D.O.F., 14 de abril de 1994.
2. Decreto por el que se establece el esquema arancelario de transición al régimen comercial general del país para la industria, construcción, pesca

y talleres de reparación y mantenimiento, establecimientos ubicados en la región fronteriza, publicado en el D.O.F., 24 de diciembre de 1993; fe de erratas en D.O.F., 19 de abril de 1994.

3. Decreto por el que se establece el esquema arancelario de transición al régimen comercial general del país para el comercio, restaurantes, hoteles, y ciertos servicios ubicados en la franja fronteriza norte del país, publicados en D.O.F., 24 de diciembre de 1993; fe de erratas en D.O.F., 19 de abril de 1994.
4. Decreto que modifica a diversos preceptos para el fomento y operación de la Industria Maquiladora de Exportación en D.O.F., 24 de diciembre de 1993.
5. Decreto que establece la tasa aplicable para 1994 del Impuesto General de Importación para las mercancías originarias de América del Norte conforme a lo establecido en el TLCAN, publicado por el D.O.F., 28 de diciembre de 1993; fe de erratas en D.O.F., 29 de marzo de 1994, D.O.F. y 23 de agosto de 1994, respectivamente.
6. Resolución que establece las reglas de carácter general relativas a la aplicación de las disposiciones en materia aduanera del TLCAN, publicada en D.O.F., 30 de diciembre de 1993.
7. Reglas por las que se establecen las especificaciones de mercado de país de origen, para determinar si una mercancía importada a territorio nacional se puede considerar una mercancía estadounidense o canadiense de conformidad con el TLCAN, publicado en el D.O.F., 7 de enero de 1994.

En el otro extremo de las reformas al sistema jurídico nacional, se promueven diversos cambios a la legislación nacional y de ahí se dictan decretos que adicionan y derogan ciertos artículos del entonces vigente Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia de

fue federal; del Código Federal de Procedimientos Penales; del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal; de la Ley de Amparo; de la Ley de Extradición Internacional; del ya derogado Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal; de la Ley Federal de Responsabilidad de Servidores Públicos; de la Ley Orgánica del Tribunal Fiscal de la Federación; de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal; de la Ley para Prevenir y Sancionar la Tortura; de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.

En materia de reformas a la legislación, tenemos: reformas al Reglamento de la Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica, publicado en el D.O.F., 19 de mayo de 1994; la Ley General de Bienes Nacionales, publicado en el D.O.F., 29 de julio de 1994; la Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial, publicado en el D.O.F., 2 de agosto de 1994; la Ley General de Asentamientos Humanos; la Ley de Adquisiciones y Obras Públicas y también la Ley Aduanera.

2.1.2 Normas constitucionales que facultan al Presidente de la República en materia económica y de exportación.

La Constitución de 1917 estableció las bases normativas que facultan la intervención del Estado en materia económica. A partir de los preceptos constitucionales, la economía pasa a ser un proyecto del Estado para promover un desarrollo más acelerado y equilibrado de las fuerzas productivas, para este fin se mantienen vigentes los principios de soberanía nacional, así como la orientación, la regulación y el fomento a las actividades económicas.

Sobre la intervención del Estado, tenemos el papel que desempeña este y los diversos mecanismos que aplica en cada una de las áreas administrativas de

participación estatal; de acuerdo al postulado intervencionista, el Estado dirige la política económica,¹⁰⁶ mediante distintos instrumentos directos, tales como: política monetaria, fiscal, de comercio exterior, crecimiento económico, inversión, y a través de medios indirectos, es decir, las políticas salariales, de empleo, seguridad social, educativa, científicas y tecnológicas.

El Estado asume otras formas de intervención que operan bajo determinados lineamientos, así como la orientación, la concentración y la planeación.¹⁰⁷

Bajo el esquema de orientación, el Estado creará diversas condiciones macroeconómicas indispensables para que los agentes privados y públicos ocupen un lugar activo y protagónico. Entre las principales acciones estatales se encuentran:

- Instituir el equilibrio entre crecimiento económico, mejoría social y preservación del medio ambiente;
- Delinear a través de los instrumentos de la política, el buen uso y explotación de los nuestros recursos naturales renovables y los no renovables;
- Impulsar siempre la creación de empleos para la población económicamente activa;
- Incentivar la participación de las empresas nacionales en el comercio exterior;
- Establecer un sistema de financiamiento que permita impulsar las actividades industriales y empresariales con desarrollo económico;
- Mantener y promover la disciplina fiscal;
- Buscar la fortaleza de las reservas internacionales;

¹⁰⁶ Cfr. HERNANDEZ, Laura y WITKER, Jorge, "Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México". Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002, p. 20.

¹⁰⁷ La planeación económica es un instrumento jurídico del que dispone el Estado mexicano, como forma de intervención y requiere de la política económica para su aplicación. Sobre el particular hemos optado por llevar a cabo una revisión más exhaustiva y bajo este criterio se ha destinado un apartado específico para su análisis en el contenido de este capítulo.

- Alcanzar metas de crecimiento interno que se vean reflejados en el PIB para un desarrollo regional equilibrado;
- Disminuir las brechas entre la extrema pobreza, la marginación y la riqueza opulenta. En otras palabras, la política de orientación social, deberá sustentarse en una política social que permita buscar una mejor distribución de la riqueza;
- Promover el ahorro interno;
- Fortalecer la competitividad del país en los mercados internacionales;
- Promover y fortalecer el desarrollo vertiginoso del mercado interno en el marco de la libre competencia;
- Ejecutar los planes de simplificación administrativa.

En referencia a la intervención estatal por concentración, tenemos que en las economías capitalistas se dispone de un sistema de libre concurrencia,¹⁰⁸ así tanto los operadores, agentes y sujetos económicos e incluyéndose los medios, se rigen por un proceso competitivo de eficacia, tanto en el sentido económico, es decir, la operación y el funcionamiento de las propias empresas en la actividad económica del mercado, ya que la economía actual se desarrolla conforme a los mecanismos que se aplican en la gran empresa, en que se desenvuelven tanto en la concentración de la complejidad industrial, así como en las fases que comprende la comercialización de las mercaderías. En marco jurídico, interviene el sector público para limitar la libre competencia del sector privado, bajo esta regla la

¹⁰⁸ Las actividades empresariales en el mercado se caracterizan en gran medida por su eficacia en el manejo de su producción y por la aceptación que logran impactar en el público consumidor; en efecto, esta operación surge de la libre competencia empresarial. En esta operación se desprende que existen diversos niveles de competitividad que se derivan de acuerdo a las operaciones administrativas y tecnológicas, sobre el particular tenemos cuatro niveles que considera la Secretaría de Economía, éstos son: Emergente: habilidad para sobrevivir por medio de la improvisación en sus operaciones; confiable: nivel de calidad repetible en las áreas principales de la empresa; competente: áreas y personal especializado en el desarrollo de nuevos productos, procesos y servicios; y clase mundial: este último nivel consiste en un grado, en que la empresa dispone de un control total del ciclo de desarrollo de nuevos productos, creatividad tecnológica y una mayor prospectiva. V. SECRETARÍA DE ECONOMÍA, "Programa de Desarrollo Empresarial 2001-2006". México, 2001, p. 59.

intervención estatal dispone de acciones que impiden la creación de monopolios, las concentraciones productivas o en materia de servicios que vulneren el sistema económico en perjuicio de los sectores o de las clases sociales.

Las normas constitucionales atribuyen al poder público, por medio de sus diversos órganos, una serie de facultades para intervenir en la economía con objeto de impulsar el desarrollo del país, a su vez, regula el aprovechamiento de los recursos susceptibles de apropiación, que permita llevar a cabo una distribución equitativa de la riqueza pública y para cuidar de su conservación. Son principios constitucionales que se encuentran previstos en el artículo 27, párrafo tercero.

Para la instrumentación del desarrollo económico señalado en la carta magna, se distribuyen las competencias entre los poderes ejecutivo y el legislativo. Es entonces de dominio público, el conocimiento que se dispone sobre el papel que desempeña el poder Ejecutivo; en efecto, su presencia institucional se destaca en la orientación y la ejecución de las normas de Derecho Económico, establecidas en el marco constitucional.

Al tratar el contenido económico constitucional, partimos centralmente de las disposiciones constitucionales que regulan de manera expresa sobre la economía nacional. En este sentido, encontramos el trabajo parlamentario de la legislatura correspondiente al periodo 1982-1988, y de las principales reformas económicas instrumentadas por el entonces mandatario Miguel de la Madrid Hurtado en el año de 1983, en que se lleva a cabo la reforma a la carta fundamental para explicar los principios del Derecho Económico y en este sentido, se desplegaron diversos cambios que actualizaron y sistematizaron los pilares esenciales de la participación del Estado en las funciones y en las operaciones de la política económica. Además se establecieron los instrumentos jurídicos que buscan el

desarrollo, el crecimiento con equidad social, así como el fortalecimiento del poder estatal en el desempeño económico.

En base a los artículos 25, 27, 28, 31, 73, 76, 89, 117, 118, 122, 131 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se hizo manifiesta la voluntad popular, a fin de conceder al Estado facultades expresas que permitieran mantener el control del crecimiento económico, las responsabilidades en la conducción económica nacional y las atribuciones en materia de comercio exterior.

Como es de entenderse, la regulación económica que se ha instrumentado en el Derecho Constitucional Mexicano, dispone de un marco de normas jurídicas que limitan, estimulan, fomentan, inducen, imponen y sancionan, las conductas económicas específicas creadas para proteger determinados valores colectivos, sociales, de bienestar, de seguridad económica y de protección al medio ambiente. El instrumento de regulación económica, permite al poder público llevar a cabo una política de control de precios, de producción, fijar las condiciones de comercialización de los bienes y servicios en el mercado nacional, definir la calidad de los productos oferentes y determinar los aspectos generales de la participación de los agentes económicos en el marco que establecen las normas jurídicas, a fin de proteger la esfera del interés general. En segundo término, tenemos el marco de la competencia económica que ya hemos apuntado, *supra*.

En el siguiente orden, nos permitimos apuntar sobre el papel que ejerce el Estado en relación a la política de desregulación, aunque no constituye parte fundamental del presente estudio constitucional; sin embargo, es relevante para la comprensión de los alcances que se han adoptado en el plano de la economía nacional, a su vez, en la economía mundial con la instrumentación de políticas que se aplican en el marco de las economías capitalistas.

La ineficacia alcanzada por el instrumento de regulación económica tradicional ha permitido buscar nuevas alternativas, cada vez más eficaces en el orden de la economía, es entonces que surge una reducción en la regulación económica excesiva, mejor conocido como desregulación que implica entre otros aspectos, el desempeño eficaz de la administración pública, de manera que permita el libre desenvolvimiento de los agentes económicos en el marco de la competencia. Sin adicionar mayores datos al respecto, a continuación haremos una descripción de las normas constituciones que disponen un gran contenido económico.

De la revisión que se desprende del artículo 25 del precepto constitucional, se encuentran diversas atribuciones que la sociedad ha conferido al Estado Mexicano, para la conducción y el desarrollo de la economía en todos sus contenidos, a fin de lograr un crecimiento económico con desarrollo y calidad humana.

Entre las principales referencias que podemos anotar del presente estudio, tenemos:

1. Corresponde al Estado conducir la rectoría del desarrollo nacional de forma integral.
2. Fomentar el crecimiento económico y la generación de empleos para la distribución equitativa de la riqueza y para alcanzar la plenitud de las libertades, la integridad individual y social de todos los sectores.
3. A fin de sistematizar un proyecto económico para el país, el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará acabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de las libertades que otorga esta constitución.
4. Para el proceso de desarrollo económico, intervendrán diversos sectores, entre éstos, tenemos el papel importante del sector público, el sector

social y el sector privado que tendrán **participación** en el campo de las áreas prioritarias del desarrollo.

5. El Estado dispondrá de criterios de equidad social y productividad a fin de impulsar el desempeño de las empresas **sectoriales**, social y privado de la economía, que podrán operar en las **modalidades** que dicte el interés público y al buen uso de los recursos productivos para la conservación y protección del medio ambiente.
6. Dentro del espectro de la legislación, se **establecerán** las medidas que faciliten la organización y el funcionamiento de las actividades económicas que promuevan los diversos sectores sociales, entre ejidatarios, cooperativistas, comuneros, y demás formas de organización social que desempeñe la función de **producción**, distribución y consumo de los bienes y servicios útiles a la **colectividad**.
7. Las disposiciones legales, también **alentarán** y protegerán las actividades de los particulares y se alentará para su **desarrollo**, para que este contribuya al desarrollo económico nacional, de acuerdo a lo establecido en nuestra Constitución Política.

El siguiente artículo que regula un amplio contenido económico es el numeral 27, del que se desprenden los siguientes datos:

1. La Nación tendrá en propiedad las tierras y aguas ubicadas dentro del territorio nacional. Por otra parte, se regula sobre el aprovechamiento que se tendrá sobre los elementos naturales y susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución **equitativa** de la riqueza pública, cuidar de su conservación con la **finalidad** de alcanzar el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En el mismo entorno se dispondrá de la legislación reglamentaria que permita la organización y explotación

- colectiva de los ejidos y comunidades, para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; el fomento de la agricultura; la ganadería y la silvicultura.
2. La Fracción XX, establece la intervención del Estado a fin de promover las medidas para el desarrollo rural integral, con la generación de empleos para garantizar a la comunidad campesina el bienestar y el acceso con participación en el desarrollo nacional, así como se fomentará la actividad agropecuaria y forestal para el uso óptimo de la tierra, como obras de infraestructura, insumos, créditos, servicios de capacitación y asistencia técnica. Al mismo tiempo, estima de interés público la planeación y organización de la producción agropecuaria, la industrialización y comercialización de sus producciones que tendrá como base una legislación reglamentaria.

En lo que respecta al artículo 28 Constitucional con un enfoque que busca proteger la economía nacional, se desprenden diversos contenidos, entre los que citamos a continuación:

1. La Constitución prohíbe expresamente el monopolio, las practicas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos dentro de los términos que fijan las leyes, así como se investigará y perseguirán las personas (físicas o morales) que lleven a cabo actos tendientes a la concentración de los artículos de primera necesidad y que tenga por objeto el alzamiento de los precios; los acuerdos entre productores, industriales, comerciantes que realicen actos tendientes con el fin de impedir la libre concurrencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios excesivos y así obtener lucros indebidos de las personas, del público o de alguna clase social.
2. Con base a las leyes se señalarán los precios máximos a los artículos y productos que sean necesarios para la economía o el consumo nacional; se impondrán modalidades a la organización y distribución de esos

artículos, materias o productos, y evitar intermediaciones innecesarias o excesivas que provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza de precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para sus intereses.

3. Las funciones que desempeñe el Estado para el control de las áreas estratégicas de la riqueza nacional (correos, telégrafos, petróleo, hidrocarburos, petroquímica básica, minerales, energía nuclear y en la generación de electricidad) no se configuran como monopolios.
4. El Estado dispondrá de un banco central que será autónomo en el ejercicio de sus funciones y en su administración, tendrá como objetivo buscar la estabilidad y el fortalecimiento del poder adquisitivo de la moneda nacional y con ello la rectoría del desarrollo nacional que corresponde al Estado. Las prácticas del banco central no constituirán monopolios y sus funciones centrales serán: acuñación de monedas y emisión de billetes, regulará los cambios, así como la intermediación y los servicios financieros.
5. En lo que respecta a las asociaciones de trabajadores, no constituirán monopolios ninguna de sus organizaciones que tengan como finalidad la protección de sus intereses y las asociaciones o sociedades cooperativas de productores, para que en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de la riqueza de la región, en que se produzcan o que dichas asociaciones estén bajo vigilancia o amparo del Gobierno Federal o de los Estados, y mediante autorización que se obtenga de las actividades respectivas.
6. No constituirán monopolios los privilegios que se concedan a los autores y artistas para la producción de sus obras y los que se otorgan a los inventores o perfeccionadores de alguna mejora.

En el apartado correspondiente al comercio exterior, se disponen de diversos artículos constitucionales que regulan sobre el ejercicio de esta actividad, y por su trascendencia al campo comercial internacional, es apremiante sobre su estudio y comentario de estos preceptos.

El artículo 31 que dispone sobre las obligaciones de los mexicanos del que se desprenden los siguientes elementos:

1. Expresa en su fracción IV la obligatoriedad de los ciudadanos de contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y Municipio en que residan, de manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.
2. Esta disposición señala que todos los mexicanos deben contribuir a los gastos públicos, mediante el pago de impuestos y de acuerdo a las leyes fiscales. En las operaciones de comercio exterior, los importadores y exportadores deberán pagar los impuestos determinados en las tarifas de las leyes del impuesto general de importación y de exportación, derechos de trámite aduanero, el impuesto al valor agregado y en su caso, las cuotas compensatorias a que haya lugar. De acuerdo a la Ley de Comercio Exterior, son aprovechamientos que tienen como objetivo establecidos para compensar la diferencia entre el valor normal de un producto y el valor de exportación, o en el caso de subvenciones es el monto del beneficio.

El contenido del artículo 73 que dispone sistemáticamente de las facultades del Congreso, tenemos sobre este contenido datos importantes que han sido descritos en los siguientes aspectos:

1. En su apartado XXIX-A se indica la facultad del Congreso para establecer contribuciones en distintas materias, entre las que se ubica el comercio exterior.

2. Los gravámenes del comercio exterior, al ser competencia del Congreso y en relación al artículo 124 Constitucional, son de competencia Federal. La importancia, entre otras cosas, de que la determinación de los impuestos al comercio exterior sea de competencia federal es que los impuestos no se conviertan en obstáculos en el ejercicio del comercio, y no se tenga que imponer la doble tributación, impuestos locales y federales de manera simultánea.

En lo que dispone el artículo 76 al señalar las facultades exclusivas del Senado, establece:

1. La fracción I dispone analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal, con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario de despacho correspondiente rindan al Congreso, además aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo Federal.
2. Esta disposición es importante para la celebración de tratados comerciales y en la intervención del Senado en el análisis de la política exterior del Estado.

Dispone el artículo 89 de las facultades y obligaciones del Presidente de la República que son las siguientes:

1. En la fracción X se establece la facultad de dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de esta política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación

internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales.

2. Por lo que respecta a la fracción XIII se dispone la obligación de habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.
3. Este artículo consigna determinadas facultades y obligaciones que tiene el Presidente de la República, se dice que son facultades "determinadas," ya que otros preceptos constitucionales señalan facultades "extraordinarias" para el primer mandatario.
4. En materia de comercio exterior podemos señalar dos facultades muy importantes; la primera que le permite dirigir la política exterior del país y la segunda referente al habilitamiento de puertos y aduanas.
5. Para la conducción de la política exterior se establecen los principios bajo los que ha de ceñirse la actuación presidencial.
6. En lo referente al habilitamiento de puertos, aduanas fronterizas y marítimas, el Ejecutivo Federal podrá determinar el establecimiento de las mismas de acuerdo a las necesidades administrativas y con el fin de lograr la exacta observancia y cumplimiento de las disposiciones fiscales y aduaneras.

Lo dispuesto por el artículo 117 de la carta magna es importante en la medida que establece diversas prohibiciones a las entidades federativas, toda vez, que son facultades concedidas a la Federación. Específicamente se establece que las entidades federativas en ningún caso pueden:

1. Celebrar alianza, tratado, o coalición con otro Estado ni con las potencias extranjeras;
2. Acuñar moneda, emitir papel moneda, estampillas ni papel sellado;
3. Gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio;

4. Prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él sobre ninguna mercancía sea nacional o extranjera;
5. Gravar la circulación o el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya excepción se efectúe por aduanas locales aún requiera la inspección o el registro de bultos o requiera documentación que sea anexada a la mercancía;
6. Expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya bien que esta diferencia sea respecto de la producción similar de la localidad o bien entre producciones idénticas de diversa procedencia;
7. Contraer directa o indirectamente obligaciones o empréstitos con gobiernos extranjeros, con sociedades o particulares extranjeros, o bien deba pagarse en divisas o fuera del territorio nacional. En esta condición los Estados y los Municipios no podrán contraer obligaciones ni empréstitos, sino que se destinen a inversiones públicas productivas.

El artículo 118 de la Constitución Política, dispone sobre un contenido de restricciones en diversas materias que corresponden a las atribuciones de la Federación, son las siguientes:

1. Se expresa sobre el impedimento que tienen los Estados sobre algunas otras materias.
2. Los Estados no podrán sin el consentimiento del Congreso de la Unión, establecer derechos de tonelaje, derechos sobre puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.

La disposición constitucional del artículo 122, en que se establecen diversos aspectos sobre el Distrito Federal en diversas materias relacionadas al crecimiento y desarrollo:

- 1 Establece sobre la división del poder dentro de la circunscripción que comprende el Distrito Federal;
- 2 Está facultado el legislativo local para expedir normas sobre el fomento económico, establecimientos mercantiles, planeación del desarrollo, espectáculos públicos, vivienda, turismos, mercados;
- 3 Otra de las facultades importantes para este órgano es la expedición de normas que puedan fomentar el flujo de inversiones a la Ciudad de México y las demás zonas limítrofes.

El artículo 131 establece aspectos importantes en materia de comercio exterior:

1. La facultad de la Federación para gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad, la circulación por el territorio de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia, pero sin que la misma federación pueda establecer ni dictar, en el Distrito Federal los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117 Constitucional.
2. Además dispone que el Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las tarifas de exportación e importación, expedidas por el Congreso, y para crear otras, así como para restringir o para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, en tanto se estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquier otro propósito en beneficio del país. El Ejecutivo, al enviar al Congreso el presupuesto fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.
3. Este artículo reviste especial importancia, ya que se establecen las facultades extraordinarias del Ejecutivo en materia de comercio exterior.

4. El comercio exterior se desenvuelve dentro de un panorama cada vez más dinámico, lo que exige que las decisiones se tomen sin demora, ya que las condiciones del comercio exterior no son constantes, así el Presidente de la República podrá implementar las medidas necesarias para regular el comercio exterior de una manera más sencilla y dinámica que si el Congreso sesionara para el mismo efecto.
5. El segundo párrafo establece que el Congreso de la Unión puede facultar al Ejecutivo para que regule el comercio exterior, ya sea en cuanto a las tarifas que establecen las leyes del impuesto general de importación o exportación, o bien sobre las restricciones o prohibiciones a la importación, la exportación, la circulación o el tránsito de mercancías; pero sólo si afectan de cualquier manera la vida nacional o los aspectos económicos, sociales, ecológicos o de salubridad social.

Por último tenemos el 133 Constitucional que dispone:

1. Establece que la Constitución, las leyes que emanen del Congreso de la Unión y los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los estados.
2. De este precepto podemos establecer que los tratados comerciales que México ha celebrado, constituyen la ley suprema de nuestro país e integran el marco jurídico que regula el comercio exterior.

Como es de entenderse, el Ejecutivo Federal tiene a su cargo el control de las exportaciones y para el cumplimiento de sus atribuciones, se han delegado competencias a las Secretarías de Estado con el fin de promover el comercio

exterior a favor de los intereses nacionales. En el mecanismo de promoción al comercio y la inversión,¹⁰⁹ se requiere la participación coordinada de los gobiernos federal y estatales, el sector privado y organismos especializados para promover el aprovechamiento de las oportunidades sobre comercio e inversión que brindan los tratados de libre comercio, bajo este indicativo fue creado el Grupo de Trabajo para la Promoción del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera Directa, su operación se centra entorno a la comunicación, cooperación y coordinación de las instancias que inciden en la promoción del comercio exterior y la atracción de inversión extranjera directa para impulsar de manera eficiente sus flujos en México. El grupo es un foro para compartir ideas, experiencias, focalizar esfuerzos, vincular acciones, eliminar duplicidades y armonizar la política pública del gobierno Federal.

La célula de trabajo se compone de un Grupo Ejecutivo en el cual participarán diversas dependencias federales, entre las siguientes: Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Turismo (SECTUR), Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT), Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), la Oficina de Políticas Públicas de la Presidencia de la República (Coordinación y Secretariado Técnico), un representante del Sector Privado del Consejo Mexicano de Comercio Exterior (COMCE) y un representante de la Asociación de Secretarios de Desarrollo Económico, asimismo, incluye a cuatro representantes de las Secretarías de Desarrollo de las Entidades Federativas, Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), Nacional Financiera (NAFIN), la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM), el Consejo Mexicano de Hombres de Negocios (CMHN) y el Consejo Coordinador Empresarial (CCE).

¹⁰⁹ Cfr. SECRETARÍA DE ECONOMÍA, "Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión 2001-2006". México, 2002, p. 82 ~ 83 y 93.

Por otra parte encontramos la conformación de grupos estratégicos que intervendrán sobre la inteligencia comercial y de acuerdo a sus ámbitos de competencia y funciones, operarán a nivel nacional y/o internacional.

En el ámbito del plano internacional, la SRE y BANCOMEXT, mediante el apoyo de la Secretaría de Economía, así como de empresarios y miembros de las cámaras de comercio, serán los agentes que generarán la inteligencia comercial, ya que sus tareas estarán basadas sobre la identificación pormenorizada de la demanda de productos mexicanos, realizarán seminarios de difusión, encuentros empresariales, y desarrollarán agendas de negocios.

En el plano nacional, las Secretarías de Desarrollo Económico de los Estados, la Secretaría de Economía, BANCOMEXT, y los organismos empresariales, contribuirán a generar la inteligencia comercial al detectar la oferta exportable, mediante la localización de los exportadores actuales y potenciales, así como las características del producto. Esta red organizará foros regionales, sectoriales e internacionales de promoción de las oportunidades de comercio e inversión.

Es mediante esta participación conjunta que se ha diseñado en el seno de la Administración Pública Federal, con ello se busca plasmar los propósitos de crecimiento económico con calidad y bienestar colectivo, tanto dentro del ámbito interno como en el crecimiento de nuestras exportaciones.

Se ha buscado por otra parte, la instrumentación de Programas de Promoción Sectorial (PROSEC), cuyo objetivo es promover la competitividad de la industria nacional, y en particular de los exportadores mexicanos, al mismo tiempo que permiten cumplir con los compromisos adquiridos por México dentro del TLCAN sin afectar a los exportadores. Por medio de estos programas se permiten a todas las industrias, sean o no exportadoras, importar de cualquier parte del mundo a

tasas arancelarias competitivas, materias primas, componentes, maquinarias y equipo.

2.1.3 Las principales disposiciones jurídicas que regulan el comercio internacional en México.

El Derecho como ciencia normativa de las conductas humanas, tiende a regular en gran medida las diferentes facetas del comercio exterior, tanto el inicio, desarrollo, operación y solución de controversias que deriven de la actividad económica comercial que se conducen en los mercados internacionales. En este sentido, estimamos que todo Estado de Derecho tiene como objetivo supremo, lograr una estabilidad en la seguridad jurídica que garantice un margen de bienestar a los gobernados ante diversas controversias, ya sean provenientes del interior de las fronteras nacionales o bien del exterior que surgen en el marco de la competitividad económica que mantienen las economías, a través del intercambio económico entre las diversas naciones, tanto en los mercados internacionales como en el interior de nuestros propios mercados. Es entonces que el Estado mexicano a dictado una estructura jurídica interna que regula el apartado del comercio exterior,¹¹⁰ a su vez, nos vincula a todos los procesos comerciales que se realizan con el resto de las naciones en el contexto de la globalización económica y los otros procesos de globalización o regionalización e intercambio comercial mundial.

El sistema normativo nacional dispone de un régimen jurídico extenso y variado, que permite el desarrollo de nuestro país en los procesos comerciales internacionales, en las negociaciones comerciales, el intercambio tecnológico con

¹¹⁰ El régimen jurídico del comercio exterior es el apartado normativo de carácter jurídico que rige o regula directa o indirectamente el ciclo del intercambio de mercancías, servicios y los elementos de la propiedad industrial vinculados al comercio, así como los capitales, entre México y los mercados internacionales, y ofrece los métodos para la solución de diferencias en la fase del intercambio comercial.

el exterior, las inversiones y los servicios financieros que se realizan en el plano mundial. Asimismo, contamos con la existencia de un régimen jurídico nacional que nos vincula al exterior, mediante todas las implicaciones que se presentan en el comercio mundial; el intercambio de mercaderías, servicios factoriales, servicios no factoriales y los mecanismos más apropiados para la solución de controversias en ámbito internacional en su *interconexión* al comercio mundial.

El apartado normativo del marco jurídico nacional se dispone en la integración de diversos instrumentos jurídicos con objeto de propiciar un mayor enlace entre las normas del Derecho Económico y las políticas de viabilidad económica; la Constitución Política permite la aplicación de diversos mecanismos administrativos viables para el desarrollo, y en equilibrio a las proyecciones políticas fundamentales a fin de aterrizar al bienestar social y colectivo para los mexicanos; objetivos que se alcanzarán sólo en la medida que se formulen nuevas políticas económicas con una visión más humanista¹¹¹ que sea capaz de equilibrar dos elementos básicos que son: el desarrollo sostenido en todos los sectores productivos que integran la economía nacional y la protección del medio ambiente.

El apartado que se pretende desarrollar se encuentra vinculado al régimen jurídico interno, que corresponde al marco jurídico de las funciones económicas con incidencia en el régimen jurídico de comercio exterior. Pero por su trascendencia a las actividades económicas con el exterior son indispensables para su estudio y análisis. Por lo que corresponde a nuestro interés la revisión de los aspectos jurídicos más trascendentales de la materia. En este contexto jurídico, tenemos que desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se desprenden diversas normas jurídicas secundarias que integran el régimen

¹¹¹ La política económica humanista se desarrolla, a través de un conjunto de políticas públicas que busca como objetivo principal el desarrollo de la persona humana, en donde la economía es un instrumento para alcanzar los fines sociales en beneficio de las mayorías. Además es contrario al populismo, en que se busca atender las carencias sociales, mediante ofertas que alteran el equilibrio del sistema financiero estatal.

jurídico del comercio interior y exterior, ya que esta normatividad que ocupa el mismo nivel de jerarquía que los tratados y Convenios de Carácter Internacional, regulan las actividades propias para el ejercicio del comercio exterior, en dos vertientes del que dispone la materia, es decir, las importaciones y exportaciones de bienes y servicios.

La Ley sobre la Celebración de Tratados, publicada en el D.O.F. el 2 de enero de 1992. Esta normativa jurídica busca establecer un mecanismo que de manera perentoria, coordinada y eficaz, permita al país acceder al nuevo esquema de las relaciones internacionales, fincada en el marco de los tratados comerciales internacionales. Pero además regula sobre la figura jurídica denominada "Acuerdo Interinstitucional" que al respecto define, como el convenio regido por el Derecho Internacional Público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales (...).

El Acuerdo Interinstitucional sólo se podrá suscribir entre los actores que la Ley señala, al mismo tiempo que deberá informarse a la Secretaría de Relaciones Exteriores para que emita así el dictamen correspondiente, su procedencia de suscribirlo y lo inscriba en el registro respectivo. Sin embargo, debemos advertir la Ley en comento pretende que el Acuerdo citado pueda considerarse como fuente del Derecho Internacional Público, situación que no puede ser posible, puesto que la Convención de Viena definió con precisión aquellas fuentes, y al mismo tiempo, nuestra Constitución Federal de la República en la Fracción I del artículo 76, establece que es facultad exclusiva del Senado de la República aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Poder Ejecutivo Federal, y en tanto que el Acuerdo de referencia, sólo atenderá el marco del dictamen correspondiente de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Se

desprende de nuestra crítica que a los organismos descentralizados y dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal, no les debería ser permitido asumir instrumentos internacionales que sólo y de manera exclusiva corresponde a los Estados de la Comunidad Internacional, y no entre los elementos orgánicos o institucionales que comprenden los Estados.

Ley de Comercio Exterior. Esta ley fue publicada en el D.O.F. el 27 de julio de 1993, es reglamentaria del artículo 131 de la Constitución, y propicia un marco de regulación sobre las prácticas desleales del comercio exterior. Entre otros de sus objetivos está la regulación y la promoción del comercio exterior; busca incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el aprovechamiento eficiente de los recursos productivos del país, integrar eficientemente la economía nacional a la Economía Internacional y, a su vez, se proyecta a contribuir a la elevación del bienestar de la población.

En otros términos, la Ley de Comercio Exterior dispone importantes facultades para el Poder Ejecutivo Federal en materia de aranceles, importaciones, exportaciones y en la conducción de negociaciones comerciales internacionales. Otorga también facultades a la Secretaría de Economía con relación a las reglas de origen de las mercaderías, en materia de prácticas desleales al comercio internacional y sobre los mecanismos de promoción de nuestras exportaciones, mediante el establecimiento y funcionamiento de la Comisión Mixta para la Promoción de las Exportaciones (COMPEX) y la Comisión de Comercio Exterior (COCEX).

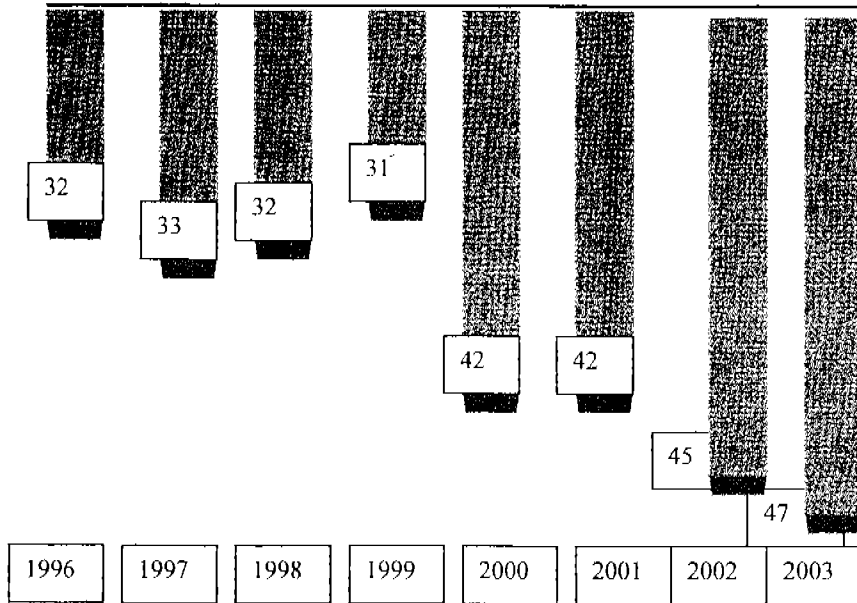
Para efectos de analizar la importancia lograda en el plano del Derecho de la Competencia, como uno de los mecanismos de control más dinámicos que ha sido adoptado por la Administración Pública de prácticamente todas naciones involucradas en el contexto de la economía mundial, y de manera particular nos

involucra, ya que constituye el enlace principal para el análisis del respectivo ordenamiento de la materia.

El Derecho de la competencia como su nombre lo indica, es el conjunto de normas jurídicas que regulan las actividades comerciales, empresariales, financieras e industriales con un margen de principios liberales a fin de permitir a los agentes económicos un comportamiento, según las operaciones del mercado que se sustenta de acuerdo al instrumento conocido como desregulación, y mantener así un régimen de competencia adecuado. Asimismo, el Derecho de la competencia es instrumento de control para los poderes públicos, a través de los mecanismos de regulación a fin de normar el comportamiento de los agentes económicos, tanto en el mercado, su dinamismo en la producción y el fomento a la innovación. En síntesis, busca regular y sancionar las conductas que atentan contra la competencia en el mercado.

La Ley Federal de Competencia Económica¹¹² requiere de importantes reformas, que permita ampliar mayores facultades a la Comisión Federal de Competencia (CFC), autonomía y gestión, ante los organismos centralizados o descentralizados de la Administración Pública Federal, local o municipal y en materia internacional para que disponga de diversos mecanismos que le permita impugnar aquellas negociaciones comerciales que busquen prácticas perjudiciales a la competencia, así como disponga de facultades autónomas para la imposición de multas y la Ley de Amparo no constituya más un impedimento para la ejecución de multas o la terminación de los procesos en que la CFC sea parte, así como iniciar trámites en los diversos procesos y diligencias penales a fin de perseguir los delitos que perjudiquen la libre competencia y la equidad en el intercambio de bienes y servicios en el contexto de los mercados de nuestro país.

¹¹² En relación a la Ley Federal de Competencia Económica, sólo hemos comentado breves aspectos, ya que requiere de un paquete de reformas que proyecte modificaciones a la presente Legislación.

EVOLUCION DE LA COMPETITIVIDAD¹¹³

La normalización implica un margen de calidad de los bienes y servicios, objeto del intercambio comercial entre los países; el esquema de la normalización también conduce a la adopción de pesas y medidas incorporadas en las legislaciones internas. Asimismo, el carácter de reciprocidad que se desarrollan en las operaciones del comercio internacional; se requiere de la aplicación de los derechos y obligaciones entre las partes que intervienen en el intercambio comercial, es por ello que cada una de las partes podrá adoptar, mantener o aplicar las medidas de normalización que estimen convenientes, e incluso deberán aplicarse las medidas referentes a la seguridad y protección de la vida humana,

¹¹³ Gráfica que muestra la competitividad de México. V. SALDAÑA, Ivette, "Fallas estructurales frenan la competitividad de México" en Economía. *"El Financiero"*. Núm. 6613. Año XXIII, México, martes 17 de agosto de 2004, p. 20.

animal, vegetal, medio ambiente y la seguridad del consumidor. En el contexto del intercambio comercial mundial, los bienes y servicios que no dispongan de las reglas de normalización apropiadas para el intercambio comercial entre las economías no sólo quedan excluidos de los mercados, sino que puede dar origen a una controversia, ya sea civil, comercial e incluso penal.

En referencia a la normalización, tenemos que las partes no podrán elaborar, adoptar, mantener o aplicar medidas relativas a la normalización que tengan por objeto crear obstáculos innecesarios al comercio. Este apartado descifra singular importancia, ya que fue tratado por el GATT en el marco de los Derechos y Obligaciones derivados del Código de Obstáculos Técnicos al Comercio.

Por la importancia que reviste la normalización, México expidió la Ley Federal sobre Metrología y Normalización que fue publicada en el D.O.F. el 1° de julio de 1992. Esta Ley tiene como principal objetivo la adecuación y actualización del marco regulador de las fases que comprende la actividad productiva o industrial. En efecto, esta Ley estableció dos clases diferentes de normas, por una parte, la Norma Oficial Mexicana, cuya observancia es de carácter obligatoria, ya que su única finalidad es la de proporcionar amplia información al público consumidor, en lo relacionado al producto, busca proteger la salud del consumidor, al igual pretende proteger el medio ambiente y preservar sus recursos naturales. En relación a la segunda normativa instrumentada por la presente Ley, denominada normas mexicanas, éstas son creadas por organismos privados que busca promover la calidad del producto, pero su aplicación normativa no es obligatoria.

2.2 Aspectos generales de la planeación económica.

Al hacer referencia al tema de planeación económica en México, debemos entender en primer lugar, el concepto de planeación, a continuación se hará un esquema sobre el desenvolvimiento histórico de esta institución, se continuará con

un estudio constitucional relacionado con el tema y ulteriormente se analizarán los aspectos prácticos de la instrumentación del contenido económico en el marco de la planeación.

En términos concebidos por Sergio Ricossa en referencia a la planificación, dice:¹¹⁴ "Opuesta a los automatismos del mercado, la planificación económica implica un diseño racional concebido por alguna autoridad generalmente pública, es decir de un plan sistemático con que transmitir directivas a la economía y realizar objetivos económicos generalmente políticos. A veces se dice, en el mismo sentido programación, pero un programa económico es de preferencia cualquier racionalización de la actividad pública o privada, aún en el ámbito de la economía de mercado o del capitalismo; mientras que el concepto de plan trae consigo casi siempre al menos un matiz de socialismo, de economía dirigida desde el centro, de intervención pública global. Sin embargo, la existencia en la práctica de planes más distintos entre sí, centralizados y descentralizados, globales y sectoriales; sustantivos y meramente correctivos del mercado, aplicados tanto en el socialismo como en el capitalismo, lleva a pensar que el gran éxito del vocablo ha hecho que se confundan sus contornos".

En consideración a las ideas comentadas por nuestro autor, nos disponemos en formular nuestro propio concepto en estos términos: La planeación o la planificación, debemos entenderla, como proyecto vertical, en el sentido que busca mejorar las condiciones y los medios a efecto de lograr mejores rendimientos al índice económico; contiene diversos lineamientos jurídicos, económicos y técnicos que habrán de aplicarse a las ramas productivas de un país, a su vez, se proyecta sobre el uso óptimo de los recursos naturales, económicos, financieros, tecnológicos y técnicos que intervienen en el ciclo de la producción; estos elementos se delinearán con la finalidad de lograr un crecimiento

¹¹⁴ RICOSSA, Sergio, "Diccionario de Economía". Siglo Veintiuno, S. A., México, 1990, p. 444.

elevado al PIB y con ello buscar el bienestar de los diversos sectores sociales y de la persona humana dentro de la economía de un país. En el proceso de elaboración del proyecto planificador, debemos contar con un contenido preciso para cada uno de los objetivos que deseen concebirse, éstos deben ser operativos, inequívocos y deberán estar bien definidos.

En los textos de la Teoría económica se usa con frecuencia el vocablo planificación, en términos técnicos se refiere a la aplicación del plan económico que se ha proyectado en algún sector de la economía, ya sea en la manufactura, en la producción de hidrocarburos, en el sector eléctrico, en las vías generales de comunicación terrestre o en cualquier otra área.

Por otra parte, para el estudio de la planeación es importante especificar las divergencias entre los vocablos que se emplea con frecuencia en la ciencia económica. Los términos: planear, programar y proyectar. En este orden, es necesario señalar en que consiste cada uno de los términos:

El plan es el esquema que se desarrolla con precisión numérica, coherente, con la visión que se tiene sobre el futuro mediano de las acciones, que se promueven para su realización en un determinado tiempo, en tanto el programa solo encierra ciertas intenciones que pretenden instrumentarse a fin de aterrizar a ciertos resultados concretos y que constituyen el interés de un problema, mientras el proyecto es una especie de plan que se formula tentativamente.

La parte correspondiente al marco histórico de la planeación en México ha experimentado diversos aspectos de conducción económica, desde los ensayos de economía planificada centralmente hasta los excesos de las doctrinas neoliberales impulsadas por los gobiernos de los últimos sexenios (1982-1988; 1988-1994 y 1994-2000). Sin embargo, no pueden desprenderse totalmente de los principios sociales contenidos en la Constitución, y mas bien buscaron en gran

medida el interés de las camarillas políticas, el fortalecimiento de los grupos de poder económico, el paternalismo y las limitaciones al crecimiento económico a falta de resultados sólidos de bienestar social. El asunto particular se observa en el desmantelamiento de las empresas paraestatales, solo por citar un ejemplo.

De acuerdo a los principios generales de la economía mixta que se encuentra arraigada en el esquema económico mexicano, concurren al desarrollo social de la nación los sectores público, social y privado, lo cual obliga al Estado planear el desarrollo de la economía en consideración a la participación de todos los sectores que intervienen en la diversidad de las ramas económicas, productivas y de los servicios que cohabitan en el marco de la economía mexicana.

La planeación del desarrollo es una idea adoptada desde la Ley sobre Planeación General de la República, publicada en el D. O. F. del 12 de julio de 1930. Fue entonces el Presidente de la República Pascual Ortiz Rubio, quien estableció por primera vez la necesidad de realizar un inventario de los recursos del país a fin de poder coordinar el desarrollo nacional.¹¹⁵

Al asumir el gobierno el presidente Lázaro Cárdenas expuso por primera vez su plan sexenal 1934 -1940, desde entonces los sucesivos gobiernos federales han realizado numerosos intentos de encauzar y ordenar su acción, a través de la elaboración de planes y programas para el desarrollo nacional.

A partir de la expedición del Plan Global de Desarrollo 1980-1982, se establecieron las bases para un sistema de planeación democrática. "A partir de los primeros meses de 1982 –dice Miguel de la Madrid en su ensayo sobre las reformas constitucionales de 1983 en 80 años de Vida Constitucional en México.

¹¹⁵ V. GUILLEN ROMO, Arturo, "*Planificación Económica a la Mexicana*". 5ª Edición, Nuestro Tiempo, S. A., México, 1982, pp. 55 - 57.

Instituto de Investigaciones Jurídicas, Cámara de Diputados LVII Legislatura, 1998—, explotó en México una crisis económica de gran magnitud. Devaluaciones monetarias, rápido incremento de la inflación, crisis de la deuda externa, estancamiento económico, crecimiento del desempleo, elevación del déficit del sector público, y, finalmente, expropiación y nacionalización bancaria, pérdida de control sobre el mercado financiero y cambiario y la prevalencia de un ambiente de desconfianza y conflicto social. A finales de 1982 se podía observar un clima de divorcio entre sociedad civil y Estado, de desconcierto e inseguridad. La incertidumbre y la desconfianza fueron la pauta predominante al cambio de gobierno en diciembre de 1982".¹¹⁶

El Plan Nacional de Desarrollo no deberá constituirse en un programa de gobierno expuesto como propaganda política en busca de adhesiones, contienda electoral, o en la promoción de la imagen del partido político que sustenta el poder político. El Plan deberá sustentar un contenido social y objetivos concretos, pero no los que sean mejores a juicio de los gobernantes, sino que deberá obedecer a un mandato constitucional explícito en el propio artículo 26 que establece: "los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución, determinarán los objetivos de la planeación".

Es también ineludible que el Plan Nacional de Desarrollo debe ser la base de los programas gubernamentales, y que deberán reunir las proyecciones a futuro sobre el interés de la nación a efecto de mejorar las condiciones socioeconómicas, culturales, políticas y de bienestar social del presente, con el fin de orientar mejores niveles que conduzcan al progreso sistemático de la sociedad, así como el precepto constitucional establece que el Plan debe recoger las aspiraciones y

¹¹⁶ MADRID HURTADO, Miguel de la, "Las Reformas Constitucionales de 1983 y Preceptos de Contenido Económico" en Emilio O. Rabasa (Coord.), "*Ochenta años de Vida Constitucional en México*". Cámara de Diputados LVII Legislatura, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1998, p. 221.

demandas de la sociedad e incorporarlas al Plan en un ejercicio democrático, mediante la participación de los diversos sectores de la sociedad. La sistemática Jurídica, a su vez, nos indica sobre el aspecto fundamental que debe prevalecer en el esquema financiero estatal; particularmente se sustenta en que los presupuestos de egresos y las leyes de ingresos de cada año del sexenio, deben basarse en el Plan Nacional de Desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo (1995-2000) presentado por el entonces presidente Ernesto Zedillo, es un catálogo incompleto de buenas intenciones. Es incompleto porque soslaya angustiosos problemas que gravitan sobre la sociedad. Por ejemplo: en los anteriores planes nacionales de desarrollo, el de 1983-1988, y 1989-1994, en la administración de Miguel de la Madrid y Carlos Salinas de Gortari, respectivamente, se incluyeron programas específicos sobre alimentación nacional, que aunque no resultaron totalmente satisfactorios, demostraron interés por el problema e intenciones de resolverlo. No fueron totalmente satisfactorios por los insuficientes apoyos a la producción agropecuaria y el olvido al campo mexicano.

Uno de los problemas que sí enfocaba el Plan del presidente Zedillo y proponía es un programa sectorial, denominado "Programa para Superar la Pobreza",¹¹⁷ del que explica su estrategia: "la política social deberá enfocarse a la erradicación de la pobreza, privilegiando la atención a grupos, comunidades y zonas geográficas que padecen las más graves desventajas económicas y sociales. La aplicación de esta estrategia entraña llevar servicios, la incorporación a actividades productivas y la promoción de empleos que eleven el ingreso familiar". Fue a través de aquella premisa, en que se dispuso de uno de los instrumentos fundamentales que fueron los rectores de la política social del ex presidente Ernesto Zedillo. En efecto, se

¹¹⁷ SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, "*Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000*". México, 1995, p.177.

puso en marcha el Procampo¹¹⁸ que no fue totalmente suficientes para resolver los grandes rezagos y los agravios de la clase marginada del país, ya que las desigualdades sociales han sido contrastantes en las diversas regiones del territorio nacional, mientras las regiones de Chiapas, Oaxaca, Puebla, Guerrero se concentran los mayores índices de pobreza no ocurre lo mismo con el Distrito Federal, Sonora o Coahuila.

La naturaleza democrática que reviste el instrumento de desarrollo nacional proyectado en un Plan Nacional de Desarrollo se encuentra armonizada con la división de poderes establecida por nuestra Constitución Política, ya que no se trata de una división de trabajo, sino una organización compleja de competencias para impedir el abuso del poder, según la doctrina de la Filosofía Política que fue sustentada por Montesquieu: "que el poder detenga al poder".

Un Estado de Derecho es aquél en el que todo el aparato estatal se encuentra sometido a las normas jurídicas que estatuyen sus funciones y atribuciones. La Constitución crea los órganos y divide a los poderes, pero también los acota, crea los controles para delimitar el ejercicio del poder en función del orden normativo vigente.

Hablar de Constitución, en un Estado de Derecho, es hablar de poderes y de controles; la teoría de la Constitución lleva implícita la teoría del control. La Constitución Política misma es la línea que delimita los límites del poder público, mediante las normas jurídicas constitucionales.

El Poder Legislativo tiene como principal objetivo limitar, controlar al Poder Ejecutivo, pero el Congreso no puede hacerlo con simples opiniones sobre el Plan Nacional de Desarrollo. Centralmente, el Congreso de la Unión debe fijar su atención en la observación y la ejecución, la revisión y las adecuaciones al propio

¹¹⁸ Decreto publicado en el D.O.F., lunes 25 de julio de 1994.

Plan, como lo estatuye la Ley de Planeación. En el mismo sentido podemos afirmar que el Plan sexenal debe responder efectivamente a las demandas sociales y el más genuino representante de esas demandas es el Congreso de la Unión. El Congreso mexicano, debe decir si el Plan responde a las necesidades del pueblo y si comprende a todos los sectores, si las prioridades que el Plan establece son las prioridades que el pueblo señala. En resumen, el Congreso debe examinar y si es preciso, modificar el Plan Nacional de Desarrollo para que se adecue a la realidad nacional, es decir, el Legislativo debe aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y posteriormente vigilar su cumplimiento.

El Sistema Nacional de Planeación Participativa,¹¹⁹ instrumentado que fue diseñado en la presente Administración Federal; contiene un esquema compuesto de tres partes:

- La planeación estratégica para el desarrollo se estructura en instrumentos y mecanismos de largo, mediano y corto plazos. En el largo plazo se fija como meta horizontal de 25 años, en donde se tiene una perspectiva para el país y de los sectores estratégicos para el desarrollo. De esta manera se estructuró la visión de México en el año 2025, será analizada por un consejo emanado de la Sociedad civil, cuya función será identificar oportunidades y proponer análisis, estudios y líneas de acción al Ejecutivo Federal y a la sociedad civil. Es importante que este consejo esté en comunicación, tanto con los tres poderes del Estado y los tres órdenes de gobierno, como con los miembros de la sociedad civil y el sector privado.
- Otro elemento que podemos encontrar en el Sistema Nacional de Planeación Participativa, es el apartado que busca superar las desigualdades entre las regiones a fin de establecer el sistema de planeación para el desarrollo regional, mediante dos vertientes para que

¹¹⁹ Cfr. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, "Plan Nacional de Desarrollo 2001- 2006". México, 2001, pp. 9 -11.

este pueda darse en armonía: desde los estados hacia la región y de este a la Federación y en sentido descendente, es decir, de la Federación hacia la región. En este proceso deberá incorporarse la sociedad civil organizada y el sector privado para llevar a cabo la planeación de desarrollo regional. En el esquema se han tomado zonas geográficas llamadas mesorregiones que tienen el propósito de organizar al país, para facilitar la planeación y la colaboración, entre las entidades y la Federación. Las mesorregiones estarán integradas por varias entidades federativas que en forma práctica se integran para coordinar proyectos de gran envergadura con efectos que trascienden los límites de dos o más entidades federativas. Para tales efectos se ha definido cinco mesorregiones: Sur-Sureste: Campeche, Yucatán, Chiapas, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Guerrero, Veracruz y Puebla; Centro Occidente: Jalisco, Michoacán, Colima, Aguascalientes, Nayarit, Zacatecas, San Luis Potosí, Guanajuato y Querétaro; Centro: Distrito Federal, Querétaro, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Morelos, Estado de México; Noreste: Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Chihuahua y Durango, y Noroeste: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Chihuahua y Durango. Un estado con intereses en dos regiones podrá participar en ambas, lo cual permite una articulación entre las diversas mesorregiones de los que actualmente integran al territorio nacional.

- La parte tercera se compone de un instrumento que trata sobre el seguimiento y control, es el Sistema Nacional de Indicadores que mide el avance del Plan Nacional de Desarrollo en cada uno de sus objetivos y estrategias. Cada secretaria y organismo descentralizado definirá sus objetivos, así como los indicadores que deberán mostrar el avance real en el cumplimiento de cada uno de ellos. Este sistema es un elemento clave para que la acción de gobierno constantemente se evalúe, y se corrija,

mediante la aplicación de acciones pertinentes en caso que el indicador señale una desviación del Plan Nacional.

En relación al contenido que propone el Plan Nacional de Desarrollo¹²⁰ correspondiente a la política exterior, encontramos que se especifica un conjunto de principios técnicos que habrán de adoptarse en la diplomacia mexicana, entre las que se encuentran las medidas pertinentes para la ubicación de nuestro país al entorno de los planteamientos o exigencias de la Economía Internacional y en el contexto de la globalización económica, los ejes que se deberán instrumentar en la agenda de seguridad internacional y el fortalecimiento de la diplomacia para que pueda convertirse en un instrumento para promover el desarrollo socioeconómico de México.

Es de conocimiento público que la política exterior del país se conduce de acuerdo a los lineamientos previstos en nuestra Constitución Política. En efecto, en el instrumento de análisis se prescribe un conjunto de proyecciones que constituyen los intereses nacionales de manera generalizada, mismos que citamos a continuación:

- “Garantizar que nuestra seguridad nacional y nuestra integridad territorial no se vean afectadas o amenazadas como resultado de cambios o acontecimientos que se producen en el exterior.

- “Asegurar que la naturaleza soberana de las decisiones que adopta el Estado mexicano en su régimen interno y en sus relaciones con los demás actores internacionales no se vea constreñida por intereses o posiciones de terceros países.

¹²⁰ Cf. *Idem*, pp. 59-63.

- "Aprovechar en beneficio de la nación nuestros recursos naturales, asegurando que el Estado pueda determinar las modalidades de su uso y conservación en función de las necesidades y prioridades del país.
- "Encontrar y fomentar los espacios que permitan impulsar el desarrollo nacional integral, sostenido y sustentable, mediante acciones concertadas con otras naciones o regiones del mundo.
- "Participar activamente en la conformación de un sistema internacional que promueva la estabilidad y la cooperación, sobre la base del derecho internacional, y que nos proporcione espacios de acción política y diplomática frente a otras naciones o regiones".¹²¹

El Plan de política exterior también se articula con otros de los principales ejes que constituyen los objetivos estratégicos para la promoción y el desenvolvimiento de México en los foros de cooperación, de discusión y de concertación internacionales. Los más principales lineamientos que haremos referencia en el estudio es la Participación en foros multilaterales, el Equilibrio en la agenda de política exterior y la Promoción económica, comercial y cultural.

En el orden descrito, en atención a la numeración de los temas, procedemos a la revisión de cada uno. En primer lugar, tenemos la Participación en foros multilaterales, en que el papel de México ha sido por tradición un país activo en la conformación e integración de organismos internacionales, con la perspectiva de promover vigorosamente un orden internacional, sustentado en la igualdad soberana de las naciones. En virtud de los acontecimientos que se producen en todos los polos que implican los efectos de la globalización económica y la nueva configuración del poder geopolítico de los poderosos, cuyos efectos se traducen

¹²¹ *Loc. Cit.*, p. 60.

en todos los rincones del orbe, sucesos que exigen a nuestro país intensificar su participación en los foros internacionales a fin de contribuir al mejoramiento del sistema multilateral, con el objetivo de instrumentar acciones para hacer frente a los grandes temas de la agenda internacional, entre las que se encuentran: la estabilidad financiera internacional, la migración, la democracia, los derechos humanos, el libre comercio, el terrorismo internacional, el combate al narcotráfico y otros delitos internacionales, la protección del medio ambiente y la cooperación internacional para el desarrollo. Es a través de aquellos foros, en que se adoptan decisiones e instrumentos para resolver la complejidad de los problemas pertenecientes al ámbito regional o mundial que exigen, a su vez, de la instrumentación de ciertos mecanismos eficaces como la cooperación y la concertación internacionales. La orientación de México al posicionamiento multilateral hace posible una mayor ampliación de su capacidad de acción y expande su influencia más allá de los límites que puedan alcanzarse en el plano exclusivamente bilateral, ya que le permitirá mayor peso en las posiciones de nuestro país en el entorno del sistema internacional. Por último, tenemos que los foros son importantes para nuestro país, ya que permiten fijar posiciones con relación a los temas internacionales que ya hemos mencionado, cuya trascendencia es de interés nacional, en virtud que son acordes a los temas de interés común. En consecuencia, las acciones diplomáticas serán conducidas a través del consenso y la corresponsabilidad entre las naciones.

Por lo que respecta al Equilibrio en la agenda de política exterior, la participación de México también es activa en los foros regionales y al buscar una mayor presencia en los círculos multilaterales, no implica ninguna disminución del papel de las relaciones bilaterales. En particular se busca mayor acercamiento en los vínculos con la región de América Latina y el Caribe, a través de la política exterior mexicana que busca fortalecer los esquemas de concertación y el diálogo políticos que permitan impulsar los intercambios económicos, comerciales, culturales,

educativos y científicos, a su vez, intensificar la cooperación para el desarrollo económico de la región, y con ello fortalecer la presencia de Latinoamérica y el Caribe en el escenario internacional. En la región de Centroamérica se lleva a cabo el Plan de Desarrollo Regional Puebla-Panamá que constituirá el eje para promover el desarrollo a largo plazo del sur mexicano y los países de América Central. En Sudamérica; México buscará ampliar sus relaciones políticas y económicas con Argentina, Brasil y Chile, pero apegado en un esquema de entendimiento y diálogo entre las naciones y buscará reactivar su acercamiento al Grupo de los Tres, con Colombia y Venezuela, a fin de favorecer la comunicación entre las tres naciones.

En la agenda de política exterior se buscará mayor ampliación e intensificación de las relaciones con Europa, tras la firma de los tratados comerciales que nos permitirán la diversificación de mercados internacionales, así como las fuentes de inversión extranjera y con Asia-Pacífico se busca ampliar los vínculos con los países de aquella zona, que ofrecen oportunidades de cooperación con la posibilidad de establecer alianzas para impulsar nuestras posiciones internacionales.

Y como tercer punto, tenemos el área de Promoción económica, comercial y cultural, ello busca que la política exterior sea un complemento vital para alcanzar otros niveles de desarrollo para el país. De manera que la diplomacia mexicana se encuentra vinculada al Plan Nacional de Desarrollo, es por ello que se creó la Subsecretaría de Relaciones Económicas y Cooperación Internacional dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores, cuyo objetivo es convertir la política exterior en un instrumento para lograr las metas de desarrollo económico y social en el país, ya que la Subsecretaría dispone de áreas de promoción económica en todas las misiones diplomáticas y consulares, que deberán identificar opciones de comercio, inversión, turismo, financiamiento, cooperación bilateral y multilateral, en

respaldo a nuestro desarrollo económico, social y para la diversificación de los mercados externos. En el extremo complementario de la política exterior, se busca una política de difusión en el exterior de la cultura mexicana, con el fin de dar a conocer los valores culturales y con ello favorecer la imagen positiva de México en exterior.

2.3 Los ciclos económicos y las reformas económicas.

2. 3.1 La política económica de México de finales de Siglo hasta la actualidad.

El Estado mexicano, desde su composición en el año de 1917, ha adoptado para su organización tanto social como política y económica, el Estado de Derecho, ya que el Estado cumple una función reguladora en todos los aspectos de la vida social, en virtud del cual, todo acto que deriva del poder público debe ser sustentado por una norma jurídica positiva, situación que presupone la facultad coactiva del Estado que se ejerce a través del Derecho y dispone de la coacción sobre los ciudadanos, por medio del acto de autoridad fundado y motivado en ley.

El sistema normativo del que dispone el Estado es la rama jurídica contenida en el Derecho Público,¹²² aquella –la rama jurídica del Derecho Público– busca lograr diversos propósitos y objetivos que nuestra sociedad como ente colectivo requiere para su existencia, su composición y para las finalidades de la vida social. En este contexto el Estado dispone del Derecho como una necesidad social que permite lograr fines específicos, orientados al interés general para el beneficio colectivo. A continuación nos permitimos apuntar algunas de las funciones más importantes

¹²² Al señalar que el Estado dispone del Derecho Público no implica que la entidad soberana desatienda los propósitos y fines que se proyectan en la rama del Derecho Privado, como entidad normativa que regula las relaciones entre los particulares. En un Estado de Derecho se busca el cumplimiento de las normas, en la esfera de las competencias en bien del interés público y para la protección de los intereses privados de los ciudadanos a fin de preservar el orden social y dar cumplimiento a los principios de seguridad jurídica, bien común, justicia y equidad.

que desempeña el Derecho para la consecución de los fines inherentes al interés general, entre otros citamos:

- Regular las relaciones económicas entre los sectores productivos y empresariales del país;
- Definir la organización de la sociedad y del Estado;
- Organizar la forma de gobierno;
- Organizar la seguridad en el territorio nacional;
- Delimitar la competencia entre los poderes;
- Regular la convivencia pacífica en la sociedad;
- Regular las diversas formas de la propiedad;
- Resolver los conflictos internos tanto sociales, políticos, económicos, de los particulares y a su vez entre los particulares y el gobierno;
- Conservar vigente el Estado de Derecho;
- Permitir el cumplimiento de las garantías individuales y sociales;
- Promover el desarrollo y el respeto a los derechos humanos;
- Mantener la posición de México como país soberano en el entorno de la comunidad internacional;
- Regular el comercio internacional de nuestro país frente a otras economías.

Con el surgimiento de la libertad económica, se consolidó el modelo económico liberal del siglo XIX y que se expandió universalmente, con base a una economía autorregulada por las fuerzas del mercado en competencia libre, en sus inicios se constituyó el eje para el capitalismo mundial, ya que se sustentó en el régimen de la propiedad privada, y excluyó las demás formas de propiedad. En este sistema las fuerzas económicas buscan mayor posicionamiento en el medio social, a través de la influencia que ejercen los medios invisibles del capital. Es una fase en que el complejo industrial ya existe, y además se desenvuelve en forma creciente, se activa el comercio, y los obreros conforman una clase desprotegida.

El Estado mexicano dispone de diversos instrumentos que le permiten promover el comercio exterior en su actividad de naturaleza económica, con implicaciones políticas; sin embargo, su regulación jurídica es un elemento esencial de sus características, pues a través del Derecho se define y determina la aplicación de las medidas económicas y arancelarias en nuestro país. En este sentido, resulta trascendente conocer en principio, el marco histórico-económico en que se sustentan las operaciones y el funcionamiento del comercio en el aspecto exterior, y de las políticas gubernamentales aplicadas a la materia.

En los antecedentes de la economía mexicana se observa que nuestro país ha transitado por distintas estrategias de política económica, así tenemos que en la década de los setenta, el modelo económico que había prevalecido en nuestro país estaba ya agotado. Contamos con el descubrimiento de nuevos yacimientos petrolíferos y la facilidad de acceso a los mercados internacionales de capital, retrazaron la toma de decisiones y complicaron aún más la situación. Al inicio de los ochenta, la economía mexicana se caracterizó por la intervención del sector público en muchos ámbitos. Se trataba de una economía cerrada, regulada y dependiente de las altas exportaciones del crudo petrolífero.

En estas condiciones, México enfrentó en los primeros años de la década de los ochenta, un entorno adverso, ya que en el sexenio de José López Portillo (1976-1982), la economía mexicana era altamente volátil y con un futuro poco alentador, bajo estas circunstancias económica-políticas, México se encontraba disponible prácticamente en aceptar los severos dictámenes de los organismos financieros internacionales —el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional— y las exigencias de la Reserva Federal de los Estados Unidos; entonces aconteció que en el escenario económico, se vieron afectados los precios internacionales del petróleo y por otra parte, el elevado incremento de las tasas de interés en el

mercado internacional de capitales, ya que imponían drásticas condiciones a nuestro país. El propio Fondo Monetario Internacional adoptó una nueva orientación en sus programas de ajuste; la condicionalidad, debía servir ahora como vehículo para un cambio estructural de la producción, la que debía orientarse hacia el mercado externo. Aquellos países subdesarrollados que solicitaran hacer uso de los servicios financieros del Fondo Monetario Internacional, deberían comprometerse a adoptar políticas económicas "apropiadas", es decir, las políticas antiinflacionarias.

Los programas de ajuste del Fondo Monetario Internacional se orientaron para efectos de reducir la inflación, las restricciones a la demanda y así brindar el acceso de las economías de los países subdesarrollados al mercado mundial. Entre las recomendaciones del Fondo Monetario Internacional a los gobiernos que solicitaron el plan de financiamiento se encuentran: reducir el gasto del gobierno en materia de política social, aumento de impuestos, altas tasas de interés, liberación de precios en las mercancías, retracción del papel del Estado en la economía, reducción del circulante monetario, eliminación de subsidios, ajuste de los subsidios sociales, topes salariales y negociaciones bilaterales e inclusive con proyección a las negociaciones multilaterales.

Ante las adversidades, nuestro país carecía de recursos que permitieran sanear las finanzas públicas, la estabilización económica y el Estado mexicano veía la posibilidad de reducir su participación en las actividades económicas. Estas condiciones que llevaron a nuestro país en busca de nuevas políticas, como es el caso de la aplicación de políticas fiscales y monetarias restrictivas para reducir la demanda interna, y devaluar la moneda nacional para restaurar el equilibrio en la balanza de pagos que se caracterizaba en esos tiempos por un déficit comercial, comenzó la desincorporación de empresas paraestatales, la apertura gradual de la economía y la liberalización del sistema financiero.

Como era de esperarse, los diversos ajustes a la economía nacional, no produjeron ningún resultado y continuaron las constantes devaluaciones para mantener en equilibrio la balanza comercial. La instrumentación de aquellas medidas, condujeron en consecuencia a la distorsión de la economía que nos condujo como país a un elevado nivel inflacionario con el colapso financiero de 1982.¹²³ El entorno que prevalecía a nivel nacional y ante una posible crisis económica de mayores dimensiones, se buscaron nuevas alternativas que dieron origen a los novedosos instrumentos políticos de la época, denominados "pactos" que llevaron a los agentes económicos a la concertación pactada para la estabilidad económica y el crecimiento.

Las circunstancias del entorno económico y con el propósito de responder tanto a las exigencias nacionales e internacionales, en el marco de una aguda crisis económica del modelo proteccionista y el cuestionamiento al Estado de bienestar ó benefactor social, el gobierno mexicano encabezado por el Presidente Miguel de la Madrid (1982-1988), iniciaron los cambios estructurales que significaron la reorganización de las funciones del Estado y el cambio de modelo económico, se opta por una mayor relación con el exterior a fin de consolidar las exportaciones mexicanas en los mercados externos. Asimismo, fue durante este sexenio que tuvo participación el grupo en el poder que conducía Carlos Salinas antes de asumir la presidencia de la República, quien consolidó la política del *neoliberalismo* en México, el cual al desarrollarse a su máxima expresión lo dio a conocer como *El liberalismo social*. El grupo gubernamental no participó en la

¹²³ El deterioro del modelo económico de sustitución de importaciones produjo la crisis en México. Hacia 1981 la economía mexicana estaba petrolizada y el mercado mundial daba las primeras señales de su saturación. La promesa de la prosperidad hecha por José López Portillo (1976-1982) se transformó en incertidumbre, y las consecuencias se dieron en diversos campos que perjudicó en gran medida el sistema económico mexicano en diversas áreas al presentarse; fuga de capitales, devaluación, inflación, pérdida de confianza, control de cambios y nacionalización del sistema bancario culminaron con la declaración mexicana de insolvencia en 1982. Cfr. ASPE ARMELLA, Pedro, "El Camino Mexicano de la Transformación Económica". 2ª Edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1993, p. 22.

elaboración de ese modelo económico mundial, ya que sus antecedentes datan de los clásicos de la Economía, entre otros se encuentra David Ricardo y Adam Smith, ya en los ochenta alcanza su más amplio desarrollo, mediante las ideas de Milton Friedman de la Escuela Conservadora de Chicago. Es decir que el neoliberalismo fue adaptado a la economía del país, de acuerdo a las necesidades y exigencias de las economías de los países desarrollados, principalmente Estados Unidos de Norteamérica.

La introducción del neoliberalismo en México¹²⁴ fue posible por tres consideraciones importantes que hemos pretendido describir en el siguiente contenido:

Primera.- El país contaba con las condiciones más propicias creadas por la administración del presidente José López Portillo, ya que el saldo de la política aplicada por el mandatario estuvo reflejado en diversos aspectos que bien pudiera resumirse en seis aspectos básicos, ellos son:

1. Se extendió una extensa información sobre la presunta creencia de vivir en la abundancia petrolífera;
2. Se disponía de escasos recursos para financiar el gasto corriente del Estado y para los programas gubernamentales;
3. Se solicitaron créditos multimillonarios al Fondo Monetario Internacional y la consecuencia directa fue el excesivo endeudamiento del país;
4. El comportamiento económico del país permaneció inestable, sin competitividad;
5. Se aceptaron en gran medida las políticas restrictivas del Fondo monetario Internacional;
6. Se presentó una extraordinaria fuga de capitales, la devaluación no se hizo esperar, en consecuencia, el surgimiento de la crisis económica.

¹²⁴ Para efectos de ampliar la información de nuestro lector, con relación al tema neoliberalismo, sugerimos la consulta de: SALAS ORTIZ, Gilberto, "*Elite del Poder Político Salinista en el Periodo 1988-1994*". Tesis, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2000, pp.203-211.

Segunda.- El FMI disponía de la fórmula que consiste en organizar la explotación de los recursos naturales, humanos y financieros, en función de asegurar el pago oportuno de la deuda externa, además surgió el grupo político que estuvo dirigido por el posterior mandatario Carlos Salinas, quien se apoderó del citado proyecto económico mundial para su aplicación en el modelo económico del País. Fue así, que los organismos económicos internacionales tuvieron importante intervención hacia la economía mexicana, se incrementaron las inversiones extranjeras en el país y las mercancías extranjeras mantuvieron su constante acceso al mercado mexicano, que facilitaron el desarrollo de la corriente neoliberal, es decir, la expansión del capitalismo internacional, con todo su poderío y las influencias que ejercen en el interior de nuestros mercados, y que en gran medida, establecieron condiciones que impidieron a las empresas nacionales iniciar su proceso de desarrollo y expansión.

El modelo del neoliberalismo se sustenta en ocho elementos, que el FMI ha promovido en prácticamente todo el mundo, a manera de resumen son:¹²⁵ 1] reducción del gasto público y asistencial; 2] eliminación de subsidios; 3] reducción del aparato estatal y la privatización de las empresas paraestatales; 4] mayor libertad económica para los empresarios, banqueros, industriales y prestadores de servicios, es decir menor intervención del Estado en la economía; 5] eliminación del control de precios, que no se limiten las ganancias, es decir, no atentar contra el capital privado transnacional y los salarios se fijen en función de las leyes de la oferta y la demanda; 6] se disponga de un gobierno altamente sumiso a la inversión extranjera, así como se facilite la adquisición de mercaderías del exterior; 7] una política cambiaria flexible que permita que entren y salgan libremente los capitales nacionales y extranjeros, pero sin intervención del Estado; y 9] oportunidad de especular en bolsas de valores globalizadas mundialmente.

¹²⁵ ORTIZ WADGYMAR, Arturo, "*Política Económica de México 1982-1994. Dos Sexenios Neoliberales*". 2ª Edición, Nuestro Tiempo, S.A., México, 1994, pp. 19 – 20.

Tercera.- La instrumentación de la nueva política económica se interpuso con gran facilidad en nuestro país por algunas otras consideraciones, como es la participación destacada que tuvo el grupo político-económico de Carlos Salinas, y por el otro extremo, Washington exigía aniquilar el viejo modelo de desarrollo y abrir las fronteras económicas del país, fue así que México se ajustó a las exigencias de las leyes comerciales de los Estados Unidos de Norteamérica y con ello se favoreció la expansión del capital transnacional que exigían ventajas especiales para obtener altas utilidades en los países endeudados como el nuestro.

La instrumentación de las recetas económicas y políticas proyectadas desde los organismos internacionales, que afectó enormemente a la economía mexicana, fue entonces que surgió el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE) en sus tres aspectos: reducción del gasto público, racionalización de subsidios, abatimiento del déficit público y aumento de la carga tributaria; un mecanismo de protección a empresas privadas contra riesgos cambiarios, mediante el Fideicomiso de Cobertura de Riesgos Cambiarios (FICORCA), que implicó la venta de dólares a empresas endeudadas, a precios sumamente accesibles. En 1987, los pactos económicos se fundamentaron en la solidaridad económica, y como resultado de ello, se dispararon los precios de los combustibles, energéticos, tarifas de servicios públicos, y otros. Este último acontecimiento a ser estudiado por el investigador Castillo Mena Ignacio, al respecto dice:¹²⁶ "(...) En 1987, con De la Madrid, poco antes de concluir su gobierno comienzan los pactos, con el de Solidaridad Económica. Se dispararon precios de combustibles, energéticos, tarifas de servicios públicos, etc. (...) este primer pacto, que sería mejor decir *impacto*, no es ajeno a la participación de Carlos Salinas y de su asesor José Córdoba Montoya, y así continuaron los

¹²⁶ CASTILLO MENA, Ignacio, "Nueve presidentes civiles en el poder, de Miguel Alemán a Ernesto Zedillo". Edamex, México, 1996, p. 111.

acuerdos hasta llegar al último de 1995: *La Alianza*, que nació como sus antecedentes, ya inoperantes, obsoletos”.

Los pactos dieron seguridad y confianza a los inversionistas extranjeros —el capital transnacional—, y complementaron todas aquellas políticas restrictivas. Fue así el impacto económico que ocasionaba el neoliberalismo en México. Además de satisfacer a los organismos financieros internacionales y los gobiernos de países altamente industrializados —los que pertenecen a primer mundo—. En el margen de la política económica del neoliberalismo que se iniciaba, Miguel de la Madrid opta por elegir y promover a Carlos Salinas hacia la Presidencia de la República en octubre de 1987¹²⁷ “(...) De la Madrid escogió a Salinas cómo la persona que creyó que mantendría la confianza internacional, y que conduciría una transición económica ordenada hacia una economía más orientada hacia afuera. Estaba convencido de que la consolidación del proyecto de transformación económica era esencial para asegurar un fuerte apoyo financiero externo y la inversión extranjera directa, para alentar la inversión privada y la recuperación económica”.

Para alcanzar algunos de los propósitos internacionales, con relación a los vínculos con el exterior, México adoptó los primeros compromisos, mediante su ingreso al GATT en 1986 (ahora Organización Mundial de Comercio); la posición adoptada hizo posible la inclusión de la economía nacional al bloque de la Economía Internacional. Sin embargo, para que nuestro país continuara hacia la misma dirección que marcaban las políticas neoliberales, era necesario otro Presidente de la República del mismo instituto político priista, así Carlos Salinas de Gortari fue quien profundizó en la aplicación de las políticas tendientes a la internacionalización económica del país, sucesos que se dejaron ver durante el

¹²⁷ JÁQUEZ, Antonio, “Los nacionalistas perdieron el poder por su incapacidad para señalar los errores de los neoliberales: José Ramón López Portillo” en Semanario de información y análisis. “*Proceso*”. Núm. 1172, México, domingo 18 de abril de 1999, p. 10.

discurso político del mandatario de la nación en 1992, a través del mensaje inaugural del Sexagésimo tercero aniversario del Partido Revolucionario Institucional –4 de marzo de 1992–, entonces el Jefe del Ejecutivo omitió referencias del neoliberalismo dinámico y sobre su aplicación en México, al contrario, lo expresó como el liberalismo posesivo que no comparte la tradición revolucionaria mexicana; criticó severamente al estatismo y lo calificó de absorbente, y que lo sostenían los reaccionarios. En cambio, postuló que el liberalismo social –Entonces se inclinó hacia los ideales de Reyes Heróles–, es el “liberalismo triunfante” del siglo pasado y argumentó que: “La filosofía de nuestras prácticas es el liberalismo social de hondas raíces en nuestra historia y con plena vigencia para el presente y para el futuro. Establezcamos con claridad cómo fortalecer los principios del liberalismo social mexicano y su profunda diferencia con las otras dos propuestas ideológicas”. Los datos sobresalientes del liberalismo social se sintetizaron en los siguientes puntos:

- La soberanía va enlazada a la fortaleza económica del país;
- El Estado dejaba de ser benefactor y se convertía en solidario y promotor a favor de la iniciativa privada, pero con la capacidad de regular las actividades económicas;
- La justicia social como objetivo, al que hay que tratar deliberadamente;
- La libertad se recupera al fomentar el valor moral del individuo, combinado con el valor moral de la comunidad;
- La democracia es una estructura jurídica y régimen político que obliga al Estado con respeto al voto, corresponsablemente con los partidos y los ciudadanos. La democracia empieza en lo electoral, pero no se agota ahí. El Estado debe respetar las libertades y promover la justicia social, considerar la autonomía de los diferentes grupos;
- La educación es parte fundamental del desarrollo integral del país;
- El campo es un hilo conductor de nuestra historia en las comunidades y pueblos y a lo largo de toda la nación;

- Los indígenas puedan decidir, como todos los mexicanos, su forma de vida y que cuenten con los medios para alcanzarla;
- El Estado está plenamente comprometido en mejorar la alimentación, la salud, la vivienda y la calidad de vida;
- La defensa de la ideología del partido, es decir el nacionalismo, como la defensa del interés nacional, abierto y activo frente al exterior, tanto para el final de este siglo como el venidero.¹²⁸

Los aspectos fundamentales del liberalismo social, anunciados por el entonces Presidente Carlos Salinas en su proyecto a la nación, sólo constituyeron aspiraciones frustradas para México, porque favorecieron la subordinación de nuestro país a la mayor potencia económica mundial, y no correspondió a un proyecto económico de la nación mexicana. Además, ningún punto marca sustancialmente sobre los lineamientos de política económica para el progreso económico del país, sino que todos se dirigen al bienestar y seguridad de las entidades económica-empresariales de carácter multinacional, a favor de los intereses de los gobiernos de los Estados Unidos y Canadá, así como en bien de los círculos empresariales cercanos al régimen. El discurso político se caracterizó por un planteamiento social disfrazado, carente de principios de orientación económica, en perjuicio de los sectores más desprotegidos y sólo resultó favorable a los grupos de poder económico, representados en el capitalismo mundial.

Se desprende que la doctrina económica de neoliberalismo fue diseñado por el FMI, el Banco Mundial y la Reserva Federal de los Estados Unidos, con el objeto de aplicarse en países subdesarrollados, pero también para brindar protección a las corporaciones económica-empresariales multinacionales, permitir el retorno de la plusvalía generada al país de origen y la libre circulación del capital internacional; el neoliberalismo como doctrina económica ha sufrido grandes

¹²⁸ "El liberalismo social" en perfil. "*La Jornada*". Núm. 2687, año ocho, México, jueves 5 de marzo de 1992.

transformaciones desde sus inicios y se sostiene sobre muy diversos elementos económicos, teóricos, metodológicos, políticos y prácticos.

La política de Carlos Salinas consistió en adaptar el neoliberalismo a nuestra economía, después de sustentarlo por años, finalmente lo dio a conocer como el liberalismo social; su proyecto económico aplicado en México, no fue ningún ingenio del Presidente tecnócrata, sino que constituyó mera copia de lo que acontecía en los países desarrollados y de las Universidades prestigiadas de Inglaterra y de Estados Unidos. Los saldos que se manifestaron, mediante las crisis cíclicas, beneficiaron a las entidades económica-empresariales de escala multinacional, grupos empresariales de portafolios, casas de bolsa, organismos bancarios y bursátiles, pero también a la Reserva Federal de los Estados Unidos, ya que este suministraba los préstamos multimillonarios a nuestro país para así superar las constantes crisis.

La instrumentación del neoliberalismo en México como una política de liberalismo social, provocó un drástico desmantelamiento de la industria nacional en beneficio de una industria multinacional subsidiada y de la especulación financiera. Así, llegamos hasta la catástrofe financiera en diciembre de 1994, la cual evidenció que las crisis económicas en México son cíclicas y sexenales, desde Luis Echeverría. Ahora nuestra economía es más vulnerable y más dependiente que antes de los flujos financieros provenientes de las economías de primer mundo, aunque durante el régimen salinista, se presentaron tres advertencias para prevenir una posible crisis de grandes dimensiones, de las cuales hizo caso omiso: la primera, investigadores mexicanos señalaron la posibilidad de una crisis económica, y dieron soluciones; la segunda, el economista Rudiger Dornbush, había advertido en octubre de 1992, que el peso estaba sobrevaluado y México tendría que modificar la relación de su moneda frente al dólar; y la tercera, la administración William Clinton, a través de su secretario del Tesoro, Robert Rubin,

en 1994, advirtió al Presidente Carlos Salinas sobre la posible crisis que se aproximaba.

En el marco de nuestro tema, tenemos que de las reformas neoliberales instrumentadas a la economía estatal del país, produjeron la crisis más grave,¹²⁹ así el 19 de diciembre de 1994, el gobierno de Ernesto Zedillo (1994-2000) se enfrentó con la peor crisis económica. Fue un escenario, en que se presentaron, tan sólo en dos días una fuga de capitales por un paquete de 11,000 millones de dólares y BANXICO, inició el año de 1995 con reservas de escasos seis mil millones de dólares. Además los salarios reales se contrajeron, la devaluación del peso se hizo notar al depreciarse de 3.05 pesos por dólar, en diciembre de 1994, a 6.30 pesos por dólar, para 1995, de ahí pasó a 9.865 pesos por dólar en 1998 y en 1999 se ubicó en 9.51 pesos por dólar. La misma tendencia se presentó hasta abril y mayo de 2000, en que sólo el dólar alcanzó un alza de 40 centavos respecto al peso;¹³⁰ hubo cierre de empresas, recorte de empleos, mayor índice de pobreza, pérdida de competitividad del país en los círculos de la Economía Internacional, es decir, la economía tuvo importante contracción, se presentaron graves problemas de liquidez en la economía, se presentó un deterioro de los activos bancarios que dificultaron sus pasivos sobre las obligaciones de corto plazo, contraídas en el exterior por el sector bancario. Se atribuye entre una causalidad de la grave crisis financiera, la información enviada por el Funcionario Federal –Jaime Serra Puche, contribuyó también Miguel Mancera– a los mercados en que les informó a estos y a los empresarios, al igual que a la Comisión Empresarial del Pacto para el Bienestar y el Crecimiento, al decir que tenía que devaluarse la moneda. Fue así que los empresarios compraron dólares a 3.44

¹²⁹ Cfr. ARTEAGA, José Manuel, "Del Caos a la Estabilidad" en los Transformadores de México. "*El Economista*". Núm. 3829, año XVI, México, viernes 5 de diciembre de 2003, p. 12.

¹³⁰ La política cambiaria había experimentado los signos de la debilidad de la economía y el nulo fortalecimiento del sistema financiero mexicano; en este contexto se ha perdido competitividad de manera importante, las constantes devaluaciones son signos de inestabilidad, fragmentación y la falta de visión en la conducción de la economía de un país. Si bien, algunas causas se han generado por los efectos de los mercados internacionales; pero no es justificable para los estadistas de un país con altos niveles de rezago, pobreza y marginación.

pesos y especularon en gran medida, muchos se hicieron multimillonarios, en tanto nuestro país atravesó por una aguda crisis.

Admitimos que en el contexto de la turbulencia económica, no existe peor capital político –de un servidor público– que hacer del conocimiento público en el sector empresarial, sobre la decisión de ajustar el tipo de cambio frente a la divisa norteamericana.

Los resultados de la liberalización comercial, no se vieron esperar, ya que ocasionaron el cierre de miles de micros, pequeñas y medianas empresas que pusieron en claro la vulnerabilidad de la economía, su alta dependencia hacia las economías de primer mundo y la liberalización financiera ocasionó la severa crisis del “efecto tequila” que acreditó, una vez más, la debilidad en los mecanismos de operación del sistema financiero mexicano.¹³¹

La incompleta reseña de los programas económicos instrumentados en los últimos años son indicadores que muestran sexenios de programas, reformas y pactos, acciones que no lograron la estabilización económica y como resultado generaron devaluaciones al tipo de cambio, pérdida de competitividad de la economía

¹³¹ Del colapso financiero de 1994/1995, México ha iniciado el nuevo proceso de modernización que ha implicado diversas reformas que han resultado en notables avances con una singular profundización, solidez y la sofisticación del sistema financiero mexicano. En este proceso han contribuido las autoridades financieras del país, entre ellas el Banco de México, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Economía y la Presidencia de la República, al propiciar en la economía un ambiente de estabilidad macroeconómica y con las reformas instrumentadas al sistema de pensiones que ha permitido alcanzar un incremento del ahorro financiero a largo plazo. Asimismo, se han promovido importantes adecuaciones a los cuerpos normativos para el sano desarrollo de los mercados y de los intermediarios financieros, ya que son de vital importancia para mantener vigorosa la marcha de la economía financiera, que en 2003 representó en ahorro financiero su máximo históricos al haber alcanzado el 48% del PIB. Entre las conquistas alcanzadas, se encuentran: a) un mercado cambiario profundo, capaz de sostener con éxito el régimen de flotación del tipo de cambio; b) un mercado de deuda en líquido, en que se puede obtener financiamiento a largo plazo en moneda nacional; c) Un amplio desarrollo del mercado de derivados que favorecen de forma importante la asignación de riesgos; d) intermediarios financieros que cumplen con estándares de internacionales de administración de riesgos; e) un sistema financiero poco dolarizado; y f) la creciente participación de inversionistas institucionales con un horizonte de largo y mediano plazo. Cfr. REYNOLD, Verónica, *“Modernización del Sistema Financiero”* en la Transformación de la Banca. *“El Economista”*. Núm. 3829, año XVI, México, viernes 5 de diciembre de 2003, p. 32.

mexicana en el plano internacional, escaso margen de crecimiento económico, alto endeudamiento externo, desigualdades sociales y regionales, desempleo, pobreza y marginación en los sectores sociales más desprotegidos de nuestro México. En tanto, se creaban condiciones propicias para el buen funcionamiento del capitalismo de trascendencia multinacional, en un marco de libre participación en el aspecto económico nacional, principalmente en los servicios financieros, servicios bancarios y bursátiles, servicios comerciales, telecomunicaciones, ferrocarriles, transporte marítimo, petroquímica, generación de electricidad, sólo por citar ciertas áreas productivas y de los servicios que se desarrollan en el interior de nuestros mercados y con una marcada presencia de las corporaciones multinacionales que han incursionado en nuestro país.

En el marco de la política económica, entorno al ejercicio del comercio exterior que ha trazado la actual administración del Gobierno de la República Vicente Fox Quezada, se encuentran plasmados los objetivos del Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión, parte vertebral del proyecto de la Administración Federal en materia de exportación, se busca trascender de la economía vulnerable a la economía de un crecimiento con calidad. Para la consolidación de estas metas se han propuesto cuatro acciones para su aplicación a lo largo del presente sexenio (2000-2006), comprendidos en los siguientes términos:

“CONDUCCION RESPONSABLE DE LA MARCHA ECONOMICA DEL PAIS

“Corresponde al Gobierno Federal la conducción responsable de la economía para establecer un marco propicio que permita lograr mejores condiciones de vida en beneficio de la población, mediante un entorno macroeconómico que promueva la estabilidad y la certidumbre, una mayor eficiencia en la operación de los mercados y un sistema financiero sólido y efectivo en la canalización del ahorro hacia el financiamiento del desarrollo.

“INCREMENTO EN LA COMPETITIVIDAD DEL PAIS

“Elevar y ampliar la competitividad del país es una condición necesaria para alcanzar un crecimiento más dinámico y para garantizar que éste conduzca a un desarrollo incluyente. Corresponde al Estado promover las condiciones para la inserción competitiva de México en la economía global.

En el marco de una nueva cultura laboral y empresarial, se propone una política de competitividad industrial capaz de crear las condiciones para extender la competitividad a todo el espectro sectorial y regional que permita lograr una disponibilidad oportuna y eficaz de infraestructura, una oferta adecuada de educación y de capacitación para el trabajo productivo, un esfuerzo mayor de desarrollo tecnológico y científico y un marco de regulación más flexible.

“DESARROLLO INCLUYENTE

“El proceso de desarrollo económico debe ampliar las oportunidades de la sociedad para participar en la actividad económica. El desarrollo incluyente debe traducirse en una reducción de la inequidad en la distribución del ingreso, en la disminución de la pobreza, en la creación de empleos y en mejores ingresos, mejor calidad de vida, y en más microempresas competitivas (...).

“DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL EQUILIBRADO

“(…) El desarrollo ha alcanzado de manera diversa a las regiones del país, y esto ha creado que las condiciones de crecimiento económico y de desarrollo del capital humano sean desiguales. Algunas zonas son modernas e industrializadas, mientras que en otras viven en la marginación y la pobreza.

El desarrollo regional equilibrado tiene como propósito lograr un desarrollo económico competitivo, socialmente incluyente, ambientalmente sustentable, territorialmente ordenado y financieramente viable. Para ello, es indispensable buscar mecanismos que reduzcan las brechas del desarrollo, que extiendan los beneficios de la globalización a todas las regiones y aseguren que toda nuestra población se integre con éxito al nuevo milenio".¹³²

En materia de Inversión Extranjera Directa (IED), en el documento¹³³ de análisis se trazan diversos lineamientos que permitirá el fortalecimiento de estas áreas, entre los importantes resaltan los siguientes:

Condiciones propicias para la Inversión Directa mediante los Tratados de Libre Comercio (TLCANs):

Los tratados comerciales contribuyen al incremento en el retorno de la inversión, ya que garantizan el acceso a nuevos mercados, así como a los insumos, a los precios y a la calidad de los bienes y servicios que se ofertan en los mercados internacionales, contribuyen a la mejora de los servicios, las manufacturas y a la reducción de costos, y permiten reducir los riesgos al establecer un marco de inversión atractivo, con reglas y disciplinas en materia de expropiación. Además, el riesgo macroeconómico se reduce con la generación de crecimiento económico y del empleo, el financiamiento de la cuenta corriente, y las políticas fiscal y monetaria.

Para favorecer la inversión extranjera se ha creado la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE), este órgano tiene en sus atribuciones, la de dictar los lineamientos de política en materia de inversión extranjera, y diseñar mecanismos para promover la inversión en México.

Paralelamente tenemos la participación del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras (RNIE), promueve la captación de IED, permitirá evaluar y dirigir las

¹³² SECRETARÍA DE ECONOMÍA, "*Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión 2001-2006*". México, 2002. p. 50 – 51.

¹³³ *Idem*, pp. 98 – 100.

políticas de promoción a la inversión y proporcionará elementos a los inversionistas extranjeros con respecto al origen y destino de las inversiones foráneas que recibe nuestro país.

El segundo instrumento que permite a México captar la inversión extranjera, es la celebración de acuerdos internacionales en materia de inversión que permitirá mantener las condiciones para la inversión en nuestro país, y por otra parte, crear condiciones en el extranjero para los inversionistas mexicanos.

Las negociaciones internacionales en materia de inversión extranjera constituye uno de los pilares en la estrategia general de desarrollo para nuestro país, ya que contribuye a la promoción y diversificación de los flujos de inversión extranjera y a la generación de un marco jurídico integral que permita garantizar una mayor estabilidad en las reglas que rigen la IED.

Los Acuerdos de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI), permiten diversificar los flujos de capital que entran a nuestro país, sirven como un vehículo para la transferencia de tecnología y el desarrollo de nuevos esquemas productivos, contemplan mecanismos de solución de controversias y la posibilidad de indemnizaciones.

México continuará el apartado de introducción a los capítulos de inversión en los TLCANs que el gobierno federal decida, basándose en su política comercial, y se trabajará para concluir la negociación de los capítulos de inversión en los TLCANs que se mantienen activos.

Es prioridad que nuestro país apunte líneas estratégicas en materia de IED ante los países miembros de la OCDE en los foros multilaterales, en que se trata el tema de la inversión, por lo tanto nuestra nación desempeña un papel importante sobre la inversión internacional que se realicen al interior del Comité de Inversión y Empresas Multilaterales. Ante la OMC nuestro país pondrá interés especial al

desarrollo de las discusiones en materia de inversión, con vistas a la constitución de un marco internacional integral en la materia y así sucesivamente, se buscará la participación de nuestro país en los espacios de discusión y análisis en materia de comercio e inversión en ámbito multilateral.

En otro esquema que ha definido la administración del mandatario Fox, se encuentra plasmado en el documento del PND,¹³⁴ expresa la necesidad de una orientación a los esfuerzos de México por lograr una inserción exitosa en la nueva economía mundial del siglo XXI. Asimismo, se señala la posición del país frente a otras economías; actualmente —en 2004— es la decimatercera economía en el comercio internacional y se ubica entre los primeros 15 países por el tamaño de su producción industrial en el mundo; es un importante lugar de destino para la inversión extranjera directa y de portafolio, y las tendencias de su crecimiento influyen de manera determinante en la evolución de los mercados económicos y financieros internacionales. Para continuar el crecimiento que requiere el país, se ha creado la nueva Subsecretaría de Relaciones Económicas y Cooperación Internacional dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores, que tiene como principal objetivo convertir a la política exterior en instrumento para lograr las metas del desarrollo económico y social en el país. Esta dependencia tiene a su cargo áreas de promoción económica en todas las misiones diplomáticas y consulares, que deberán identificar y apoyar oportunidades de comercio, turismo, inversión, financiamiento, cooperación bilateral y multilateral.

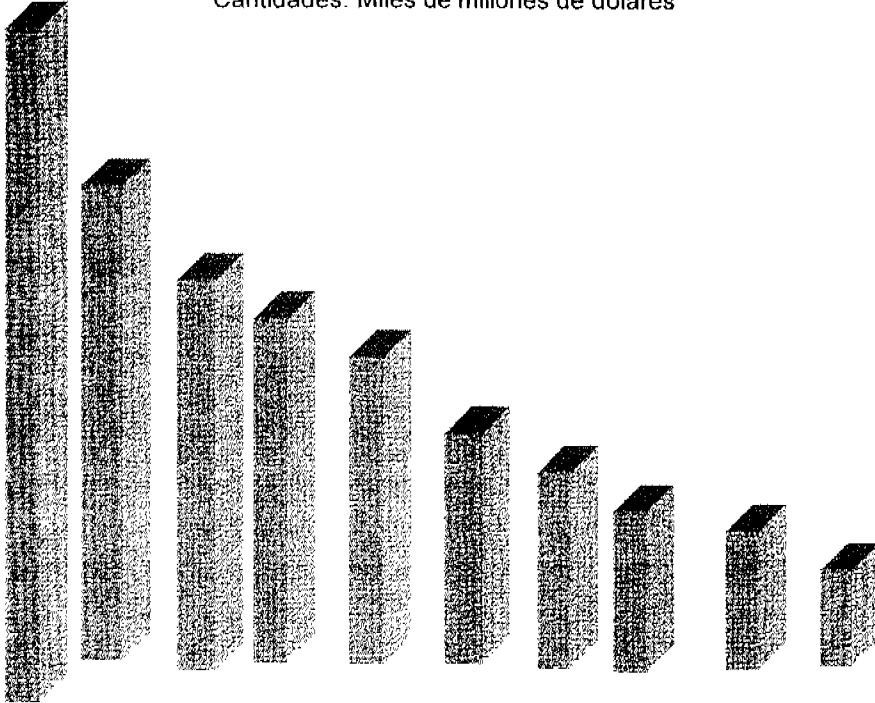
Otra de las líneas instrumentadas en el marco de la política de promoción al comercio exterior y la inversión, es la aplicación de la política de difusión exterior, en que se difunde la rica y diversa cultura mexicana, con el fin de dar a conocer valores culturales y de apoyar una imagen positiva del país en todo el mundo.

¹³⁴ Cfr. Plan Nacional de Desarrollo 2001–2006. *Op. cit.*, p.63.

Lista de países con Inversión Extranjera Directa¹³⁵

Periodo: 1994 – 2000

Cantidades: Miles de millones de dólares



China	Brasil	México	Argentina	Singapur	Polonia	Malasia	Corea del Sur	Chile	Rusia
278	131	86	68	61	39	36	34	33	21

2.3.2 El fomento al crecimiento que impulsa la Secretaría de Economía.

La Secretaría de Economía¹³⁶ como organismo público federal, dispone de atribuciones relevantes que hacen de la economía nacional más dinámica. En

¹³⁵ FUENTE: UNCTAD, World Investment Report 2001/ DGIE de la Secretaría de Economía.

¹³⁶ En el D.O.F del treinta de noviembre de dos mil (edición vespertina), se publicó un decreto por el que se reformaron, adicionaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, entre los que aparecen los artículos 34 y quinto transitorio relativos

este sentido, la Secretaría ha dispuesto de distintos mecanismos a fin de contribuir en diversos campos que permitirán lograr la solidez del desarrollo económico nacional, entre la competitividad, la generación de fuentes de empleo, las negociaciones comerciales favorables a México, así como la capacitación empresarial, financiamiento a los procesos productivos de los microempresarios, atención y orientación a los empresarios nacionales, en fin constituye un puente de enlace entre las políticas del gobierno federal contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y la orientación para el desarrollo económico del país.

En relación a la estructura orgánica que configura a este Organismo de la Administración Pública Federal, se dispone sobre las atribuciones de la Dirección General de Comercio Exterior, cuyas principales facultades se especifica en el artículo 25 del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, en que se especifican entre otras de sus funciones, las siguientes:

- Intervenir en el diseño, instrumentación, aplicación y evaluación de los instrumentos y programas de comercio exterior;
- Expedir diversas resoluciones que faciliten el despliegue de nuestras exportaciones, a través de instrumentos diversos, entre programas de importación temporal, devolución de impuestos de importación, apoyos a las empresas de comercio exterior, empresas altamente exportadoras, fomento y operación de la industria maquiladora, son sólo determinadas resoluciones;
- Expedir resoluciones sobre los programas de promoción sectorial;
- Formular criterios generales en mecanismos para la asignación de cupos, y para la resolución de permisos;
- Intervenir en diversas asociaciones y agrupaciones, ante organismos e instituciones que atiendan diversos temas vinculados al comercio exterior,

al cambio de denominación de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial a Secretaría de Economía.

- la difusión de datos y estadísticas sobre el comercio exterior y en negociaciones comerciales;
- Formular criterios de la secretaría sobre la exportación temporal de mercancía;
 - Intervenir en la vigilancia para el debido cumplimiento de las leyes, acuerdos o tratados comerciales internacionales, decretos, reglamentos, acuerdos y otros ordenamientos de su competencia;
 - Presidir la Comisión de Comercio Exterior durante las sesiones y fungir como Secretario Técnico en las sesiones a nivel de subsecretaría;
 - Contribuir a las modificaciones de la nomenclatura arancelaria y a los aranceles de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, así como sus respectivas notas explicativas;
 - Formular opiniones sobre la interpretación y aplicación de las Reglas Complementarias de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación;
 - Proponer códigos para la identificación de las mercaderías sujetas a medidas de regulación y restricción no arancelarias, en términos del código y descripción de las fracciones arancelarias que les corresponda conforme a la Tarifa de la Ley de Impuestos Generales de Importación y de Exportación;
 - Requerir de las empresas, organismos, dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, estados y municipios, la información y documentación necesaria que corresponda a sus funciones a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior;
 - Resolver a los particulares sobre consultas en materia de su competencia y requerir documentación e información en el ámbito de su competencia.¹³⁷

¹³⁷ Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, Artículo 25.

Entre las políticas que ha instrumentado la Secretaría, se encuentran: el crecimiento interno, opciones para el desarrollo regional y sectorial, el fortalecimiento de mercados y la promoción de las exportaciones.

En el marco del desempeño de la Secretaría, encontramos la coordinación y ejecución de la política nacional para crear y apoyar empresas que reúnan a grupos de escasos recursos en áreas urbanas, y fomentar el desarrollo del pequeño comercio rural y urbano.

Entre los objetivos que se plantea la Secretaría de Economía han sido los citados en el texto de Jorge Witker y Laura Hernández, dicen:

1. "Apoyar a las empresas comerciales e industriales en sus iniciativas para modernizarse y elevar su competitividad.
2. "Mantener el dinamismo de las exportaciones, incorporando nuevas empresas a la exportación directa e indirecta.
3. "Impulsar la cultura del consumidor, que privilegie la toma de decisiones informada y selectiva para proteger el poder adquisitivo de las familias".¹³⁸

Para el buen cumplimiento de las funciones y atribuciones de la Secretaría, dispone de una estructura orgánica compleja, así se desprende del artículo 2º del Reglamento Interior,¹³⁹ en efecto, dispone de subsecretarías en diversas áreas, unidades administrativas de coordinación, unidades administrativas específicas, direcciones generales, comisiones federales (como órganos desconcentrados), delegaciones y subdelegaciones federales y representaciones comerciales en el extranjero.

¹³⁸ WITKER, Jorge y HERNANDEZ, Laura... *Op. Cit.*, p. 382.

¹³⁹ Admitimos que por la complejidad de la Secretaría, sólo hemos tratado aspectos muy generalizados y para nuestro interlocutor, sugerimos la consulta del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

3.1 Concepto y elementos jurídicos del transporte marítimo en el comercio internacional de mercaderías.

Para el desempeño eficiente de las áreas productivas en la actividad económica que desarrollan, tanto las entidades económica-empresariales y los países, se requiere la importante intervención de los medios de transporte –en función de la economía productiva; desde luego que interviene el sector transporte, *vid infra*– más eficaces porque constituye uno de los instrumentos claves que permite optimizar el desarrollo empresarial y comercial –local, nacional e internacional–, es decir no sólo en el contexto doméstico de la economía, sino también en la internacionalización de los diversos procesos productivos –admitimos que los medios de transporte desempeñan el principal enlace en todos los procesos productivos, desde la canalización de materias primas a los centros industriales, su posterior estiba en los almacenes o naves industriales de depósito, y durante su distribución en los centros de consumo; contribuye así al valor agregado de la producción, mediante el incremento de costos, en cada una de las etapas en que intervienen los transportes– y su interfaz en el comercio mundial. Para ello, intervienen en la ejecución del mismo: el transporte terrestre, el transporte ferrocarrilero, el transporte aéreo y el transporte marítimo internacional. En consecuencia, el conjunto de operaciones que surgen entorno al ejercicio de la logística del transporte marítimo, se presenta la problemática que implica la elección del medio de transporte –buque–, y de acuerdo a las características propias de la embarcación, en relación a las propiedades físicas, químicas, gaseosas, biológicas o de cualquier otra naturaleza que sean inherentes a las mercaderías y en combinación con la delimitación de rutas y sus frecuencias

respectivas que habrán de adoptarse en materia de transportación internacional, en cada una de las áreas aplicables a la actividad comercial mundial,¹⁴⁰ en que se desenvuelve el tráfico internacional del sector transporte vía marítima. En otras palabras, debemos agregar que el tráfico marítimo, es por esencia un tráfico internacional que opera según criterios de logística, así como en relación a las propiedades esenciales de las mercaderías que se destinan a la comercialización en los mercados internacionales.

El tema en cuestión comprende la revisión de un segmento del comercio marítimo, ya que al tratarse de uno de los grandes ejes del Derecho de la Navegación, exige relevancia en su desarrollo; particularmente nos referimos al subtema del transporte marítimo internacional de mercancías, como una de las áreas más estudiadas por la doctrina marítima universal. En efecto, antes de iniciar el estudio que nos hemos propuesto, es conveniente anotar que el comercio marítimo se configura de diversos elementos jurídicos contractuales, primordialmente sobre la utilización de las embarcaciones; sin los cuales no podría operar como una actividad económica vigorosa en la transportación de mercaderías por la vía marítima internacional, a no ser que se desarrolle sobre criterios de normas consuetudinarias que estuvieron vigentes, en gran medida durante la época medieval; sin embargo, hoy por hoy, muchas de estas figuras continúan vigentes en su aplicación, desarrollo y planteamientos que se desarrollan en el medio acuático como vía de comunicación en el tráfico marítimo, *vid infra*.

¹⁴⁰ Como es de entenderse, la modernización de la actividad comercial reduce importantes costos de distribución física, ya que permite, a su vez, programar el transporte y los procedimientos normalizados de pedidos y su distribución, lo cual implica reducción de costo en el proceso de manipulación, procesamiento y almacenamiento. Es la revolución comercial que promueve la eficiencia en el uso de los medios de transporte, la reducción de los costos de operación, y desde luego, busca reducir los tiempos de almacenaje. Cada etapa que transcurre, la actividad comercial mundial, busca instrumentar mecanismos que permita profesionalizar a los agentes económicos, a fin de alcanzar mayor dinamismo en las operaciones de logística, en que se desenvuelven las operaciones que comprende el ciclo comercial en los mercados internacionales.

No podemos eludir el tema del comercio marítimo —en referencia a la conceptualización de este apartado de la economía marítima, pero con implicación directa en el Derecho de la Navegación—, ya que es relevante para la materia de análisis, al respecto la legislación nos aclara sobre las fases de la importante actividad que comprende el sector económico en comento, dice: "Artículo 2º. Para efectos de la presente ley se entenderá por: Comercio marítimo: La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación".¹⁴¹

El concepto que alude el comercio marítimo, se integra de un conjunto extenso de servicios que se relacionan de manera directa a las embarcaciones y sus diversas formas de explotación, que es el apartado que en mayor medida nos disponemos para su estudio y en menor medida trataremos sobre los aspectos de su operación. Pero en el contexto no estudiaremos sobre los diversos aspectos que conducen a la adquisición de propiedad sobre las embarcaciones, así como no analizaremos el tema que corresponde al transporte de personas a través de los buques conocidos como yates o los llamados cruceros, ya que no fue propuesto como materia de revisión en la presente investigación.

Continuamos con el desarrollo de una definición precisa, acerca de los elementos más esenciales que reúne el transporte marítimo internacional, de manera que nos permita una mejor aproximación al estudio. En primer instante, consideramos prudente discutir sobre el concepto de transporte internacional de mercancías; antes de iniciar el desarrollo analítico del transporte marítimo en el marco del comercio marítimo internacional.

Los transportes *internacionales* que nos ocupa, al respecto tenemos que en el ámbito internacional no existe una definición acertada sobre el contenido de esta

¹⁴¹ Ley de Navegación, artículo 2º (Segundo párrafo).

importante materia, aunque se tienen algunos conceptos aportados por determinados tratados internacionales, tales definiciones han sido diversas y adoptadas bajo criterios generales, podemos señalar que presentan divergencias para una coherente conceptualización. Desde nuestro criterio, el concepto más aproximado es el adoptado en el Acuerdo Europeo Sobre Transporte Internacional de Mercancías (...), celebrado en la ciudad de Ginebra, 30 de septiembre de 1957, al tratar sobre la materia, dice: "(...) transporte internacional, toda operación realizada a través del territorio de al menos, dos Partes contratantes (...)".¹⁴² En tanto, el tratadista español Gómez Calero, señala: "el transporte de mercancías puede ser calificado de internacional siempre que su recorrido entrañe un franqueamiento de frontera, tanto si el punto de destino está situado en un país diferente de aquel en que radica el punto de partida, como si ambos puntos se encuentran ubicados en la misma nación pero se atraviesa territorio extranjero para ir de uno a otro".¹⁴³

En nuestro concepto, el transporte internacional de mercancías es la operación que consiste en el traslado de cierta mercadería de un mercado nacional o interno al mercado internacional, a su vez, la transferencia de bienes del mercado exterior al mercado interno de un país; en otras palabras, es la actividad que se desarrolla en el marco del comercio internacional, a través de dos movimientos económicos que comprenden las importaciones y las exportaciones que hacen posible el cruce del intercambio económico en los mercados mundiales, independientemente del modo de transporte empleado. Para efectos del tema de análisis, es la actividad que consiste en el traslado de mercancías a través de las vías oceánicas internacionales para el intercambio entre las naciones y con intervención de las diversas operaciones y el desarrollo de todas las fases que integran la distribución

¹⁴² "Acuerdo Europeo Sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)". Ginebra, 30 de septiembre de 1957, artículo 1º, c).

¹⁴³ GÓMEZ CALERO, Juan, "El transporte internacional de Mercancías". Civitas, S.A., España, 1984, p.23.

total, entre la operación de los transportes, operación de manipulación, operación de almacenamiento y la operación de entrega.

El modo de transporte marítimo reúne diversas características que integran el aspecto de internacionalidad. Entre las más importantes, podemos señalar las siguientes:

- Internacionalidad, las operaciones marítimas se desenvuelven por su naturaleza en el tráfico internacional, habida cuenta de la existencia de los servicios de cabotaje en el transporte marítimo;
- Tonelaje, la capacidad de carga de las embarcaciones son elevadas a diferencia de otros modos de transporte;
- Versatilidad, las *ligas* de la producción industrial han favorecido la construcción de todo tipo de embarcaciones que se adaptan con facilidad a las cargas transportadas;
- La libre competencia, el ejercicio del comercio marítimo se dispone de una amplia oferta a nivel mundial de las embarcaciones para todas las cargas y volúmenes. La libre competencia se ha diversificado como consecuencia del mecanismo de la oferta y la demanda, a través del mercado de fletes.

La complejidad de los elementos jurídicos que integra el campo de la transportación marítima internacional, lo concerniente a la fase de traslación de mercancías, configuran los principios rectores de los llamados contratos de utilización o explotación de las embarcaciones. En efecto, admitimos que este apartado reúne —en síntesis— cuatro elementos importantes, por un lado está la especulación económica por parte del propietario, armador o del porteador, y que en ocasiones las tres figuras se reúnen en una sola persona; la intervención del cargador o embarcador que tiene el interés en el suministro del transporte; y la intervención de la figura del destinatario o consignatario como la persona física o moral que está facultada para recibir los paquetes transportados. Finalmente, la

relación jurídica que se establece entre las partes, por motivo de la relación contractual.

El tema del transporte marítimo internacional de mercancías se encuentra íntimamente ligado a la rama del Derecho Marítimo de manera general, y en lo particular constituye uno de los grandes apartados en el Derecho de la Navegación, ya que permite el estudio de la comercialización a gran escala por la vía de la navegación marítima,¹⁴⁴ exclusivamente. Asimismo, la actividad comercial como elemento económico, requiere de la aplicación de normas jurídicas que haga posible la creación de derechos y obligaciones. En efecto, estamos frente a una de las fuentes más importantes de las obligaciones, es decir, los contratos de transportación marítima en el contexto del comercio internacional de mercancías. En el mismo sentido, el tratadista José David Enríquez Rosas, precisa sobre las formas contractuales conocidas en el ámbito internacional, en el siguiente:

- “*Arrendamiento a casco desnudo o vacío (bareboat charter contract)*: el arrendador se obliga a transmitir al arrendatario la *posesión* por un tiempo determinado un cierto buque en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación a cambio del pago de un flete.
- “*Arrendamiento de buque armado y equipado (time charter with demisa contract)*: el arrendador se obliga a transmitir al arrendatario la *posesión* por un tiempo determinado un cierto buque en estado de navegabilidad, armado y dotado de tripulación, mediante la *cesión* de los contratos laborales de ésta, a cambio del pago de un flete.

¹⁴⁴ La navegabilidad marítima es la actividad que se desarrolla en el agua, en tanto la navegación espacial se realiza en la esfera extraterrestre. En efecto, se trata actividades diversas que se integran en campos jurídicos distintos. Para efectos de nuestro tema sólo trataremos aspectos relacionados al Derecho de la Navegación, en lo particular constituye materia de análisis las embarcaciones como instrumentos navegables, ya que la parte correspondiente a la navegación espacial se encuentra regulada por el Derecho Aéreo y Derecho Astronáutico.

- “*Fletamento por tiempo (time charter without demise contract)*: el fletante se obliga con el fletador a poner a su disposición pero *sin transmisión de posesión*, un cierto buque en estado de navegabilidad con armamento y tripulación a cambio de un flete; conservando el fletante la gestión náutica de éste y transmitiendo al fletador la gestión de comercial del mismo.
- “*Fletamento por viaje (voyage charter contract)*: el fletante se obliga con el fletador a poner a su disposición pero sin transmisión de posesión, todo o parte determinado de un cierto buque en estado de navegabilidad con armamento y tripulación para llevar a cabo uno o varios viajes a cambio de un flete; conservando el fletante tanto la gestión náutica como la gestión comercial del buque.
- “*Transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (Bill of lading contract o liner-terms contract)*: el naviero u operador se obliga ante el embarcador o cargador, mediante el pago de un flete a trasladar por agua determinada mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario; instrumentando el contrato mediante un conocimiento de embarque o cualquier otro documento similar que sirva como título de transporte de mercancías por mar”.¹⁴⁵

Se desprenden determinados datos en el marco de las anteriores formas de contratación, sobre el uso de las embarcaciones, entre las siguientes: una persona llamada locatario o arrendatario que solicita a otra llamada locador a arrendador, el suministro de un buque para su uso y goce por un determinado tiempo, pero sin la tripulación y sin el armamento, a cambio de un determinado flete. Es entonces un contrato de arrendamiento, pues el usuario adquiere la posesión del casco desnudo; luego por cuenta propia lleva a cabo el equipamiento de todos los implementos, mecánicos, técnicos y tecnológicos hasta alcanzar la navegación del

¹⁴⁵ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, “*Transportes y Seguros para el Comercio Internacional. Especial Referencia al Ámbito Marítimo*”. Porrúa, S.A., México, 2002, p.12.

buque, y adquiere así el dominio de la operación naval, a su vez, es contrato de arrendamiento, si el armador (locador o arrendador) otorga al usuario (arrendatario o locatario) la disposición de un buque –armado y equipado– por un determinado tiempo e incluyéndose al personal de la tripulación, mediante el pago de un flete. Pero es el usuario quien coordina toda la operación, es decir, conserva la autonomía de la operación e inclusive ordena al capitán del buque a detenerse en determinado puerto para embarcar o desembarcar determinados productos y la operación se lleva a cabo sin itinerario preciso. Se presenta, entonces, el contrato de arrendamiento.

En el marco de esta figura jurídica, observamos que en el arrendamiento de un buque no se establecen en forma directa, los términos de contratación para el traslado de cosas y mucho menos se determina con precisión que la embarcación arrendada se destine exclusivamente al transporte internacional de mercancías, como ocurre con el contrato de transporte, en que el contrato principal es el de transporte y de forma accesoria puede surgir el contrato de arrendamiento. De ahí nuestro interés sólo por tratar el estudio del transporte marítimo internacional que tiene por objetivo el traslado de las mercaderías por agua, en el contexto del comercio marítimo.

En el marco de la presente investigación, optados por excluir el estudio del contrato de comodato de buque, contrato real de uso y goce a título gratuito,¹⁴⁶ que no se encuentra en el rubro de los contratos de utilización de buques, con especial referencia al transporte internacional de mercaderías a través de mares y océanos, ya que en la práctica del comercio marítimo no se llega a presentar esta figura contractual.

¹⁴⁶ V. El contrato de comodato regulado en el Código Civil Federal, en los siguientes artículos: 2497, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, etc. La naturaleza jurídica del contrato de comodato que por esencia es a título gratuito, sobre una cosa no fungible y su restitución al término de un determinado tiempo; condición jurídica que no hacen posible su aplicación en el marco del comercio vía marítima internacional.

En lo que corresponde al contrato de fletamento por tiempo (*time charter*), ya sea que tenga por finalidad un viaje redondo o se trate de un fletamento total o parcial, pero debemos entender que la finalidad del fletamento por tiempo no es justamente el transporte de mercaderías, sino que el objeto próximo del contrato es la operación técnica consistente en la navegación. Así el fletante se obliga a poner un buque en condiciones de navegabilidad en el lapso de un tiempo determinado; en tanto que, la custodia y el traslado de las mercaderías que constituyen las obligaciones principales en el contrato de transporte, no son estrictamente relevantes para formalizar el contrato de fletamento en su modalidad de *time charter*. Más sin embargo, en el plano económico y de la contratación internacional de embarcaciones, se desprende que el contrato de análisis, espontáneamente –condición que nos conduce a su desarrollo, en el apartado del presente capítulo– puede destinarse al transporte de mercaderías, más no se configura como elemento esencial en su estructura contractual. La misma tendencia se presenta en el fletamento por viaje, en que la finalidad básica, es poner a disposición un buque a favor del fletador, en condiciones óptimas de navegación y se incluya, al mismo tiempo, el armamento y la tripulación. La figura contractual en el marco del fletamento por viaje, no exige mayores elementos que no sean meramente técnicos de navegación, además de los recursos humanos que se ponen a disposición del usuario (fletador) y pueda así surgir la relación contractual entre el fletante y el fletador. En este contrato, la explotación comercial del buque corresponde al fletador y no al fletante, quien sólo dispone de la gestión náutica, es decir que el fletador especula con la empresa naviera del fletante, en que puede transportar mercaderías propias o de un tercero, a su vez, el fletador está facultado para proporcionar órdenes –sin que exista relación laboral, ya que son empleados de la compañía naviera y no del fletador– al capitán del buque y su tripulación.

Por lo que respecta, al contrato de transporte marítimo internacional de mercaderías, surge con el suministro del servicio de transporte de parte del armador a favor del embarcador y mediante el pago de un flete. En esta contratación es el naviero o empresa naviera de la embarcación, quien mantiene la autonomía de la operación y el control de la embarcación. En tanto, el usuario (cargador o embarcador) sólo se encuentra circunscrito en proporcionar las órdenes correspondientes al manejo de las mercaderías y su depósito o entrega en el lugar correspondiente, ante la presencia del consignatario.

De las diversas y variadas formas de contratación, con el objetivo de la obtención de un beneficio económico de forma directa en el tráfico marítimo mundial –de parte de los actores que intervienen en la actividad–, y respecto a su determinación en la materia jurídica, que es posible concretarlo, no sólo por la prestación final convenida entre las partes contratantes, sino además por la regulación jurídica aplicable, el protocolo del contrato, el clausulado, y desde luego las prestaciones que en cada uno de los contratos deberán estar debidamente especificadas. Pero no siempre es posible identificar con precisión las figuras contractuales de carácter internacional, sobre la utilización de buques, el particular es que regularmente no interviene la figura del propietario del navío, sino de quien dispone de mismo, ya sea el armador –propietario o no del buque– o el porteador; planteamiento que nos conduce a establecer las principales diferencias que existen entre el contrato de locación de un buque armado y equipado, y el fletamento por tiempo o *time charter*, cuyas figuras son susceptibles de presentar mayores confusiones, pero no así las demás formas contractuales que se mantienen en límites opuestos y claramente diferenciados entre sí. Así tenemos, que ambos contratos recaen sobre buques específicos e individualizados; en uno y otro, el término establecido para el uso de la embarcación es por determinado tiempo; implica, desde luego, el pago de una suma de dinero como contraprestación a favor de fletante o del arrendador –el pago a favor del

arrendador, en el derecho anglosajón se conoce con el nombre de *hire*, es decir, precio de locación—, según corresponda al tipo de contrato, pero las principales diferencias que permiten la identificación de estos contratos, son las siguientes: en el *time charter*, el papel de armador permanece siempre en poder del fletante, y además quien dirige la gestión náutica es propiamente el fletante, es decir, que ejerce la actividad de navegación a nombre propio, para ello dispone de un complejo de recursos humanos y materiales de navegación que se integran en la empresa marítima del fletante, aunque el resultado de obra es a riesgo económico del fletador; en tanto que la gestión comercial corre a cargo del fletador, ya sea que traslade mercaderías propias o de un tercero; en el contrato de arrendamiento o de locación, no ocurre lo mismo, ya que el arrendador o locador transmite la tenencia del buque a favor del arrendatario o locatario, quien asume el carácter de armador, y que en el *time charter*, esta función se conserva siempre en el fletante a través de la intermediación del capitán —de la tripulación del buque—. Finalmente, en el arrendamiento quien ejerce la gestión náutica y comercial, es en todo momento, el arrendatario, que utiliza el medio técnico de la navegación del buque para el cumplimiento de su objetivo y contribuye, a su vez, a la especulación económica a favor del arrendador, mediante la finalidad —económica o comercial— que persigue el contrato.

En el medio marítimo encontramos el intervencionismo del Estado; en el sentido que determina la constitución de las empresas marítimas de transporte y también preserva su regulación jurídica-normativa, con la formulación de diversas leyes que van a permitir normar todas estas actividades y sobre la regulación de los contratos. Es por ello que tienen implicación diversas normas jurídicas, tanto el Código de Comercio, La Ley de Navegación, como la Ley de Puertos y el Código Fiscal de la Federación, y otras tantas; sin embargo, el criterio jurídico que debemos puntualizar —en el marco del presente estudio—, es el carácter internacional del contrato de transporte marítimo de mercaderías, en los términos

que se estableció en el convenio de Bruselas de 1924, *vid infra*. En efecto, la versión del artículo 10 del citado Convenio¹⁴⁷ no contenía los presupuestos sobre la internacionalidad y menos sobre la aplicación del objeto que pretendía regular; a partir de la falta de elementos para conocer los alcances de su interpretación literal. Es entonces que la doctrina italiana contribuyó a despejar sobre su contenido y propició una explicación más exhaustiva al respecto y asumió la corriente ecléctica, al considerar que el elemento que imprimía carácter internacional al contrato de transporte era de carácter subjetivo, pero a su vez, se producía el siguiente elemento de carácter objetivo, en el sentido, que el conocimiento de embarque estuviera documentado en un Estado contratante. La misma tendencia adoptó la Corte de Casación italiana, a través de su jurisprudencia que pronunció el 17 de enero de 1980, al examinar el contenido del artículo 10 del citado Convenio, apuntó que para su aplicación eran necesarios dos requisitos de internacionalidad: que el transporte se realizara entre dos puertos situados en estados distintos, es decir, el presupuesto de la internacionalidad objetiva y que las partes contratantes tuvieran distinta nacionalidad, que viene a ser el presupuesto de la internacionalidad subjetiva.¹⁴⁸

Es de admitirse que el Convenio de Bruselas no contempló ningún elemento relacionado a la internacionalidad subjetiva, sino que sólo se atendió de manera expresa el elemento objetivo de la internacionalidad contractual y no regula por exclusión, ningún presupuesto tendiente a las partes contratantes.

Después de haber permanecido durante cuatro décadas las imprecisiones del Convenio, fue hasta el 23 de febrero de 1968, en que las delegaciones estatales, convienen en llevar a cabo el protocolo modificativo de este Convenio

¹⁴⁷ El artículo 10 sólo se limitaba en señalar, que las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados Contratantes.

¹⁴⁸ Para mayor comprensión del desenvolvimiento del artículo en comento, es preciso la consulta de la fuente, la cual tuvimos acceso: V. CASTELLANOS RUIZ, Esperanza, "Autonomía de la Voluntad y Derecho Uniforme en el Transporte Internacional". Comares, Granada, España, 1999, pp.12-14.

Internacional. Fue entonces que el artículo 10 pasó al contenido del artículo 5º, y cuyo texto señala:¹⁴⁹ "El artículo 10 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente: Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

"a) El conocimiento sea formalizado en un Estado Contratante, o

"b) el transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado Contratante, o

"c) el conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

"Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

"Este artículo no impedirá que un Estado Contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes".

Las reformas —de fondo y forma— vertidas al artículo 5º, mediante el protocolo modificativo del 23 de febrero de 1968 al presente Convenio, permitieron aportar mayores datos sobre el conocimiento de embarque y su aspecto internacional, y que originalmente no fue debidamente especificado, pues contenía importantes omisiones a su aspecto internacional, carecía de materia que pudiera propiciar mayores datos, para un análisis exhaustivo de esta figura jurídica.

En el siguiente segmento, analizaremos el régimen jurídico aplicable a la contratación internacional, que se encuentra principalmente en dos instrumentos básicos que nos proponemos analizar; por una parte se realiza el contrato de

¹⁴⁹ "Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25 de Agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas WISBY)". Bruselas, 23 de febrero de 1968, artículo 5º.

explotación del buque a través de la póliza de fletamento y el que emplea el conocimiento de embarque.

La primera figura contractual, dispone de una característica sobre el mecanismo para su celebración, y es que no existe una regulación internacional uniforme sobre el contrato de fletamento. Sin embargo, la *lex mercatoria* ha desarrollado a través de sus organismos especializados, como lo es la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO) y de la Asociación de Armadores Independientes de Buques Tanque, a su vez, ha permitido el surgimiento de las pólizas que constituyen parte importante en la documentación de los contratos de fletamento, así para fletamentos por viaje las pólizas más utilizadas son la GENCON y la MULTIFORM 82, en tanto fletamentos por tiempo, corresponde a la BALTIME y la póliza LINERTIME. Pero, debemos considerar que la documentación de póliza de fletamento es distinta en relación a cada país, por lo que no existe una uniformidad internacional.

El régimen jurídico que opera en la transportación marítima de mercancías, se sustenta en el documento denominado conocimiento de embarque, comercialmente es aplicable, si el cargamento es parcial a la capacidad de tonelaje del buque, además la línea es sometida a escalas e itinerarios fijos. El desarrollo normativo internacional para el conocimiento de embarque, ha sido en todo tiempo controvertido, de parte de dos polos: por una parte, tenemos el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de Bruselas, Bélgica (Reglas de la Haya), 25 de agosto de 1924 y sus respectivos protocolos modificatorios del 23 de febrero de 1968 (Reglas de Wisby) y 21 de diciembre de 1979, se elaboraron nuevos protocolos que reformaron las Reglas de la Haya-Wisby; el otro instrumento es el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, celebrado en Hamburgo, Alemania, 31 de marzo de 1978, conocido como Reglas de Hamburgo, cuya vigencia internacional se inició el 1º de noviembre de 1992.

Estos sistemas, en general buscan establecer mecanismos de responsabilidad del transportista marítimo por las faltas, o los daños que pudieran ocasionarse a las mercancías del cargador, por lo que necesariamente es útil el conocimiento de embarque u otro instrumento similar, y es que las pólizas de fletamento, a su vez, suelen incorporar el sistema de responsabilidad del transporte a través del régimen de conocimiento. Es en el contexto del contrato de transporte marítimo que se emplea el conocimiento de embarque y del contrato de fletamento a tiempo o por viaje, aplicable mediante la póliza de fletamento, así es como desarrollaremos la presente investigación, y es justificable, toda vez, que se trata sólo de dos regímenes contractuales en que se sustenta el mercado del transporte marítimo más extenso –aunque existen otros instrumentos internacionales de contratación de transporte de mercancías en el contexto del tráfico marítimo, los cuales comentaremos en el apartado correspondiente. El surgimiento de nuevas formas de contratación, se desprenden a partir de la importante aceptación que se han delineado a nivel internacional; dado al incremento vertiginoso del intercambio comercial entre las economías, entre otras causas– que corresponde a las mercaderías, pero no trataremos el sistema conferenciado en su dimensión que implica,¹⁵⁰ ya que excedería los límites de la presente investigación y no corresponde ese nuestro objetivo. Pero si podemos agregar que la conferencia de fletes, es un consejo de armadores que disponen de la unidad para cubrir determinado itinerario, para ello aportan sus buques y mantienen el compromiso de cumplimiento frente al reglamento de la conferencia. Finalmente, tanto el transporte regular prestado por navieras independientes, así como las navieras agrupadas en el tráfico conferenciado, que son susceptibles de contratar en términos del conocimiento de embarque. Así como en el tráfico regular, espontáneamente puede llegar a contratarse sobre una póliza de fletamento –

¹⁵⁰ Uno de los primeros instrumentos jurídicos que permitió la coherencia del transporte marítimo de línea, lo fue la Conferencia de Calcuta de 1875, a partir de entonces, los países equipados con infraestructura de marina mercante han impulsado con éxito el sistema de conferencias. Cfr. ARROYO, Ignacio, "*Estudios de Derecho Marítimo*". José María Bosch, Barcelona, España, 2001, p. 348.

aunque esta forma de contratación no ocurre con regularidad, dado que el mercado del transporte marítimo de línea regular, opera bajo un esquema de transporte continuo, que no presenta interrupción en sus rutas, frecuencias y horarios— o de igual modo, el conocimiento de embarque se suscribe en el mercado de fletes, buques cargueros de líneas irregulares o *tramp*, pero en los momentos de crisis, en que las embarcaciones sujetas al fletamento realizan servicios regulares e inciden, de esta manera, al apartado del transporte internacional de mercaderías.

En el siguiente orden nos permitimos describir los datos más esenciales, medios que nos permiten en todo momento, consolidar el régimen contractual del transporte, que constituye la parte central de nuestro estudio en el presente capítulo y también porque agrupa un apartado enorme en el sector del comercio marítimo mundial. En efecto, razón existe para denominar a cada uno de los rubros “presupuestos”, ya que sin estos elementos no puede surgir un contrato de carácter internacional con especial incidencia en el transporte marítimo. Ya sin mayores datos por acotar, damos inicio a la presente exposición:

Presupuesto normativo internacional:

- El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, Bruselas 1924 y sus respectivos protocolos modificatorios de 1968 y 1979 (Derecho vigente en nuestro país), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Derecho de referencia en el ámbito internacional);
- Los demás tratados y convenios internacionales en los que México sea parte y estén en vigor como norma jurídica suprema;
- Los principios generales del Derecho Marítimo que contribuyan de manera sistemática en la coherencia de la normativa internacional y ante la falta de elementos jurídicos se invoquen aquellos principios;

- Los usos y costumbres marítimos internacionales que vienen a constituir un apartado enorme en la actividad naval. Siempre que sean prácticas reiteradas y se admitan como obligatorias por parte de la comunidad internacional –un número regular de países o lo que se conoce como costumbre regional–, siempre que no sean contrarios al Derecho Internacional, a las buenas costumbres o la moral de los pueblos. Desde luego, el Derecho de la Navegación dispone de importantes elementos consuetudinarios, que son aplicados en la actualidad por las personas involucradas en la actividad marítima, entre los que podemos mencionar, se encuentran los siguientes:¹⁵¹ *el uso de los puertos*, por regla general todos los buques tienen procedencia y arribo a un puerto; *la compraventa marítima*, esta compraventa¹⁵² se configura a través de las mercaderías que deben ser transportadas por agua, desde el puerto de embarque al puerto de destino, y se exterioriza mediante las siguientes siglas: CIF (*cost-insurance-freight*), costo seguro y flete; FOB (*free-on-board*) libre a bordo; FAS (*free-alongside-ship*), libre al costado del vapor, –libre al costado del buque– etc.; *la pesca en alta mar*, la extracción de los recursos pesqueros en alta mar ha sido una práctica común, que de manera constante es aplicada por los Estados, ribereños o no ribereños; *la avería gruesa*, esta consiste en el daño ocasionado a la embarcación o al cargamento, y ante un peligro inminente el daño se ocasiona en forma deliberada, ya sea al buque o la carga de este para evitar así mayores perjuicios; *la avería simple*, es el daño que se ocasiona a la embarcación o la carga misma, como consecuencia de la operación misma del navío, durante la navegación, que puede consistir en una colisión con los arrecifes o la penetración de agua en la bodega; y *la duración de las*

¹⁵¹ Cfr. DELICH, Pedro, "Derecho de la Navegación: Marítima, Aeronáutica y Espacial". 2ª Edición, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina, 1994, p.31 y p. 544.

¹⁵² V. DOMINGO RAY, José, "Derecho de la Navegación". T. I, Abeledo-Perrot, S.A., Buenos Aires, Argentina, 1992, p. 74.

estadías, un término aplicable en el Derecho Marítimo para asignar los días transcurridos, después del plazo fijado para efectuar la carga o descarga de un buque, sin que haya tenido lugar. Es el lapso de intervalo inmediato al plazo. Para algunos países se aplica la sobreestadía, que en los mismos términos designa el tiempo transcurrido sin haber efectuado la operación de carga o descarga de la embarcación y la estadía que vendría a ser el plazo fijado para efectuar aquellas operaciones;

- La jurisprudencia internacional emanada de las decisiones judiciales que adopten las Cortes Internacionales;
- El conocimiento de embarque junto con la póliza de fletamento son los instrumentos del Derecho Marítimo más estudiados, tanto por organismos privados, así como por la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los mismos se han desprendido la diversidad doctrinal y jurisprudencial de carácter internacional. Asimismo, constituyen los presupuestos normativos o formales que han sido importantes en materia de contratación --si bien existen otros instrumentos de contratación en el transporte marítimo internacional de mercancías, aquéllos no han sido estudiados a profundidad, como el conocimiento de embarque y la póliza de fletamento-- en el transporte marítimo internacional de mercaderías, como la fuente más importante en la generación de derechos y la creación de obligaciones entre las partes contratantes.

Presupuesto normativo nacional:

- La normativa jurídica que regula en nuestro país la materia naval, es la Ley de Navegación y el Reglamento de la Ley de Navegación;
- Las normas jurídicas que regulan los aspectos relacionados al comercio y los espacios marítimos, se encuentran en la Ley Federal del Mar;
- Las normas supletorias que de manera expresa sean remitidas por la Ley de Navegación para su complementación a la normativa marítima;

- Los preceptos jurídicos especiales y generales que se disponen en el Código de Comercio, Código Federal de Procedimientos Civiles y del Código Civil para el Distrito Federal, con implicación directa o indirecta a la normatividad marítima;
- Los preceptos jurídicos especiales y generales que disponen otras leyes, como la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Ley de Puertos, Ley Sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Bienes Nacionales;
- La jurisprudencia emanada de los tribunales, legalmente facultados para emitir resoluciones con carácter jurisprudencial;
- Los usos y costumbres que orbitan en el entorno de todas las actividades náuticas. Siempre que sean prácticas reiteradas y se admitan como obligatorias por parte de los operadores navales.

Presupuesto personal o subjetivo (se integra de las partes contratantes y otros sujetos auxiliares que intervienen en el ámbito marítimo):

- El propietario o naviero como la persona física o jurídica que dispone del derecho real de propiedad sobre una o más embarcaciones;
- El remitente que también ha sido denominado como cargador o embarcador;
- El transportista marítimo que en el medio es conocido con el nombre de porteador, naviero o empresa naviera (*liner company*);
- El destinatario de las mercaderías, ampliamente conocido como el consignatario de las mercancías (*consignee*);
- El agente consignatario del buque (*ships's agent*), quien cumple la función de auxilio y representación del naviero en toda operación comercial de los buques, durante su arribo al puerto; se ocupa de gestionar los diversos servicios que requiera el buque, entre éstos el remolque, pilotaje, atraque, reparación, aprovisionamiento, entre otros. La Ley dice, en relación al

agente naviero consignatario de buques:¹⁵³ "(...) es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación".

- El agente naviero general (*general agent*), sobre esta importante figura, la Ley dice:¹⁵⁴ "(...) es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende".
- El operador naval, cuya figura internacional es la persona física o moral, (*vessel's operator*) que celebra contratos de transporte del espacio de los buques que contrata ante el naviero con aquella finalidad. En el mismo sentido, la Ley de la materia dice:¹⁵⁵ "El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado".

Presupuesto material:

- El buque como embarcación (expresión tautológica) que es apto para sustentar diversas operaciones en el medio marítimo y que dispone de capacidad para desplazarse;
- Las mercancías como todo producto que puede ser objeto de intercambio comercial;

¹⁵³ Ley de Navegación, artículo 19, párrafo 2º.

¹⁵⁴ Artículo 19, párrafo 1º. *Ibidem*.

¹⁵⁵ Artículo 16, párrafo 3º. *Ibidem*.

- El flete, constituye el precio pagado como retribución percibida, tanto por el fletante como por el transportista marítimo, y que constituye el precio por el fletamento o el costo del transporte si corresponde al régimen de conocimiento de embarque (*freight*). Decimos al respecto que el flete, presenta doble aplicación, que implica una contraprestación pecuniaria, ya sea como pago del servicio de transporte de mercancías por mar y también para los contratos de fletamento.

Presupuesto doctrinal:

- La doctrina nacional e internacional que se integra de diversos apartados del conocimiento sistemático, capaz de integrar un todo, y que es susceptible de contribuir al desarrollo de la normativa jurídica, no sólo en el campo del comercio internacional, a su vez, también de la transportación marítima internacional.

En el presente tema sólo tratamos aspectos generales del transporte marítimo internacional de mercaderías, sus implicaciones en el comercio marítimo mundial, incluimos las principales formas de contratación de buques, analizamos la explotación de las embarcaciones a través de la póliza de fletamento y mediante el conocimiento de embarque. Además, agregamos los principales elementos que denominamos "presupuestos". Pero no tratamos el estudio sistemático de las dos principales figuras contractuales en el transporte internacional de mercancías –la contratación bajo el régimen de Póliza de fletamento, en sus dos modalidades y mediante el esquema de Conocimiento de embarque– que hemos considerado en el marco de esta investigación, y en atención al orden que hemos definido, optamos por continuar en revisión de los mismos estudios e incluimos otras formas de contratación que sólo trataremos sus aspectos generales, en el siguiente subtema, agregado al contenido del presente capítulo.

3.2 Análisis generalizado del transporte multimodal en su aspecto internacional.

En este punto nos proponemos realizar una investigación que disponga de un breve antecedente del sector multimodal, la regulación jurídica internacional del esquema polimodal; agregar la definición al respecto, ya en la parte económica, trataremos sobre el desempeño comercial de la transportación de mercaderías, para continuar simultáneamente con la documentación aplicable. Posteriormente, analizaremos las ventajas del mecanismo multimodal y el desglose del Convenio internacional, *in fine*.

El transporte multimodal también conocido como el transporte polimodal, o en su defecto, transporte intermodal es una forma de transporte que se sustenta en las unidades móviles¹⁵⁶ –y otros instrumentos que contribuyen al dinamismo de la manipulación óptima, en esta fase que comprende el transporte, estos son: contenedores, remolques, cajas móviles o cajas rodantes, paletas, la instrumentación del transporte ferroviario de contenedores, los servicios de logística que conducen a optimizar los transportes de mercancías, así como la entrega de puerta a puerta de aquellas– de carga con la utilización de diversos medios de transporte y preservado en documentación simplificada. En efecto, apunta el investigador Juan José Enríquez de Dios al comentar sobre los primeros antecedentes del multimodalismo, al respecto dice:¹⁵⁷ “El 26 de abril de 1956 en Port Newark (New Jersey, EE.UU), comienza una de las revoluciones más importantes en la historia del transporte, al zarpar de dicho puerto con destino a Houston (Texas) el buque “ideal X”, cargado con los primeros 58 contenedores de, 35¹⁵⁸ de longitud, transportados en régimen multimodal”. Se desprende de la cita, que si bien, la travesía marítima no se realizó a escala internacional. Sin embargo,

¹⁵⁶ Los equipos de unitarización de mercaderías que se emplean en el sector transporte, se conocen como unidades de transporte intermodal (UTI).

¹⁵⁷ ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José, *op. cit.*, p. 205.

¹⁵⁸ Hace referencia a la longitud, es decir, 35 pies de longitud.

la operación presentó determinadas implicaciones que constituyen los primeros indicios del multimodalismo, efectuadas mediante la navegación de cabotaje que constituye en sí el primer registro del régimen multimodal. Asimismo, el transporte multimodal se distingue de los transportes unimodales, ya que dispone de especial característica, que precisamente presenta un cariz no sólo innovador –con el empleo de unidades móviles, además de otros instrumentos que contribuyen al dinamismo de la manipulación óptima y eficiente de las mercancías– en el contexto de la internacionalización de las operaciones de transporte internacional, sino que además involucra diversos modos de transporte, ya sea el terrestre, el ferrocarrilero, el aéreo y el marítimo, y su operación de transporte polimodal se establece en el momento de emplearse dos o más modos de transportación, surge así el transporte multimodal de mercancías. Además, debemos puntualizar que en el régimen en que se desenvuelve el sector polimodal, converge, asimismo, el transporte que bien pudiéremos denominar *transporte continuo o transporte simultáneo*, y se sustenta en el manejo del vehículo cargado de mercancías que se traslada sin rotura de los paquetes a otra unidad o dentro de otro vehículo, especialmente diseñado para el manejo de la operación y el transporte en comento. El *transporte continuo* –en alusión– es aplicado en los mecanismos que dispone el buque *lash* o porta-gabarras y en el tipo *roll-on/roll-off, ro-ro*, que estudiaremos mas adelante.

Lo concerniente a la regulación internacional,¹⁵⁹ se encuentra previsto en la obra de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,¹⁶⁰ el particular nos proporciona

¹⁵⁹ En esta sección no trataremos algún otro instrumento jurídico internacional que tenga implicación con el transporte aplicado al multimodalismo, para el traslado de mercancías, toda vez, que excedería los límites de nuestro trabajo. Pero admitimos que existen muchas otras disposiciones jurídicas de carácter internacional que regulan el esquema del intermodalismo, así como las Reglas Uniformes –de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo/Cámara Internacional de Comercio– (UNCTAD/CIC) para Documentos de Transporte Multimodal de 1991, en los mismos términos busca regular los aspectos del transporte intermodal en su carácter internacional como *lex mercatoria* y además el Acuerdo del Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Partes del MERCOSUR de 1994.

una explicación concisa en relación a este marco regulatorio del multimodalismo, alude sobre el desenvolvimiento presentado en la operación del multimodalismo, el cual consistió en uno de los motores que propiciaron el surgimiento del transporte multimodal, bajo el crecimiento vertiginoso del contenedor por la vía marítima; acontecimiento que persuadió al Comité Marítimo Internacional (CMI) y también al UNIDROIT, desde finales de la década de los sesenta para que se iniciaran diversos proyectos de estudio para la adopción de una Convención sobre Transporte Multimodal, desde entonces sendas discusiones se generaron —en la comunidad internacional, en que participaron tanto organismos privados como gubernamentales de carácter internacional, entre ellos el CMI, el UNIDROIT, la Organización Marítima Internacional (OMI), Delegaciones gubernamentales de diversos países, entre ellos de México, Estados Unidos de Norteamérica, China y prácticamente de todos los países desarrollados e inclusive los subdesarrollados, y finalmente el papel protagónico que desempeñó la UNCTAD— hasta la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, Suiza 24 de mayo de 1980 y ratificado por México el 11 de febrero de 1982, promulgado en el D.O.F., 17 de abril de 1982. El Convenio busca unificar el transporte multimodal, ampliamente diversificado en los países desarrollados, y como instrumento impulsado desde la Organización de las Naciones Unidas, dispone tanto de normas de Derecho Público, así como normas de Derecho Privado. Además sus normas son de aplicación obligatoria a todos los contratos de transporte multimodal internacional en el ámbito espacial de validez, entre los Estados contratantes, y ninguna otra disposición contraria al Convenio tendrá aplicación; por consiguiente sus normas serán nulas. Sin embargo, el Convenio dispone del derecho de elección a favor del cargador, en el sentido que puede optar ya sea por el transporte multimodal y entre el transporte segmentado, cuya regulación es propia de la *lex mercatoria* aplicable al sector. Este Convenio

¹⁶⁰ Cfr. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Como Exportar por Vía Marítima, Introducción Fundamental para el Exportador". México, 1997, p. 193.

consta de un preámbulo, ocho apartados, dispone de 40 artículos y un anexo; instrumento que analizaremos más adelante.

Para definir al esquema multimodal, nos disponemos citar el concepto dictado por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte..., al respecto dice:¹⁶¹ “Por transporte multimodal se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional”.

En nuestro concepto, se trata de un contrato, en que un operador de transporte multimodal se compromete ante su expedidor, mediante el pago de un flete, a ejecutar –la obligación jurídica consiste en una conducta positiva de hacer con resultado material– un transporte de mercancías, a través del sistema multimodal y de carácter internacional.

Los elementos que se desprenden del orden anterior, en relación a los conceptos señalados son:

- El porte de mercancías¹⁶² por dos modos diferentes de transporte. Para que se configure el transporte multimodal, exige que el traslado de

¹⁶¹ “*Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (CTMIM)*”. Ginebra, 24 de mayo de 1980, artículo 1.1.

¹⁶² De acuerdo a lo dispuesto por el Convenio, la mercancía comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor. (Cfr. CTMIM, artículo 1.7). Efectivamente las mercancías transportadas mediante el apartado multimodal, presenta diversidad de especies, desde animales vivos, hidrocarburos, minerales, graneles sólidos o líquidos, manufacturas, equipos y derivados tecnológicos o industriales, constituye todo un universo de mercaderías que excedería los límites de nuestro trabajo, si tuviéramos el propósito de especificar cada una de las mercancías.

mercancías se realice de un país a otro, a su vez, con la intervención de al menos dos modos diferentes de transporte;

- El contrato de transporte multimodal, se sustenta en el conocimiento de embarque para el transporte multimodal, y se caracteriza, al mismo tiempo que es suscrito en un país, en que el operador toma las mercancías en custodia y las transporta hasta el lugar designado para su entrega, es decir, a un país extranjero;
- El operador de transporte multimodal (OTM) o transportista multimodal, normalmente persona moral que funcionan como operadores calificados de transportes internacionales, ya sea una compañía naviera, aérea, ferroviarias o de auto transporte de carga que elabora el conocimiento de embarque para el transporte multimodal, recibe las mercancías en custodia y las transporta de un país a otro, es decir entre puntos geográficos distantes;
- El marco jurídico que regule sobre el suministro de los servicios y protección a los intereses de las partes que intervienen en la actividad comercial;
- El contrato de transporte unimodal que utiliza el transporte segmentado no es aplicable al transporte multimodal¹⁶³ internacional.

Respecto a la parte económica, debemos precisar que se trata de la actividad comercial que realizan los operadores profesionales de los medios de transporte, entre ellos los armadores de buques, quienes normalmente disponen de arreglos con líneas ferroviarias y de auto transportes –incluye así los modos de transporte unimodal y los segmentados que en combinación de ambos, trasciende al multimodalismo. En otras palabras se configura por la pluralidad de modos de transporte aplicados a la actividad comercial internacional del transporte de

¹⁶³ El transporte multimodal, como ya hemos advertido exige como elemento *sine qua non*, la participación de diversos modos de transporte, ya sea que se realice por agua, aire, terrestre o férreo, pero orientado al modo combinado.

mercaderías— que les permite gestionar con gran capacidad las operaciones de los transportes internacionales, además los OTM disponen de permisos oficiales de las autoridades —en el caso de nuestro país la autorización procede de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes— de sus respectivos gobiernos que les acredita su desempeño en el sector transporte, disponen asimismo de una cobertura amplia de seguro de responsabilidad ante los daños o perjuicios que sufra la mercadería transportada.

La documentación aplicable al intermodalismo que se rige en términos generales por el Convenio, es el denominado documento de transporte multimodal (DTM) internacional de mercancías, concebido como el instrumento formal de contratación que acredita —medio de prueba— un contrato de transporte multimodal, cuyo ámbito espacial de validez se aplica sólo para aquellos Estados contratantes, incluye así el domicilio del país en que el OTM toma bajo custodia las mercancías, y desde luego, el otro domicilio estipulado en el contrato de transporte en que el OTM hará entrega de las mercancías, situado en el siguiente Estado contratante, es decir, un país diferente para el cumplimiento de las cláusulas establecidas en el presente contrato. Otra nota más, es que el DTM puede emitirse bajo dos aspectos, que corresponde según la elección del expedidor, en efecto es negociable si se expide a la orden o al portador, similar a un título de crédito o no negociable, incluye el nombre del consignatario con carácter de título-valor.

De acuerdo a los datos extraídos del CTMIM, los contenidos más relevantes en los DTM, son:

- Aspectos generales de las mercancías, comprende las marcas que facilitan su identificación, una declaración expresa en relación a su carácter peligroso, el número de paquetes, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada en otras unidades de peso o medida; constituyen datos que proporciona el expedidor;

- Estado aparente de las mercancías, si no es posible levantar un diagnóstico, tendrá que realizarse un examen minucioso para verificar su aspecto general;
- Nombre y establecimiento del OTM, se exige además de su nombre también el domicilio del establecimiento;
- Nombre del expedidor;
- Nombre del consignatario, si ha sido proporcionado por el expedidor;
- Lugar y fecha en que el OTM toma las mercancías en custodia;
- Lugar en que se hará entrega de las mercancías;
- Fecha/plazo y lugar para la entrega de las mercancías;
- Declaración que indique expresamente sobre el carácter negociable o no negociable del DTM;
- Lugar y fecha de expedición del DTM;
- Rutas e itinerarios previstos, incluye los principales puntos de la travesía;
- Los modos de transporte aplicados y los puntos en que se manipularan las mercancías;
- Declaración en el sentido que el transporte multimodal internacional estará sujeto a las disposiciones del CTMIM;
- Pago correspondiente, es decir, el flete deberá ser determinado, ya sea para cada modo de transporte o un pago global. En este sentido las partes acordarán sobre la forma de pago, o puede admitirse que sea el consignatario quien absorba el flete correspondiente.

Por lo general el DTM es un instrumento de carácter internacional ya impreso, mediante formato del que dispone el OTM, en relación a este aspecto solo se negocia los aspectos particulares, entre éstos se encuentran las cláusulas, los modos de transporte, los itinerarios, la norma regulatoria, la jurisdicción en caso de una controversia, etc.

Ahora bien, existen diversos modelos de conocimientos multimodales aplicables para el transporte multimodal internacional,¹⁶⁴ como ejemplo tenemos el "Conocimiento de Embarque Combinado negociable FIATA-CCI,"¹⁶⁵ cuya vigencia se inició el 28 de febrero de 1994, el "Conocimiento de Embarque para el Transporte Combinado" aplicado y elaborado por FIATA y el "Documento de Transporte Combinado" (COMBIDOC), elaborado por BIMCO, INSA y CCI.

El sistema multimodal, dispone de importantes ventajas en el medio no sólo comercial, sino también en cuestiones de seguridad de las mercaderías, ya que al trasladarse en unitarización en las UTI, reduce importantes riesgos en el hurto, pero de igual manera, hace posible su conservación ante los efectos ambientales, las averías o los daños que se presentan con frecuencia en embalajes insuficientes. El particular de las ventajas, apunta la obra de Comercio Exterior que al respecto dice:¹⁶⁶

- "Reducción de hasta un 70% en los tiempos de manipulación.
- "Reducción del riesgo de robos.
- "Reducción de los tiempos de entrega.
- "Reducción de los costes de transporte.
- "Reducción de inspecciones de tránsito.
- "Reducción de documentación durante el transporte."

Finalmente hemos optado por describir en forma sucinta el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en los siguientes términos:¹⁶⁷

¹⁶⁴ V. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, "Transporte Marítimo en 1994". (Informe de la Secretaría de la UNCTAD). Naciones Unidas, Nueva York/Ginebra, 1995, p.116.

¹⁶⁵ Federación Internacional de Transitarios y Asimilados con sede en Zúrich y la Cámara Internacional de Comercio con sede en París.

¹⁶⁶ ESCUELA SUPERIOR DE GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING, "Comercio Exterior". Aranzadi, S.A., El cano, España, 2001, p.727.

¹⁶⁷ Convenio... *Op cit.*

1) Disposiciones generales:

Este apartado comprende los términos aplicados a lo largo del convenio; define el transporte multimodal internacional, ya estudiado (*supra*); se establece la función del operador de transporte multimodal, el cual celebra este tipo de contrato con la prestación del servicio de transporte multimodal, actúa como obligado principal frente al expedidor, la obligación que se genera, surge mediante el pago de un flete y el cumplimiento surgirá si realiza la ejecución del transporte multimodal internacional de mercancías es como asume su responsabilidad, es decir, a través del cumplimiento en los términos establecidos en el referido instrumento contractual. El contrato que se celebra entre el operador y el expedidor, en que se expide el documento de transporte multimodal, constituye el documento principal que acredita la contratación del multimodalismo.

El expedidor –admitimos que el expedidor funge como el exportador, cargador, embarcador o persona que actúa en su nombre o bajo su representación– es la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador, otorgándole las mercaderías para su debida transportación; interviene asimismo, la figura del consignatario que es la persona autorizada en el contrato para recibir los paquetes.

2) Documentación:

El documento de transporte multimodal, dispone de dos características o formas esenciales, según la elección del expedidor: es negociable si se expide a la orden o al portador; si se expide a la orden, será transferible por endoso, en tanto que será transferible sin endoso en el caso que se extienda al portador, en el supuesto que se emita un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que conste el juego, si son copias las que se expiden, cada una de ellas deberá llevar la mención

copia no negociable. En relación a la entrega de las mercancías se podrá obtener del operador o de su representante, mediante devolución del documento negociable de transporte multimodal, en su defecto deberá ser debidamente endosado. El documento no negociable sólo se presenta con la mención del nombre del consignatario. Asimismo, entre los datos que deberán constar en el documento de referencia, son los siguientes:

- Las características propias de las mercancías, entre ellas su naturaleza general, marcas, peligrosidad, número de bultos o piezas, estado y peso;
- Aspectos relacionados a las partes como el nombre y la dirección del operador, nombre del expedidor y los datos del consignatario;
- Lugar y fecha en que las mercaderías fueron tomadas en custodia por el operador, el lugar y el plazo de entrega de las mercancías a favor del consignatario;
- El documento deberá especificar si es o no negociable, su fecha de emisión y la firma del operador de transporte o de la persona autorizada;
- El costo del flete, según los términos establecidos por las partes;
- El itinerario en que se incluya los modos de transporte, así como los puntos de transporte;
- La declaración en que se establezca que el transporte es multimodal y que se regirá por las disposiciones del presente Convenio, anulándose otras normas que perjudique, ya sea al expedidor o al consignatario de las mercancías.

Se desprende, a su vez, que si en la expedición del documento no se anotan determinadas reservas, las cuales indican que las mercancías se recibieron en buen estado, al momento de ser recibidas por parte del operador.

3) Responsabilidad del operador de transporte multimodal:

Es un apartado que establece el período de responsabilidad que inicia, a partir de la toma de las mercancías en custodia hasta el momento de ser entregadas al consignatario, persona autorizada por el expedidor o alguna autoridad implicada. Se indica que las acciones y omisiones que cometan los empleados del operador, se considerarán como propias del mismo. Además, también será responsable por pérdidas que sufra la mercancía que esté bajo su custodia; especifica que si las mercancías no han sido entregadas pasados 90 días, después de la fecha acordada o razonable, se considera pérdida. La responsabilidad es mayor si se presentan las pérdidas, daños o retrasos en relación con la mercancía, si es que son propiciados intencionalmente por el operador.

En alusión a los bultos o unidades, se especifica que serán considerados como tales, inclusive los que se encuentren contenidos en objetos para transportar carga unitarizada en contenedores.

4) Responsabilidad del expedidor:

El expedidor, sus agentes o sus empleados serán responsables de los actos que ocasionen perjuicios al operador.

5) Reclamaciones y acciones:

En la dimensión de este apartado se prescriben los procedimientos que deberán adoptarse ante el surgimiento de una situación contraria a los intereses de las partes o se desprenda la existencia de daños en las mercancías que intervienen en el transporte multimodal. En efecto, al tratarse de la revisión de los paquetes, deberá realizarse por el consignatario, en el primer día después de la entrega de los mismos por el operador, y si al examinarlas se encuentra algún indicio de daño o pérdida, deberá notificarse en el mismo día, al operador, sus empleados o

quien actúe por cuenta de él; *a contrario sensu*, podrá presumirse que estuvo conforme –acto consentido– con el operador a la entrega de la mercancía. Pero si el daño o pérdida no puedan apreciarse a simple vista, el plazo para informar será de seis días, a partir del momento en que las mercancías fueron puestas a disposición del consignatario.

El operador dispondrá de 90 días para efectos de notificar alguna inconformidad o reclamación al expedidor, a partir de la fecha en que se presentó el daño o a partir de la fecha en que se hizo entrega de la mercadería ante el consignatario.

Para iniciar un juicio o procedimiento arbitral, supuesto de alguna inconformidad con los efectos presentados en la fase del transporte multimodal o los reclamos supervenientes, será de dos años, pero no será válido si no se realiza la notificación por escrito dentro de los primeros seis meses, a partir de la entrega de las mercancías. La notificación por escrito deberá contener los detalles principales del reclamo, así como su naturaleza. En la misma dirección, el límite de prescripción de las reclamaciones podrá prorrogarse antes de su término, siempre que sea solicitado así por el reclamante.

Al iniciarse la acción ante un tribunal de competencia, la jurisdicción deberá circunscribirse en los siguientes lugares:

- a) El establecimiento principal o residencia habitual del demandado;
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que se encuentre ahí alguna representación del demandado;
- c) Lugar donde las mercancías fueron tomadas o lugar en que fueron entregadas;
- d) Lugar especificado o consignado en el documento de transporte multimodal.

6) Disposiciones complementarias:

Contiene las estipulaciones contractuales del documento de transporte multimodal, y también se incluyen las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa.

7) Cuestiones aduaneras:

En este segmento se establece un régimen de tránsito aduanero, el que deberán tener en cuenta los estados contratantes del convenio; en particular el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará precisamente de conformidad al régimen en comento y se sustenta bajo un esquema que consiste en otorgar facilidades al tránsito de mercancías que sean transportadas multimodalmente, sólo para aquellos países en los que no se encuentre el origen o el destino de la mercancía. Pero no se excluye la recaudación por parte del país en tránsito, determinadas cuotas por concepto de gravámenes establecidos en los reglamentos nacionales, ya bien sea por seguridad o sanidad pública, así como no excluye la recaudación generada por el uso de algún determinado servicio al transporte en tránsito. La última parte que debemos agregar, es con respecto al documento en que se registran los datos e informaciones requeridos por la operación de tránsito aduanero, el cual es denominado como Documento de tránsito aduanero.

8) Cláusulas finales:

Dispone sobre los procedimientos normales en los convenios internacionales, en lo particular trata de la firma, ratificación, adhesión, reservas, entrada en vigor, fecha de aplicación, revisiones y denuncia.

3.3 Especificaciones de los buques en el aspecto técnico y naval.

El apartado correspondiente al presente estudio se desarrolla sobre elementos propiamente materiales o físicos, ya que al tratar las especificaciones de los buques, exige describir los caracteres principales y los instrumentos auxiliares o accesorios del que disponen para su óptimo funcionamiento, frente a las actividades industriales, comerciales y los servicios que en sí constituyen el complejo campo de sus operaciones. No trataremos el campo de las embarcaciones que tenga por finalidad la investigación oceanográfica o los trabajos de exploración sobre el lecho submarino, la extracción del hidrocarburo u otros minerales de los fondos marinos, el tendido de ductos, cables o tuberías submarinos. Así como no incluimos en este marco contextual, aspectos relacionados a los artefactos navales, las plataformas marinas u otros instrumentos similares, ya que son temas no relacionados a los objetivos iniciales de nuestra investigación y que no involucran directamente al tema central, objeto del presente estudio, por una parte. Otra situación es que no contamos con la información suficiente y amplia que nos permita describir algunos de los aspectos más generales de cada uno de los apartados.

En otro apartado desarrollaremos un cuadro que contenga los principales navios, así como sus aplicaciones respectivas, en relación al marco de su desempeño comercial y en función a las especificaciones principales que los caracterizan.

Los buques disponen de una amplia infraestructura que les permite desenvolverse en las operaciones marítimas; en efecto, los buques son construcciones que implican, tanto tecnología como un apartado enorme del espectro industrial que han hecho posible la construcción de diversos implementos, tanto fijos como los accesorios que configuran la unidad del buque. Advertimos, que de ningún modo podemos considerar a la embarcación desarmada o fraccionada para fines de la actividad del transporte internacional de mercaderías, es por ello, que en el

siguiente segmento nos permitimos describir los elementos fijos¹⁶⁸ más importantes del que disponen, prácticamente la totalidad de las embarcaciones, entre los más importantes, podemos señalar los siguientes:

- Bancada.- Superficie plana destinada a la maquinaria de una embarcación;
- Bao.- Se compone de la parte estructural, metálica que atraviesa de un costado (derecho) al otro extremo (izquierdo) de la embarcación, constituye así un eje que sostiene tanto las cubiertas, refuerza el fondo y también los costados del buque;
- Casco.- Complejo estructural de baos, cuadernas, quilla, asimismo, el forro que constituye en sí el cuerpo de una embarcación. Pero no incluye los mástiles, plumas ni las máquinas;
- Manga.- La anchura de un buque;
- Quilla.- Viga metálica que corre longitudinalmente de la proa a la popa;
- Proa.- Topográficamente es la parte delantera de la embarcación;
- Popa.- Topográficamente es la parte trasera de la embarcación, área en que se ubica el timón y la hélice;
- Hélice.- Instrumento mecánico que dispone de al menos dos o más aletas helicoidales, cuya función principal es la transformación de la energía mecánica en impulso y propulsión de las embarcaciones;
- Porta hélice.- Se integra de un eje rígido que facilita el mecanismo de operación de la hélice;
- Arboladura.- Conjunto de mástiles y plumas del buque;
- Mamparos.- Paredes que separan longitudinal o transversalmente los diversos compartimientos de un buque;
- Bodegas.- Son las estaciones interiores de un buque, destinadas para guardar las mercancías transportadas;

¹⁶⁸ Cfr. Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, *Terminología Marítima-Portuaria*. D. O. F. Núm. 5, tomo DCV, México, lunes 9 de febrero de 2004, pp. 20, 25, 35, 39, 46 y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Cómo Exportar... Op. cit.*, pp. 195-197.

- Cuaderna.- Las piezas simétricas que junto con la quilla forma parte del casco;
- Escotillas.- Aberturas rectangulares o cuadradas ubicadas en la cubierta de la embarcación, permiten introducir o extraer mercancías de las bodegas o sus espacios interiores;
- Plumas.- Pieza de acero que permite manipular, en el interior del buque las mercancías de grandes pesos;
- Winches.- Máquinas empleadas para levantar las mercancías;
- Borda.- El costado exterior de un buque, permite la protección de la tripulación, la carga y al buque;
- Cubierta.- Los pisos en que se divide el buque en sentido horizontal;
- Helicubierta.- Se compone de una zona de aterrizaje para helicópteros, construida especialmente en un buque, comprende toda estructura, dispositivos contra incendios y cualquier otro necesario para garantizar la seguridad de las operaciones de los helicópteros;¹⁶⁹
- Entrepuentes.- Las cubiertas de las que dispone la bodega, sirven para separar y almacenar la carga.

En relación a las áreas de las que disponen los buques, tenemos además de las bodegas, otras que son de especial importancia para la operación de los mismos, estas zonas son numeradas en forma concisa por la obra institucional, denominada Comercio Exterior, al respecto dice:¹⁷⁰

- "Puente de Gobierno: lugar destinado a la dirección de la navegación.
- "Habilitación: destinada a los alojamientos de la tripulación.
- "Cámara de máquinas: es la zona motriz de la embarcación.

¹⁶⁹ Cfr. "Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado". D.O.F. Núm. 16, tomo DCVI, México, lunes 22 de marzo de 2004, p.91 (segunda sección).

¹⁷⁰ ESCUELA SUPERIOR DE GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING, Comercio Exterior... Op. cit., p. 715.

- "Zona de carga: pudiendo ser destinada a cargas sólidas (bodegas) o cargas líquidas (tanques).
- "Doble fondo: destinado para el depósito de combustible.
- "Piques: contiene agua de mar (lastre) necesaria para la navegación".

Existe una gran cantidad de buques, según las características propias de la infraestructura naviera y aspectos relacionados a su utilidad, y vinculados a la transportación marítima de las mercaderías. Un ejemplo en la modernización de los navíos lo constituye el buque *Lash*, el portacontenedores o celular, el tanque, el granelero y el mineralero; sin embargo, de acuerdo al apartado que concierne a la presente investigación, sólo trataremos las generalidades más necesarias que al respecto son estudiados en diversas fuentes; en referencia al apartado, únicamente estamos obligados a sistematizar la información recabada en las obras de consulta.¹⁷¹ A grandes rasgos se han establecido determinadas clasificaciones con la finalidad de agrupar las embarcaciones según sus propias funciones; el criterio que prevalece en las taxonomías es según las características de las mercancías que transportan, al respecto tenemos los siguientes:

- Buques para carga seca. Este tipo de buque fue diseñado para transportar todo tipo de mercancía, ya sea seca o sólida, granel o fraccionada, para ello disponen de aparejos, grúas, plumas y otros instrumentos que desde las escotillas ubicadas en la cubierta, les permite estibar la mercancía en el interior de la bodega;
- Buques frigoríficos. Buques que están provistos de un sistema especializado que permite conservar los productos perecederos que requieren refrigeración;
- Buques pesqueros. Navíos que son utilizados para la captura de especies marinas o los recursos pesqueros;

¹⁷¹ Cfr. *Idem*; Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, *Terminología Marítima-Portuaria... Op. cit.*, pp.22-23 y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Cómo Exportar... Op. cit.*, pp. 96-100.

- Buques de carga general. Estos navíos se caracterizan precisamente porque son óptimos para el transporte de todo tipo de mercancías; disponen así de una o varias cubiertas que les permite almacenar, ya sea por separado o en conjunto, la mercadería heterogénea que se transporta. Para realizar la manipulación de la carga, disponen de grúas, plumas y de los denominados winches, y por medio de las escotillas de la cubierta principal se realizan las operaciones necesarias que permiten colocar las cargas en las bodegas respectivas;
- Buques graneleros. Estos son característicos porque no disponen de condiciones que permitan la introducción de instrumentos mecánicos en sus cubiertas para la manipulación de la carga, sino que depende en todo momento de las instalaciones portuarias para la realización de la carga y descarga. Fueron diseñados para transportar grandes volúmenes de cargas sueltas, tales como minerales, sal y otros granos;
- Buques tanques. Dichas embarcaciones conocidas también como buques cisterna, son especializadas en materia de transportación de carga líquida, disponen del casco que se encuentra dividido en varios tanques para efectos de preservar el buen manejo de la carga. Además son ideales para el transporte de petróleo, gas licuado, químicos, ácidos, ya que disponen de un sistema de bombeo que facilita la descarga de la mercancía;
- Buques de carga mixta. Se trata de buques que disponen de la más amplia facilidad para transportar diversas mercancías, a la vez, es por ello que les permite conservar un alto grado de rentabilidad por las condiciones que reúnen, permitiéndoles el traslado de variadas mercancías. Entre sus características principales son sus cubiertas reforzadas para recibir aquellas mercancías indivisibles, están equipadas con plantas eléctricas para conservar los contenedores frigoríficos,

- cuentan con cisternas para los líquidos y además disponen de rampas de acceso para los equipos rodantes;
- Buques polivalentes. Naves construidas o adaptadas para el transporte de carga general, ya sea en contenedores o en forma fraccionada;
 - Buques portacontenedores. Estas naves, mejor conocidas en el medio naval con el nombre de buque celular, debido que el casco está seccionado mediante mamparos en sentido transversal y vertical que constituyen las bodegas del buque; se trata de buques que disponen de equipamiento propio, el cual consiste en un puente grúa, extendido a lo largo de toda la cubierta y con acceso a todas las bodegas. Debemos admitir que estas embarcaciones están dotas de importantes unidades de refrigeración, a las que se conectan todos los contenedores frigoríficos que se transportan a bordo. Ahora en relación a la infraestructura del que se dispone, se trata de equipos propios –equipos idóneos– para el manipuleo de los contenedores, normalmente se realiza a través de la grúa pórtico, ya que los operadores con alto nivel de adiestramiento técnico, realizan la manipulación de la carga sin el mayor grado de riesgos posibles en la generación de accidentes o peligros a la vida humana;
 - Buques de transbordo roll on/roll, off/ro-ro o buques rampa. Estos disponen de una infraestructura especializada para la carga y descarga de diversos equipos móviles, ya que cuentan con rampas traseras o laterales que permite el acceso de la mercancía rodante hacia las bodegas respectivas, tales como: automóviles, camiones, remolques o trailers; en sí todas las unidades de arrastre y vehículos. Además disponen de ciertos equipos de manipuleo para la mercancía no rodante, así como el empleo del remolque esclavo o los carros elevadores que se encargan de transportar los contenedores hacia las bodegas de la embarcación;
 - Buques porta barcazas o buques lash. En término lash alude al traslado o la incorporación de la barcaza a bordo del buque. Se trata de una

embarcación con altos estándares técnicos, considerado como buque madrina, ya que en su bodega se colocan pequeñas embarcaciones en forma rectangular, y sus cargas respectivas. En la fase de manipulación de las barcazas, se emplea una grúa que corre sobre rieles de proa a popa, es como se levantan las barcazas y se transportan a las bodegas, a su vez, de las bodegas se transportan mediante grúas a la superficie acuática;

- Buques catamaran bacat. Estos navíos desempeñan una función similar al buque lash, pero con una estructura diferente, ya que el manipuleo de las barcazas se realiza, mediante un ascensor que es incorporado al mecanismo de la embarcación;
- Buques seabee. Estas embarcaciones desempeñan el transporte de barcazas, mediante un mecanismo diferente; difiere en el manejo de las mismas. En efecto, las barcazas son conducidas a la popa, mediante un remolcador y se colocan sobre la plataforma de un ascensor, con la instrumentación de los winches del navío, pero ya en la cubierta son deslizadas por medio de rodillos y un transportador que los conduce a la parte de la cubierta;
- Buques oceánicos. Estos buques son similares a los portacontenedores, sólo que difiere en aspectos de su respectivo itinerario, y es que los buques oceánicos ofrecen sus servicios sólo entre los principales puertos mundiales, en que transportan grandes unidades de TEU's (*Transport Equivalent Units*) contenedorizados.

Como hemos visto la infraestructura de la marina mercante es extensa, ya que sus operaciones comerciales en materia de transporte están ligadas a las características propias de la embarcación, así por ejemplo un buque portacontenedores no es viable para la carga de hidrocarburos, gas o ácidos, o en su defecto, el buque porta barcazas no puede llevar a cabo la transportación de

mercancía rodante, y a sí sucesivamente, cada navío tiene implicación en el medio comercial e industrial de acuerdo a su naturaleza.

En el mismo reglón que corresponde a los demás implementos que las embarcaciones deberán reunir, se encuentran los dispositivos náuticos que no pueden excluirse de llevar a bordo; es así que todos los buques construidos a partir del 1 de julio de 2002, o posterior a esta fecha, deberán cumplir con estos requisitos, considerados a partir de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974,¹⁷² con aprobación del 5 de diciembre de 2000, cuya vigencia se inició a partir del 1º de julio de 2002, entre los más importantes son:

- Un compás magistral magnético, instrumento que permitirá precisar el rumbo del buque y será enlace de datos visuales al puesto principal de gobierno;
- Un taxímetro o dispositivo de marcación de compás, aparato usado en la navegación, mediante la obtención de marcaciones y ángulos, que proporcionan la situación de la embarcación en un arco de hasta 360º;
- Carta náutica, cartografía que contiene importante información sobre las profundidades registradas mediante el sondeo, la naturaleza del fondo, los peligros y la ayuda de la navegación, así como la configuración, las características de la costa y los mares que permiten precisar la rutas señalizadas, referencias para mantener el control del buque durante la navegación;
- Un receptor para el sistema mundial de navegación por satélite;
- Un sistema de radionavegación terrestre que pueda utilizarse durante la travesía, para rastrear la situación del buque con medios automáticos;

¹⁷² Cfr. "Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado"... *Op. cit.*, p. 84 (segunda sección) y p. 65 (tercera sección).

- Un teléfono u otro medio de comunicación para mantener comunicado al puesto de gobierno ante las situaciones de emergencia;
- Un sistema de alarma contra incendios que permita detectar, mediante sensores la presencia de humo o fuego en cualquiera de los compartimientos del buque.

Después de haber examinado, en términos generales, los componentes más importantes de las embarcaciones, nos disponemos en sostener que las embarcaciones constituyen algo más que un mero mueble, sino que constituye una universalidad de hecho, esto es por la complejidad sus elementos que lo integran, cuya individualidad aislada pierde efectos y concurre a una construcción unitaria para el ejercicio de la navegación y los efectos que implica en el transporte de mercaderías.

3.4 Servicios que ofrecen los buques en materia de transporte marítimo y otras aplicaciones.

En este segmento buscamos desarrollar no en forma exclusiva el desempeño del transporte marítimo, sino que pretendemos un estudio con diversas vertientes, vinculadas al contexto de las actividades que se realizan en torno a la explotación de embarcaciones, parte total que integra nuestro tema de análisis. En estos términos nos permitimos proceder al siguiente estudio.

Las embarcaciones constituyen parte fundamental del Derecho de la Navegación, y a falta de aquéllas, las normas jurídicas de la navegación pierden su razón de ser. Así, los múltiples usos y aplicaciones que desempeñan los navíos, constituye materia de regulación para la apasionante rama jurídica de la navegación; lo relativo al transporte internacional de mercaderías, la pesca, el tendido de cables y ductos submarinos, la investigación científica, el deporte, auxilio naval, el

remolque de buques, y muchas actividades más que se cumplen por medio del ejercicio de la navegación.

Desde es espectro económico y comercial, el eje del transporte internacional de mercancías que se desenvuelve en el plano del comercio marítimo, se desarrolla sobre dos mercados distintos, según el estudio que presenta el tratadista José David Enríquez Rosas, al respecto dice:¹⁷³ "*Transporte marítimo de línea regular*. Esta forma de prestación del servicio conocida internacionalmente por el vocablo inglés de *liner*, está destinada a la prestación de servicios a pequeños y medianos cargadores, y ofrece un servicio que cubre itinerarios geográficos preestablecidos, con escalas y precios fijados también de antemano¹⁷⁴ (...).

"*Transporte marítimo en régimen de fletamento*. Esta segunda modalidad comercial del transporte marítimo de mercancías¹⁷⁵ conocida internacionalmente bajo el término inglés de *tramp* se basa en la libre contratación de buques en el llamado *mercado de fletes* organizado entre cargadores que tienen grandes volúmenes de mercancías para transportar y navieros que disponen de buques adecuados por sus características y situación geográfica en las fechas de embarque. A diferencia del transporte de línea regular, aquí no existen tarifas prefijadas por bloques de navieros, sino en principio suele haber una verdadera negociación en situación efectiva de mercado".

Es de entenderse que existe clara distinción, entre el servicio que ofrece la línea regular (*liner*) y el servicio de fletamento (*tramp* o *trampa*), que a su vez, es conocido como "servicio de transporte vagabundo o carguero". Este se caracteriza

¹⁷³ ENRIQUEZ ROSAS, José David, "*Transporte Internacional de Mercancías. Una introducción al régimen jurídico general del transporte de mercancías. Especial incidencia en el ámbito informacional*". Porrúa, S.A., México, 1999, pp.318-319.

¹⁷⁴ Se desprende que existen determinadas ventajas en el servicio de línea regular, además de ofrecer al cargador o embarcador escalas frecuentes, tarifas relativamente estables. También es idónea para el tráfico de carga general y contenedorizada.

¹⁷⁵ En el régimen de fletamento es muy común la carga homogénea en grandes volúmenes. Se emplea para movilizar hidrocarburos, minerales, maquinarias, productos agroindustriales, y una variedad más de productos.

por la falta de ruta definida, ya que pueden cubrir cualquier ruta en el tráfico mundial, no disponen de itinerarios fijos y buscan carga en diferentes puertos; normalmente para su contratación se realiza mediante los contratos de fletamento, y que el buque puede ser empleado para distintos fines, entre ellos la carga de mercancías, ya sea del fletador o de un tercero que se vale del fletador para realizar la carga y el transporte de sus mercancías, surge entonces la póliza de fletamento que constituye el documento principal en que se establecen las condiciones de este contrato. Asimismo, en relación al flete, no existe tarifa definida, sino que prevalece la negociación entre el fletante y el fletador, en que se tomará en consideración, si el contrato de fletamento es para un solo viaje, la cantidad y el género de la mercancía o bien si el contrato será por un determinado tiempo (días, semanas o meses). En tanto, que los servicios de la línea regular, se desenvuelve en un esquema comercial totalmente distinto, ya bien sea en sus modalidades de conferencias de fletes, armadores independientes –armadores que no pertenecen a ninguna de las conferencias– o a través de los consorcios, que se disponen para la explotación de la línea regular, el criterio que prevalece es el servicio de transporte que presenta itinerarios geográficos regulares, en que se incluyen fechas programadas de llegadas y salidas, rutas fijas preestablecidas, puertos fijos y precios o tarifas preestablecidos.

Para el ejercicio de la operación naval se requiere de dos elementos importantes, instrumentos substanciales del Derecho de la Navegación, es decir, el comercio marítimo que ya fue analizado (en la parte inicial del capítulo en comento) y la navegación como elemento técnico en las operaciones navegables. En efecto, la navegación marítima dice el Diccionario Jurídico Mexicano:¹⁷⁶ “(...) Es el desplazamiento de un buque sobre el mar en la realización del tráfico marítimo”.

¹⁷⁶ “*Diccionario Jurídico Mexicano*”. 13ª Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Porrúa, S. A., México, 1999, p. 2180.

Desde el aspecto de la navegación, podemos advertir que se trata de un elemento determinante en todas las operaciones marítimas, ya que las embarcaciones han sido proyectadas y construidas para la realización de las funciones de navegación, en mayor preponderancia para las embarcaciones que intervienen en el tráfico marítimo de mercancías. Pero, a su vez, es de estimarse que no constituye apartado fundamental en todas y cada una de las embarcaciones, pues la actividad mercantil,¹⁷⁷ permite que las embarcaciones cumplan diversas aplicaciones en su estancia marítima, pueden desempeñar la función de laboratorio oceanográfico, escuela naval, bodega de artefactos navales, policía naval, hotel flotante, artillería naval, plataforma para el aterrizaje o el ascenso de aeronaves, entre otras muchas funciones que desempeñan los buques, sin que implique necesariamente la actividad de transporte internacional de mercancías a través de la navegación.

Pero al tratarse de la navegación como la actividad fundamental en el tráfico marítimo, se requiere apuntar diversos tipos de navegación que se realiza en las operaciones navales, al respecto la legislación nacional contempla tres tipos, y que citamos a continuación:

"Artículo 32. La navegación que realizan las embarcaciones se clasifican en:

- "I. Interior. Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;
- "II. De cabotaje. Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y
- "III. De altura. Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros".¹⁷⁸

¹⁷⁷ Con toda razón la doctrina jurídica ha reconocido que para efectos de agrupar las diversas funciones que desempeñan los buques, según los usos y aplicaciones para cada uno de los fines particularizados, se aplica entonces la figura contractual de utilización y explotación de las embarcaciones.

¹⁷⁸ Ley de Navegación, *op. cit.*, artículo 32.

En el medio marítimo encontramos algunas funciones especiales que realizan determinados buques, esto es de acuerdo a las condiciones portuarias, si existen dificultades para las demás embarcaciones llevar a cabo operaciones de carga o descarga de los paquetes, se presentan en auxilio otros navíos, surge así los servicios portuarios de carácter complementario; en este rubro encontramos el desempeño de otras embarcaciones, distintas a las estudiadas en el tema anterior, entre otras son:¹⁷⁹

- Las gabarras. Son barcos pequeños y chatos que cumplen funciones determinantes en asistencia de grandes embarcaciones; útiles en la carga y descarga de los paquetes, principalmente en los puertos de acceso restringido a buques de gran tonelaje y ante la falta de infraestructura portuaria para su arribo, es entonces que se apoyan en las gabarras, ya que son compatibles para el transporte de carga contenedorizada o paletizada;
- Las barcazas (alijador, panga, chalán o lanchón). Hemos apuntado que las barcazas son pequeños barcos en forma triangular, fondo plano y sin propulsión propia que desempeñan funciones específicas para el transporte de mercancías, desde la bodega del lash hacia la superficie del agua, a su vez, del costado del buque hacia la cubierta. Las barcazas son útiles en una conexión entre el mar y los ríos, consecuentemente exige llevar a cabo la navegación fluvial o lacustre;
- Los remolcadores. Estos remolcadores desempeñan funciones importantes en los puertos, ya que realizan maniobras de atraque y desatraque para otras embarcaciones;
- Las dragas. Embarcaciones que cuentan con dispositivos especiales (maquinaria) para extraer roca o arena del fondo de los puertos, ríos o

¹⁷⁹ Cfr. Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, *Terminología Marítima-Portuaria...* Op. cit., p.33 y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Cómo Exportar...* Op. Cit., p. 100.

canales y conservar así la profundidad adecuada que requieren los buques.

Hemos considerado que el apartado del comercio internacional, exige la operación y explotación de las embarcaciones en combinación con los otros medios de transporte. Pero con mayor determinación, la explotación de los buques en sus diversas manifestaciones, facilita el flujo de los bienes y servicios en un sector estratégico para el desarrollo de los países ribereños. Las riquezas se encuentran en los mares y océanos, consecuentemente los países que orientan sus políticas económicas a este renglón, obtienen grandes rendimientos económicos y sus resultados se concretizan, a través de la entrada de divisas a su economía, tráfico marítimo internacional más fluido, mejor dieta alimenticia –con la explotación de los recursos pesqueros– a favor de la población, incremento de la marina mercante, explotación de las riquezas del subsuelo marino, entre otros.

3.5 La regulación jurídica-contractual en la utilización del buque para el transporte marítimo internacional de mercancías.

Antes de iniciar nuestro estudio que corresponde como eje principal, el desempeño del transporte y el desarrollo del comercio que asocia la actividad mercantil internacional, entre los pueblos en su más amplia extensión, es decir, el comercio vía marítima internacional, específicamente en el segmento de las mercaderías, conviene precisar que los rubros de esta sección comprende: el contrato de transporte internacional de mercancías –parte central y eje de nuestro tema que corresponde al presente segmento de nuestra investigación–, las diversas formas de contratación y el análisis documental de los principales contratos empleados en el transporte de mercaderías. En estos términos damos inicio a esta sección que comprende el apartado jurídico más importante en el sector del transporte marítimo internacional.

Para proceder en nuestra exposición, en primer lugar debemos tratar sobre el concepto que encierra el contrato de transporte internacional de mercancías; así desde el ángulo económico implica la explotación comercial de una embarcación, mediante el traslado internacional de mercancías, en que intervienen dos puertos situados en países diferentes, en tanto desde el plano jurídico, intervienen otros elementos –más complejos– que determinan, en todo momento el aspecto contractual del transporte marítimo internacional, entre ellos: la relación jurídica entre los contratantes (porteador-cargador-consignatario/destinatario; fletante-fletador-cargador-consignatario/receptor y fletante/transportador o porteador-fletador/cargador-receptor/consignatario); la elección del instrumento jurídico aplicable al transporte acuático, cualquiera que sea su denominación siempre que cumpla con los elementos jurídicos y económicos que conduzca al traslado de mercaderías por la vía marítima internacional; las normas jurídicas aplicables, además de las Reglas de la Haya, las Reglas Wisby, las Reglas de Hamburgo, y desde luego la cláusula paramount y las demás cláusulas sustanciales que regulan la operación; las especificaciones de rutas e itinerarios del buque; las condiciones de entrega de las mercaderías, constituyen aspectos relevantes en materia de contratación de utilización y explotación de buques. Pero nuestro objetivo, además de agregar los principales datos que intervienen en la esfera jurídica es, a su vez, puntualizar sobre el concepto del mismo, el particular, tenemos que nuestra Ley al regular el contrato de transporte de mercancías por agua, dice:¹⁸⁰ "Artículo 98. Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario".

En el plano internacional –interviene un elemento clave de la operación náutica, es decir, la navegación de altura– se desprende un concepto diverso citado por las

¹⁸⁰ Ley de Navegación, artículo 98.

Reglas de la Haya, expone:¹⁸¹ "Contrato de transporte se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirve como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento". En tanto, las Reglas de Hamburgo, dice:¹⁸² "Por contrato de transporte marítimo se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo".

La distinción fundamental entre ambos conceptos numerados, es la referencia que se establece en las Reglas de la Haya sobre la póliza de fletamento, sólo si se emite mediante el conocimiento u otro documento similar se reconocerá entonces el carácter de contrato de transporte. Pero debemos admitir que la póliza en sí no constituye por sí solo el carácter de conocimiento, sino que se requiere que en virtud de un contrato de transporte se manifieste mediante un conocimiento o documento similar. Por otra parte, el concepto que refiere las Reglas de Hamburgo, recurre al acierto al señalar que cualquier otro medio de transporte – que involucre las vías marítimas navegables– se entenderá contrato de transporte marítimo, ya que considera que sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

Es sin duda polémico cada uno de los elementos que refieren los contratos, de ahí nuestro interés por anotar nuestro propio concepto, al respecto consideramos que el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, es aquél acto jurídico de carácter internacional, en el cual una persona denominada porteador, se compromete con otra denominada cargador a transportar mercaderías de un

¹⁸¹ Reglas de la Haya, artículo 1º, b).

¹⁸² Reglas de Hamburgo, artículo 1.6.

lugar a otro por las vías marítimas navegables, mediante el pago de un flete a fin de hacer llegar las mercaderías al destinatario.

Después de haber examinado la parte conceptual, corresponde saber sobre la naturaleza jurídica del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías; en efecto, tenemos que dispone de las siguientes características:

- Es un contrato nominativo, ya que se encuentra regulado por diversas fuentes de derecho nacional e internacional, estos son: artículo 75, fracción XV del Código de Comercio; artículos 98 y siguientes de la Ley de Navegación; artículos 1794, 1796 y siguientes del Código Civil para el Distrito Federal; artículo 1º, b) de las Reglas de la Haya y el artículo 1.6 de las Reglas de Hamburgo;
- Es un contrato real, porque además de la manifestación de la voluntad entre las partes, se requiere de la entrega de mercaderías que serán transportadas;
- Es consensual, porque requiere del consentimiento de las partes que configura las solemnidad de dicho contrato;
- Es internacional, en el sentido que involucra al menos dos países diferentes;
- Es sinalagmático, dado la bilateralidad del transporte marítimo, se generan obligaciones recíprocas entre los contratantes;
- Es oneroso, la actividad que realiza el porteador, exige un pago, contraprestación denominada flete que deberá ser cubierto por el cargador y si el porteador otorga crédito, será pagado por el consignatario;
- Es de adhesión, los contratos que se documentan a través del conocimiento de embarque, por regla general son formularios impresos con las condiciones de la compañía naviera, en tanto las posibilidades del

- margen de negociación son reducidas. Pero no así en las pólizas de fletamento, en que pueden modificarse ciertos elementos de la póliza-tipo;
- Es de ejecución duradera, es decir, que el transporte de mercancías no se agota al instante de celebrarse el contrato, sino que deberá realizarse entre diversas operaciones, entre las siguientes: en los transportes, la manipulación, el almacenamiento y la entrega;
 - Conmutativo, en que las prestaciones se encuentran determinadas desde al momento de celebrarse el contrato.

Para proceder al desarrollo de cada uno de los apartados que comprende este segmento del contrato transporte marítimo internacional de mercancías, es apremiante hacer una distinción entre el contrato del mismo género y el conocimiento de embarque que al respecto pudiera generar cierta confusión, entre ambos instrumentos. En efecto, nuestro criterio es que el conocimiento es similar a un título de crédito, ya que en él se consigna el derecho de propiedad, a su vez, la disposición de las mercancías a favor del consignatario e inclusive puede endosar el documento a nombre de un tercero. Pero fundamentalmente se entiende que es y reúne las condiciones de un título-valor, en que se expresa en forma literal el derecho del tenedor, ya que el título-valor es la documentación necesaria para ejercitar el derecho literal que en ella se consigna; pero además es un título ejecutivo para exigir la entrega de las mercaderías por parte de su titular. Pero no así, el contrato de transporte de mercancías por mar; si bien es cierto que ambos son instrumentos jurídicos vinculados al traslado de la carga por agua, a través de los medios técnicos de la navegación, pero la nota particular está, en que el conocimiento es un anexo necesario del contrato que integra los términos de la contratación, expresados mediante cláusulas.

En el apartado de la regulación jurídica internacional, ambos instrumentos se encuentran claramente regulados, en el caso del conocimiento de embarque en el artículo 5 de las Reglas Wisby, citado en el apartado precedente; por otra parte, el

contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, encuentra su regulación en el artículo 2º de las Reglas de Hamburgo que a la letra dice:

“Artículo 2. “Ámbito de aplicación:

“1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

“a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o

“b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, esté situado en un Estado contratante, o

“c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto, esté situado en un Estado Contratante, o

“d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o

“e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

“2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán fuere cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

“3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque, si este regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

“4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se

efectúa en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo".¹⁸³

De las aportaciones apuntadas, se desprende entonces una nota fundamental que surge entre el contrato de transporte marítimo o contrato de porte —expresión tautológica— y el conocimiento, es precisamente que el contrato es formalizado en el conocimiento de embarque o documento similar y además constituye un título para el transporte de mercancías por la vía marítima internacional.

Haber concluido algunos aspectos generales de la contratación de buques para el transporte de mercancías, corresponde analizar por separado, los principales contratos que nos hemos propuesto desde inicios de nuestra exposición, en el siguiente orden:

I Contrato de transporte internacional de mercancías por la vía marítima, mediante conocimiento de embarque.

En primer término, debemos atender el concepto y al respecto las Reglas de Hamburgo, establecen:¹⁸⁴ "Por conocimiento de embarque se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento, según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador".

Del concepto señalado, se desprenden los siguientes elementos:

¹⁸³ Reglas de Hamburgo, artículo 2, *op. cit.*

¹⁸⁴ *Idem*, párrafo 7, artículo 1º.

- El conocimiento indica que las mercancías fueron recibidas a bordo por parte del armador, porteador o su representante, en cuyo caso se emite el conocimiento con la leyenda: "Recibido a bordo" ó "recibido para embarque", si es que las mercancías no fueron depositadas a bordo de la embarcación y sólo se depositaron en un sitio designado por el porteador;
- Implica la celebración del contrato de transporte de mercancías por mar;
- El conocimiento contiene los términos en que se realizará la operación marítima, consistente en la transportación;
- El conocimiento como título de crédito, puede expedirse a título nominativo, a la orden o al portador.

En términos de la taxonomía adoptada para los conocimientos de embarque, existe un número extenso, según los criterios y aspectos que define cada una en particular, así por ejemplo la clasificación que nos proporciona el investigador mexicano Eusebio Salgado, tenemos:¹⁸⁵

- Conocimiento embarcado. Documento que se extiende, en tanto las mercancías ya se encuentran en las bodegas del buque;
- Conocimiento recibido para embarque. El documento provisional que se expide al momento de entregar las mercancías a la compañía naviera para que sean embarcadas, que deberá canjearse por otro conocimiento al momento que las mercancías sean puestas a bordo;
- Conocimiento nominativo. Se hace constar el nombre del consignatario de las mercaderías o del cargador. Su transmisión se realiza mediante endoso a favor de un tercero, en cuyo caso deberá hacerse del conocimiento del porteador o su representante;

¹⁸⁵ Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional". Instituto de Investigaciones Jurídicas-Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994, pp. 24-31.

- Conocimiento a la orden. Se realiza mediante la expresión "a la orden" y después se hace constar el nombre del consignatario de las mercaderías o del cargador, asimismo, se requiere del endoso para su transmisión;
- Conocimiento al portador. En este conocimiento sólo queda legitimado el poseedor o tenedor del documento;
- Conocimiento mixto o combinado. Es el que abarca una variedad de diferentes modos de transporte, entre el aéreo, terrestre, marítimo o ferrocarrilero hasta arribar al lugar de su destino de aquéllas mercaderías;
- Conocimiento directo. Es el conocimiento que establece las obligaciones del porteador, durante las operaciones de transporte marítimo, inicia desde el momento que recibe las mercancías en el puerto de embarque, y termina hasta su descarga en el muelle del puerto de destino;
- Conocimiento de embarque pagado. Indica que el transporte fue pagado desde el puerto de origen, así como se relaciona a la compraventa en términos CIF (costo, seguro y flete). En términos generales significa que el flete corre a cargo del embarcador o del vendedor;
- Conocimiento por cobrar. Indica que el flete será a cargo del consignatario o destinatario, en términos FOB (libre a bordo);
- Conocimiento ad valorem. Conocimiento en que el embarcador declara el valor total de las mercancías que se van a transportar. Este se expide ante posibles riegos, ya sea de pérdida, deterioro o daño total o parcial de las mercancías, y así el armador responde sobre el valor declarado;
- Conocimiento ordinario. En este no se declara el valor de las mercancías, por lo que es desconocido por el porteador;
- Conocimiento de forma larga. Conocimiento en que se especifican todas y cada una de las cláusulas correspondientes, así como los términos en que se realizará el transporte de mercancías;

- Conocimiento de forma corta. Es el conocimiento que normalmente emplea el naviero o el armador y que constituye un documento simplificado;
- Conocimiento negociable. En este documento se facilita el traspaso, la cesión o el endoso;
- Conocimiento no negociable. Documento que no puede endosarse, cederse o traspasarse;
- Conocimiento limpio. Se reconoce como limpio por parte del naviero o armador, sólo si las mercancías se encuentran en buenas condiciones, es entonces que no existe ninguna anotación en el documento;
- Conocimiento sucio. Se expide si las mercaderías presentan averías, embalajes insuficientes, faltantes, sobrantes u otras condiciones análogas que presenten las mercaderías al momento de estibarse en las bodegas del buque. Pero que deberá hacerse anotaciones en el conocimiento a fin de liberar de responsabilidades al porteador, y los paquetes se transportarán sólo bajo la responsabilidad del cargador.

Una vez examinados los diferentes tipos de conocimientos, corresponde a la siguiente sección especificar los elementos que reúnen los conocimientos de embarque, descritos en términos de la Ley respectiva, dice: "Artículo 100. El conocimiento de embarque deberá contener:

- "I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- "II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- "III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- "IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- "V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- "VI. Indicación si es flete cobrado o por cobrar;

- "VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- "VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- "IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y
- "X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua".¹⁸⁶

En la regulación internacional del conocimiento de embarque se desprenden otros elementos importantes, citados en las Reglas de Hamburgo, y para efectos de resumir el contenido del documento de embarque, sólo hemos considerado destacar aspectos preponderantes, en el siguiente orden:¹⁸⁷ El artículo 15 del citado Convenio, contiene los requisitos principales para la expedición del conocimiento, indica que deberá contener datos sobre la naturaleza general de las mercancías, las marcas, las piezas, cantidad o peso, una declaración expresa sobre su carácter peligroso; el estado de las mercancías; nombre y establecimiento principal del porteador; los nombres del cargador y del consignatario; el puerto de carga y la fecha en que se recibieron las mercancías; el puerto de descarga; el número de conocimientos e incluyéndose el lugar de expedición; la firma del porteador o persona autorizada; el flete y su forma de pago; la declaración que establezca que el transporte sea sujeto a los términos del convenio que señala el párrafo 3 del artículo 23; la declaración que especifique si las mercancías se transportarán sobre la cubierta; las condiciones de responsabilidad que están previstas en el párrafo 4 del artículo 6, y la fecha de entrega de las mercancías en el puerto convenido.

En el párrafo segundo se especifica la obligación del porteador de expedir el conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en que se

¹⁸⁶ Ley de Navegación, *op. cit.*, artículo 100.

¹⁸⁷ *Cfr.* Reglas de Hamburgo, *op. cit.*, artículo 15.

consignará que las mercancías se encuentran a bordo de uno o más buques e incluyéndose las fechas en que se efectuaron las cargas. Los documentos expedidos con anterioridad podrán ser canjeados por otro que contenga toda la información que debe constar en el conocimiento de embarque "embarcado."

Finalmente, el párrafo tercero consigna que la omisión de uno o varios datos especificados en este artículo, no afectará la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, siempre que no se omitan los requisitos vinculados al citado documento que refiere el párrafo 7 del artículo 1º.

El conocimiento de embarque es un documento extenso que reúne otras secciones trascendentales, dado la magnitud de su importancia, corresponde tratar algunos aspectos generales vinculados al apartado del clausulado. Así mediante este criterio, debemos considerar que todas las cláusulas que contiene el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, facilitan en todo momento, que el conocimiento pueda concretarse, expedirse y cumplimentarse en todas sus condiciones y términos establecidos.

En el marco del desarrollo de la investigación y con la finalidad de ampliar nuestra información, hemos consultado las siguientes obras: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Salgado Y Salgado, José Eusebio.¹⁸⁸

Adoptado este lineamiento, corresponde al siguiente espacio anotar diversas cláusulas, éstas son:

- Cláusula preliminar (definiciones generales), incluye los principales conceptos, entre ellos el buque, entendido como cualquier embarcación, nave u otros medios de transporte, armados u operados por el porteador, persona que puede ser el propietario, locatario, armador u operador del

¹⁸⁸ Cfr. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *Como Exportar...* Op. cit., pp. 119 -122; SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, *El Conocimiento de Embarque...* Op. cit., pp. 44 - 77.

buque; cargador, persona por cuya cuenta las mercancías son embarcadas a bordo de la embarcación o embarcaciones o la persona que deposita al porteador sus mercancías para que sean embarcadas, denominada así en el conocimiento de embarque; consignatario es el tenedor del conocimiento de embarque, considerado propietario de las mercancías y como tal está autorizado para recibir la entrega de la carga, a su vez, para la reexpedición, atiende los diversos modos de transporte, entre el ferrocarril, terrestre, acuático o aéreo, y desde luego se incluye la participación del porteador u otros porteadores;

- Cláusula paramount (aplicable en el conocimiento de embarque negociable o no), esta asume diversas formulaciones jurídicas, pero se sustenta en el eje de la autonomía que las partes ejercitan, a través de la elección de una norma jurídica –normalmente se invocan las normas jurídicas de los Estados contratantes– aplicable, adicionalmente de las Reglas de la Haya-Wisby ó de las Reglas de Hamburgo con aplicación obligatoria, tanto para regular las obligaciones derivadas del conocimiento de embarque, así como del contrato de transporte marítimo. El sustento jurídico internacional se desprende del apartado c), artículo 5º de las Reglas Wisby y en relación al artículo 2º de las Reglas de Hamburgo;
- Cláusula de responsabilidad (sujeto a periodo), incluye la responsabilidad que se aplicará al naviero o porteador por las averías o pérdidas totales o parciales de las mercaderías, abarca tres etapas: durante el período el cual están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga; durante el transporte y en el puerto de descarga que incluye, a su vez, la entrega de los paquetes a favor del consignatario. En efecto, el periodo de responsabilidad se encuentra dispuesto en el artículo 4 de las Reglas de Hamburgo;
- Cláusula de excepciones, mediante esta cláusula el naviero o porteador se libera de ciertas responsabilidades, entre el retraso o demora en la

entrega de los paquetes, así como por daños o pérdidas parciales o totales que sufran las mercancías a consecuencia de incendio, salvo que el siniestro sea producto de culpa o negligencia del porteador, en cuyo caso tendrá la carga de la prueba;

- Cláusula de transbordo (esta cláusula es válida si intervienen diversos modos de transporte), esta cláusula establece que el porteador podrá realizar todos los transbordos necesarios, durante la etapa del transporte de mercancías hasta que estas arriben al puerto de destino. Pero esta cláusula no será aplicable si el cargador realizó un contrato de transporte, sobre un buque determinado y además que dispone de características especiales para la protección de los paquetes a bordo;
- Cláusula de limitación de responsabilidad, contiene ciertas limitantes de responsabilidad aplicables sólo si las mercancías establecidas en un conocimiento de embarque sufren daños, pérdidas o retrasos; la Cláusula en comento encuentra su regulación en los párrafos a) y b), artículo 6º de las Reglas de Hamburgo. Pero ante todo, es necesario advertir que en relación a las condiciones de limitación de responsabilidad, normalmente las partes contratantes establecen sus propias condiciones, y podrán pactar límites superiores o inferiores de responsabilidad. Asimismo, en atención a esta problemática que implica daños, pérdidas o retrasos, debemos reconocer que no es el porteador quien cubre los costos del siniestro, ya que intervienen las aseguradoras;
- Cláusulas de responsabilidad para el cargador, especifican las obligaciones que contrae el embarcador al realizar la entrega de sus mercancías al porteador o algún agente del buque; en efecto, se estipula sobre la verdad en la descripción de las mercancías, es decir, se especifica de manera clara la exactitud de las mercancías, igual que la suficiencia de los embalajes empleados. En la medida del cumplimiento con los requisitos exigibles al cargador, este se libera de

responsabilidades ante posibles daños a las mercaderías. Pero también se libera al porteador de posibles daños, si el cargador incumple con este clausulado;

- Cláusula que autoriza al porteador la destrucción o transformación de mercancías, establece la facultad del porteador –ante la conducta negativa del cargador de proporcionar información sobre el carácter peligroso de las mercaderías, y si el transportista no dispone de los conocimientos sobre tales características– para descargar las mercancías, destruirlas o transformarlas en inofensivas, según las propias circunstancias, sin que haya lugar a la indemnización. Esta referencia se encuentra especificada en el párrafo 2º, artículo 13 de las Reglas de Hamburgo, y en los mismos términos se encuentra regulada por el párrafo 6º, artículo 4º de las Reglas de la Haya, sólo que en este último se refiere a la falta de consentimiento por parte del porteador, el capitán o el agente del porteador, y cuyo embarque fue efectuado, mediante las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa. En el mismo orden, esta cláusula, como todos sabemos, se dispone a favor del porteador; pero generalmente, es el capitán del buque, quien ejecuta todas las acciones tendientes a disminuir la peligrosidad de las mercancías transportadas;
- Cláusula que faculta la retención de las mercancías, la cual comprende una regulación que se estipula en el conocimiento de embarque, que consiste en la iniciativa que corresponde al porteador de solicitar a un juez, autorice la venta de mercancías para efectos de cubrir el pago del flete, ante el incumplimiento de la obligación de parte del cargador o consignatario de proporcionar el pago correspondiente;
- Cláusula de avería gruesa o avería simple, prescribe que los participantes en la actividad que comprende el comercio marítimo, entre transportistas y cargadores, y en virtud de esta cláusula se obligan a contribuir para la liquidación de las averías;

- Cláusula de Ley y jurisdicción, incluye un apartado que alude a la Ley que será aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías, así como los tribunales competentes que darán solución a las controversias que surjan, ya sea para la ejecución del contrato o para efectos de resolver sobre la interpretación del conocimiento de embarque y en sí del contrato de transporte;
- Cláusula del flete, establece con precisión la cuantía del transporte, así como las formas de pago; pero si el flete fue previamente pagado por el cargador, es del todo entendible que no contendrá otra forma de pago, sino que únicamente se especificará a través de un rótulo o estampilla con la expresión "pagado" y también indicará si el pago fue realizado solo parcialmente o si el pago será realizado por el tenedor del conocimiento, quien retira las mercancías en el puerto de destino.

Para concluir el tema de nuestra exposición, corresponde en esta parte final el segmento relacionado a las obligaciones que surgen en virtud del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías; ciertas obligaciones se desprenden, como es de entenderse, de las Reglas de la Haya, a su vez, de las Reglas de Hamburgo, en tanto un estudio extenso de las obligaciones son consideradas por la doctrina marítima internacional.¹⁸⁹ En términos generales, nos disponemos realizar un análisis modesto de las obligaciones que concurren en el tráfico marítimo mundial, en lo relacionado al transporte de mercancías a través del mar. En este sentido, hemos considerado las referencias más importantes y ciertas acotaciones en el margen contextual de nuestra investigación. Las obligaciones principales son las siguientes:

¹⁸⁹ Cfr. GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., "*Manual de Derecho de la Navegación*". 4ª Edición, Depalma, Buenos Aires, Argentina, 2000, pp. 395-416 y SÁNCHEZ CALERO, Fernando, El contrato... *Op. cit.*, pp.277-334.

A) Obligaciones del porteador marítimo:

- Ejercer una debida o razonable diligencia para dotar al buque a un estado de navegabilidad, lo cual en el sentido amplio implica realizar con la mayor diligencia las operaciones de armado, equipado y aprovisionamiento de la embarcación, actividad que conduce, a su vez, inspeccionar el buen estado de las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, identificar y reparar los vicios ocultos a fin de mantener la seguridad para el recibo, transporte y la conservación de las mercancías (Reglas de la Haya en relación al artículo 3, párrafo 1º, a), b) y c);
- Poner a disposición del cargador un buque que disponga, además de las condiciones necesarias de navegabilidad como una de las condiciones primigenias para el ejercicio del transporte de mercancías por agua y que sea idóneo a la carga a transportar (obligación correlacionada, *supra*). La carga comprende un conjunto de actividades materiales complejas que tienen por finalidad depositar las mercancías a bordo del buque, y en otra fase de la carga se inserta como suceso secuencial, la operación de estiba que se realiza de acuerdo a la naturaleza y características de las mercancías;
- Proporcionar el espacio necesario, a favor del cargador para que las mercancías sean recibidas a bordo por parte del capitán o el agente naviero y entonces el porteador expide una orden de embarque que especifica el día, hora y lugar, en que se llevará a cabo el acercamiento de las mercaderías al costado del buque, a la periferia del muelle o el lugar acordado para su carga;
- Custodiar la operación de manipulación y de transporte de las mercancías, así el porteador debe proceder adecuadamente durante la carga, estiba, conservación, transporte, vigilancia (incluyéndose la inspección) y descarga de aquéllas, (artículos 2º y 3º, párrafo 2º de las Reglas de la Haya);

- Custodiar las mercancías que recibe, antes de depositarse en las bodegas del navío en el puerto de carga y durante el transporte hasta la entrega de las mismas (artículo 4, párrafo 1 y 2, a), i), ii), b), i), e ii) de las reglas de Hamburgo);
- Expedir, si es el caso, un conocimiento denominado: "recibido para embarque" u otro documento provisional que posteriormente será canjeado por el conocimiento de embarque, o en su defecto, sólo se agregará una leyenda con la palabra "embarcado", y efectuándose las precisiones correspondientes para dar lugar al conocimiento de embarque. Sin embargo, es necesario advertir que los documentos previos o provisionales sólo acreditan, en términos generales, el contrato de transporte, y no así el embarque de mercaderías;
- Expedir el conocimiento de embarque, el porteador emite el conocimiento, en tanto que las mercancías han sido embarcadas en el buque, y si es necesario se indicará a través de una estampilla, la expresión "embarcado". Pero también puede presentarse que el conocimiento sea expedido por el capitán del buque, y firmado normalmente por el agente marítimo del porteador, pero generalmente, siempre se emite a nombre del porteador. En efecto, se expide por lo general, en atención a los usos y costumbres del comercio marítimo, tres conocimientos originales, además del número de copias no negociables que solicite el cargador. En este contexto, debemos precisar que al tratarse de varios porteadores con diversos buques, resulta más viable que cada transportista emita un conocimiento de embarque, pero en virtud de un mismo contrato de transporte (artículo 3º, párrafo 7º de las Reglas de la Haya);
- Trasladar las mercancías cargadas a bordo del navío, entre un puerto y otro, las cuales recibe en el momento que le son entregadas, constituye en sí una obligación primigenia en todos los contratos de transporte, especialmente el marítimo; actividad que comprende, a su vez, diversos

apartados técnicos que habrán de adoptarse durante la etapa previa (la custodia de las mercaderías antes de iniciarse el viaje, y durante el mismo) y durante la fase de la navegación, se integra la ruta establecida entre las partes, es decir, que el porteador tiene la obligación de dirigir el trayecto del buque a través de la ruta trazada; en efecto, para la delimitación de la ruta se tendrá que fijar el puerto de salida y el puerto de destino. Pero no se tomará como obligatorio para el porteador seguir una determinada ruta, ante los efectos externos, naturales ó políticos, consistentes en huracanes, tempestades, guerras, rebeliones, agitación social, etcétera; circunstancias que permiten una desviación razonable, ya que de seguir la ruta establecida, se pone en peligro no solamente las mercancías o el buque, sino también vidas humanas. En este sentido, el artículo 4.4 de las Reglas de la Haya, constituye una excepción al itinerario establecido contractualmente, que exonera la responsabilidad del porteador ante presuntas pérdidas o daños ocasionados a las mercaderías, al respecto dice:¹⁹⁰ "Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte";

- Ejecutar directamente el transporte (porteador efectivo) o bien a través de otros porteadores que el porteador original (porteador contractual) llegase a subcontratar, pero generalmente quien interviene durante la fase que comprende la transportación es el agente marítimo del porteador;
- Efectuar una descarga apropiada con toda la diligencia necesaria, implica llevar a cabo un conjunto de actividades materiales tendientes a vaciar las bodegas del buque y trasladar las mercancías, a partir del buque al muelle, a las barcas, a los vehículos de transporte terrestre, al

¹⁹⁰ Reglas de la Haya, *op. cit.*, artículo 4, párrafo 4.

transporte ferrocarrilero o simplemente a un lugar firme. En efecto, la descarga constituye una obligación para el porteador, en tanto que no se confíe la operación de descarga a una *empresa estibadora*, en cuyo caso se sujetará a un contrato de arrendamiento de obra que no sólo consistirá en la descarga de mercancías, a su vez, incluirán diversas operaciones tendientes a la carga y estiba en otros medios de transporte. Pero el costo de la intervención de la *empresa estibadora* correrá a cargo del destinatario de las mercancías y no del porteador;

- Expedir un bono de entrega de mercancías, normalmente es un documento que contiene el nombre del interesado, en que se incluye una orden para la entrega de toda la mercancía, y expedido generalmente por el representante del porteador, pero a nombre del transportista;
- Entregar las mercaderías al tenedor del conocimiento en el lugar pactado, establecido en los términos del contrato de transporte y en las mismas condiciones recibidas. Esta obligación final, implica en otras palabras, la transmisión que realiza el porteador de la posesión de las mercancías transportadas a favor de la persona facultada para recibirlas, pero esta tendrá que recibirlas; interviene en este proceso un conjunto de actos que permite así la entrega y la recepción de las mercaderías, entre los que se encuentra, el lugar (puerto de destino) y el plazo (fecha de entrega). Para tal efecto, se notificará al destinatario en su domicilio sobre la llegada de las mercancías en el puerto, a través del consignatario del buque, pero tal notificación no se realizará si la modalidad convenida en el contrato de transporte, en tanto que se señaló que la recepción tendrá lugar en el almacén del consignatario; sin embargo, existen otras términos de contratación internacional, en que la entrega tenga que realizarse a bordo del buque y para tales efectos también deberá notificarse al consignatario. Finalmente, tenemos nuestra acotación en este sentido, la prestación última de parte del porteador puede expresarse a través de una sola

expresión, es decir, el *dar* las mercancías, acto que deberá complementarse a través de la intervención directamente del consignatario o su representante, mediante el acto que implica el *recibir* todos y cada uno de los paquetes, acto inmediato se presenta la terminación, en relación a las obligaciones del porteador, y con ello el fin del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, así como la custodia de las mercancías que también concluye, supuesto que se presenta, una vez efectuada la totalidad del costo del flete, ya sea por parte del cargador o del destinatario de las mercaderías.

B) Obligaciones del cargador marítimo:

- Entregar las mercancías al porteador, constituye la obligación primigenia que deberá realizar el cargador como presupuesto necesario para el desarrollo del transporte, y es plenamente entendible, ya que no es posible efectuar la transportación de determinadas cosas que no han sido entregadas al porteador. En este sentido se desprende que tanto el cargador o su representante realizan diversas operaciones materiales, entre las que se encuentra: la protección de las mercaderías a través de envases y embalajes suficientes; el marcaje y etiquetado de los fardos; el traslado de las mercaderías al muelle portuario, o en su defecto a las bodegas del porteador para así iniciar con las demás obligaciones, tanto materiales como jurídicas;
- Realizar una exacta declaración escrita en el momento de la carga o anterior a la misma, a cerca de las mercancías, en lo que corresponde a las marcas, número, cantidad y peso (esta obligación se encuentra vinculada a las disposiciones establecidas en el artículo 3º, párrafo 5º de las Reglas de la Haya en relación al artículo 17, párrafo 1 de las Reglas de Hamburgo). La declaración exacta es entendible, ya que una declaración inexacta produce error en el porteador, a su vez, genera una

nueva obligación para el cargador, consistente en el resarcimiento de daños ocasionados al navío, sus instalaciones, bodegas, cubiertas, cisternas o bien los perjuicios que se ocasionen al porteador en relación al negocio naval, el particular sobre las reclamaciones del destinatario o los pagos que tenga que realizar el porteador al consignatario sobre las mercancías inexactas descritas en el conocimiento de embarque, redactado de forma inexacta, debido a la declaración escrita del cargador;

- Informar al porteador sobre el carácter peligroso de las mercancías, si es necesario, le dará indicaciones sobre las medidas de seguridad que deberá adoptarse para su traslado y manipulación de aquéllas, habida cuenta de las demás precisiones que deberán contener, entre marcas y etiquetas. (Obligación prevista por el artículo 13, párrafo 1º y 2º de las Reglas de Hamburgo);
- Costear el flete, las Reglas de la Haya y las Reglas de Hamburgo, respectivamente no se ocuparon en precisar los términos para el pago del flete; sin embargo, es de admitirse que según los usos y costumbres del tráfico marítimo mundial aplicable en líneas regulares, el pago deberá efectuarse por el cargador desde el puerto de embarque y la persona facultada para recibir el pago, es el porteador o bien el consignatario del buque, quien actúa en representación del porteador.

C) Obligaciones del consignatario de las mercancías:

- Disponer del conocimiento de embarque, ya que el consignatario de las mercancías en su carácter de tenedor, deberá contar con uno de los originales negociable o no negociable de aquél conocimiento, pero también debe disponer del bono de entrega que previamente fue canjeado por el conocimiento del cual disponía, mismo que será necesario para llevar a cabo la recepción de las mercancías;

- Recibir las mercancías en el puerto o en el lugar acordado, en que se efectuó la descarga, en consideración de los plazos convenidos, a su vez, deberá asumir los costes que resultaren, de acuerdo a las modalidades en que fue pactado el contrato de transporte;
- Programar y ejecutar otro modo de transporte que permita la conducción de las mercaderías hasta el domicilio del destinatario.

La exposición realizada que tuvo como objetivo principal el estudio del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías y su documentación, sustentada en el conocimiento de embarque que alcanzó una amplia difusión durante todo el siglo XIX, un documento eficaz instrumentado por las exigencias de la actividad comercial mundial; sin embargo, en las últimas décadas han emergido otros documentos que han sustituido en parte, la utilización del conocimiento; instrumentos diversos al conocimiento que se han aplicado para documentar el contrato de transporte en líneas regulares, según la organización adoptada, es decir, conferencias de fletes, armadores independientes o consorcios. Pero no se ha eliminado el empleo del conocimiento en el tráfico marítimo mundial, sólo han surgido otros documentos adicionales que se disponen la regulación del transporte de mercancías, no previstos por las Reglas de Haya (artículo 1º, b), al especificar que el contrato de porte será formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirve como título para el transporte de mercancías por mar. En este orden de ideas, debemos advertir con precisión que los documentos que han surgido, y que pretenden regular el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, no pueden ser considerados similares o idénticos al conocimiento, sino que buscan en gran parte la sustitución del propio conocimiento. En el marco de los argumentos considerados en relación a los documentos empleados en el concierto de la actividad comercial mundial, y con la indicación e incidencia específica al tráfico marítimo mundial, hemos optado por

agregar el siguiente segmento que nos permite, para efectos didácticos una coherencia en cada uno de los apartados.

II Otros mecanismos de elaboración de contratos en el transporte marítimo internacional de mercaderías.

Corresponde a esta sección, tratar algunos aspectos generales sobre el desarrollo de distintos mecanismos de contratación internacional para la utilización de buques, específicamente la fase que corresponde al traslado internacional de mercancías que implica una mecánica innovadora en su emisión, inscrita en el apartado de "las nuevas tendencias del Derecho de la Navegación". Es así como damos inicio el desarrollo de nuestra investigación.

En el marco de nuestras consideraciones, debemos precisar que a pesar de la diversidad de nuevos documentos aplicables al tráfico marítimo internacional, disponen de un sólo eje de regulación, y es que las Reglas de la Haya, particularmente las Reglas Wisby (artículo 5º) que dispone sobre la cláusula paramount, instrumento que también contemplan los nuevos documentos en su estructura y aspecto, así como del que no pueden prescindir hasta en tanto no surjan otros instrumentos convencionales que les permita una total autonomía. Pero al prever en su estructura la cláusula paramount, por lógica elemental se remiten para su regulación a las Reglas de la Haya y las Reglas de la Haya-Wisby.

En el siguiente apartado, sólo nos disponemos realizar un estudio breve sobre algunos de los documentos, cuya implicación en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías ha tenido importante aceptación, y en mayor medida en las líneas regulares. Antes de proceder a las revisiones correspondientes, debemos precisar que para efectos de nuestra consulta fue apoyada en la obra de Sánchez Calero, tratadista que conduce la investigación, de cada uno de los

documentos que nos disponemos analizar de forma sintética en el siguiente apartado:¹⁹¹

a) Las notas de reserva.- Efectivamente, es un documento de contratación para el transporte internacional de mercancías por mar, empleado por determinadas líneas regulares, pero es totalmente diverso al conocimiento de embarque, ya que su fundamento se encuentra en una nota-tipo formulado por la BIMCO, modelos conocidos bajo las siguientes denominaciones: Liner Booking Note, difundido en el tráfico marítimo mundial para el transporte de mercancías a granel y Colinebill bill of lading, prevista para ser empleada en transportes combinados.

Los formularios disponen de ciertos espacios en blanco para efectos de apuntar los elementos del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, entre lugar y fecha de suscripción del documento, identificación del transportista o su representante e identificación del cargador o su representante, hora aproximada en que se efectuó la carga a bordo, nombre de la embarcación, puerto de carga y puerto de destino, tipo de flete, descripción de las mercaderías, el régimen jurídico a que se someterán las partes, datos que se integran en el documento debidamente impreso y las firmas de los contratantes.

En relación a la cláusula paramount, se desprende que ha sido prevista para su aplicación en las notas de reserva en cualquiera de los formularios, y es que son aplicables –en efecto, como era de esperarse–, las Reglas de la Haya en los mismos términos incorporados en la legislación del país en que se efectúe la carga, y a falta de su regulación obligatoria, se regirá por las mismas Reglas, pero aplicables en la legislación del país de descarga, y si no el contrato de transporte marítimo de mercancías, estará regulado a las disposiciones de las Reglas de la Haya-Wisby.

¹⁹¹ V. SÁNCHEZ CALERO, Fernando... *Op. cit.*, pp. 186 -197.

b) La Carta de porte marítima.- Es un instrumento que surge en la década de los ochenta en el tráfico marítimo, en líneas marítimas europeas y norteamericanas, se inician así estos documentos conocidos como "sea way bills" y que en el ámbito internacional permite aproximarse a las Cartas de porte, empleadas en el transporte terrestre, ferrocarrilero o aéreo. Si bien, antes de continuar con las demás notas esenciales del documento, es importante resaltar que la Carta de porte marítima se emplea en el tráfico para el transporte internacional de mercancías, instrumento que difiere respecto al conocimiento de embarque, al tratarse de un documento que se expide mediante un solo original no negociable, es decir, de acuerdo a las prácticas de tráfico marítimo internacional que desempeñan las líneas regulares, y apoyadas en las deliberaciones de los juristas de reconocido prestigio internacional, durante el Coloquio de Venecia de mayo/junio de 1983, organizado por el Comité Marítimo Internacional y el tema central que abrió la discusión de los ponentes fue sobre "el futuro del conocimiento y las recomendaciones que se pueden dar para evitar la configuración de fraudes en el comercio marítimo". Una de las principales conclusiones del citado Coloquio, tuvo indicación en el sentido de dejarse de lado la costumbre de emitir dos o más conocimientos en el carácter de igual valor y además en otra de sus conclusiones, apunta sobre la necesidad de elaborar reglas uniformes para su incorporación en los "way bills".

Es por demás innecesario nuestro comentario para explicar el motivo por el cual, la Carta de porte marítima se expide mediante un solo ejemplar original, aunque nuestra acotación es sólo para precisar ciertas ideas, y así nuestro interlocutor alcance una información más completa y coherente de acuerdo al tema que motiva nuestro estudio.

En las dos últimas décadas, el Derecho Marítimo ha adoptado una práctica internacional y es que con respecto a la Carta no se expiden varios ejemplares, como en la práctica es aplicable a los conocimientos de embarque, a su vez,

también ya tienen ciertas restricciones para emitirse varios conocimientos, debido las novedosas transformaciones del Derecho Marítimo que tomó en consideración diversas experiencias suscitadas en el entorno comercial, sobre todo los fraudes marítimos que se suscitan con mayor facilidad si se emiten muchos ejemplares, sin un ordenamiento jurídico, daría lugar que muchos tenedores del conocimiento reclamaran la titularidad de las mismas mercaderías, si fueron realizadas múltiples transferencias del mismo documento con una conducta dolosa; la autorización otorgada a los fletadores, a sus agentes o la persona de su representación para emitir, negociar y firmar uno o más ejemplares de títulos relativos a las mercaderías y además los perjuicios que llegaran ocasionarse a terceros; entorno de particularidades que propició el surgimiento de la Carta de porte marítima como ejemplar único. Por otra parte, el mismo criterio prevaleció sobre el carácter no negociable de la Carta, y aunque es nominativo no puede llegar a negociarse, en otras palabras no cumple con el carácter de título-valor, así como no es un título ejecutivo que autorice al titular de las mercaderías a exigir su entrega, ya que estas condiciones se resuelven mediante los criterios jurídicos establecidos, entre el cargador y el porteador en el contrato de transporte; en este sentido es la persona que se identifique como el consignatario, quien tendrá el derecho para la recepción de las mercaderías en el puerto o domicilio de destino. Resulta, entonces que la Carta de porte marítima se configura como un documento que acredita la obligación del porteador frente al consignatario, pero que este no necesita exhibir el documento para la entrega de los fardos y entonces es suficiente que el consignatario se identifique, como el sujeto designado inicialmente, en su carácter de beneficiario del derecho consignado en el documento, es decir, la entrega de mercaderías. Pero el derecho de recepción por parte de un consignatario no siempre es definitivo, ya que también se permite al cargador nominar a otra persona y revocar los derechos del primer consignatario, ante todo la facultad corresponde al cargador de las mercancías, y que deberá realizar antes que el primer consignatario reciba del porteador los paquetes. Fue

así que las líneas regulares europeas y norteamericanas comenzaron a emitir Cartas no negociables, con el afán de considerar los riesgos y peligros que se habían presentado en la expedición de varios ejemplares originales.

Las notas que se desprenden de la Carta de porte marítima, son entre otras: es un documento que acredita el contrato de transporte de mercaderías por agua y funciona como recibo de estas a bordo del buque; expresamente son no negociables, pero si son nominativos; es un documento paralelo al conocimiento de embarque que no busca sustituirlo o reemplazarlo en las prácticas del tráfico marítimo y dispone de un régimen especial en su regulación jurídica, a través de las "Reglas Uniformes para las Waybills de 1990" emitidas por el Comité Marítimo Internacional, pero que también tuvo importante intervención la Cámara Internacional de Comercio.

c) La intervención de comisionistas en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías.- La figura del comisionista en el transporte marítimo desempeña un papel fundamental en todas las operaciones y actividades que se llevan a cabo en las gestiones comerciales de la navegación de buques, a través de la representación, ya sea que actúe a nombre del cargador, en cuyo caso tendrá diversas funciones entre las de contratación del medio de transporte, intervendrá en el pago de la carga de las mercancías, la contratación del seguro marítimo, la elección de embalajes suficientes y además intervendrá para cubrir el peaje aduanal. Pero además del comisionista del cargador, existe también el comisionista independiente, es decir, la persona física o moral que interviene en el tráfico marítimo, mediante la contratación del buque y para ello, es este quien realiza el cobro del flete ante el cargador o su comisionista, a su vez, es el comisionista independiente que realiza la contratación ante uno u más porteadores para el transporte de las mercancías del cargador y en ocasiones asume la responsabilidad ante el cargador, frente al resultado material del transporte de

mercancías, similar a la responsabilidad del porteador. Ahora en relación a las percepciones del comisionista, como es de entenderse por lógica elemental, es la diferencia que se obtiene entre el flete que recibe del cargador o su representante y el costo real del transporte, empleado al momento de contratar el mismo ante el porteador marítimo.

El papel protagónico que desempeñaron los comisionistas después de la Segunda Guerra Mundial, incidió en el tráfico marítimo mundial, y de esta forma, persuadió a la FIATA para que esta federación aprobara en 1996 las Reglas modelo para los servicios de comisión de transporte. Pero, a su vez, el dinamismo en la innovación de la figura del comisionista, condujo a nuevos esquemas de contratación en el empleo del transporte internacional, y trascendió su intervención en el régimen del transporte multimodal bajo la figura del Operador de Transporte Multimodal, y que al respecto expiden los conocimientos de embarque, y al tratarse del modo de transporte unimodal en que sólo se emplea el transporte marítimo, expiden un documento similar al conocimiento de embarque, para efectos de propiciar al cargador de la seguridad que habrán de transportarse las mercancías a bordo de un buque, además de expedir el recibo del flete si el pago se realiza en el lugar de la carga.

d) Los contratos internacionales del transporte marítimo a través de medios electrónicos.- Es del conocimiento generalizado que los adelantos tecnológicos y científicos incorporados a la Economía Digital, no sólo en el segmento del comercio electrónico, sino además, a través del mecanismo denominado Tecnología de la Información y las Comunicaciones (TIC) de nuestros días, nos conducen a nuevos esquemas de contratación internacional; en este marco contextual, surgen conceptos como la firma electrónica –la firma digital– o sistema electrónico de autenticación, equivalencia funcional o conocimiento de embarque electrónico, entre muchos otros conceptos de reciente surgimiento en la actividad

comercial digital. Asimismo, es cierto que cada uno de estos apartados sea ha innovado al compás de los avances de las redes cibernéticas alámbricas o inalámbricas, el software y el hardware.

En el marco de nuestra legislación, específicamente el Código de Comercio contiene un título denominado "Del comercio electrónico." Apartado que contiene un desglose de diversos elementos jurídicos que concurren en la actividad mercantil, específicamente con incidencia en el comercio digital. En efecto, el artículo 89 al definir la firma electrónica, dice:¹⁹² "...Los datos en forma electrónica consignados en un Mensaje de Datos, o adjuntados o lógicamente asociados al mismo por cualquier tecnología, que son utilizados para identificar al Firmante en relación con el Mensaje de Datos e indicar que el firmante aprueba la información contenida en el Mensaje de Datos, y que produce los mismos efectos jurídicos que la firma autógrafa, siendo admisible como prueba en juicio".

En principio hemos considerado la firma digital, ya que es de entenderse que en todos los actos jurídicos, la firma constituye elemento *sine qua non* prevé la manifestación de la voluntad de las partes, esta misma tendencia prevalece en los negocios electrónicos.

Un segundo elemento fundamental que interviene en la práctica de la comercialización digital es el mensaje de datos, al ser definido por el Código, establece:¹⁹³ "...La información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos o cualquier otra tecnología".

Los elementos descritos son sólo algunos de los requisitos jurídicos para el comercio internacional electrónico, pero con incidencia en el contrato de transporte marítimo internacional de mercaderías, ya que intervienen los mismos elementos informáticos que hemos apuntado en la fase anterior, un esquema de

¹⁹² Código de Comercio, artículo 89.

¹⁹³ *Idem*, artículo 89.

interdependencia jurídica e informática a través del mecanismo que implica la TIC, así como la difusión del Tratamiento Electrónico de Datos (TED) y con ello propiciaron el surgimiento del Intercambio Electrónico de Datos (IED),¹⁹⁴ mecanismos informáticos de gran trascendencia en las operaciones comerciales, jurídicas y administrativas que son aplicables, tanto en las gestiones nacionales como internacionales; surge a partir de entonces la transferencia de ordenador a ordenador de datos en el tráfico informático mundial, simultáneamente surge la proyección jurídica que busca la regulación de dichas aplicaciones, así como las Reglas de Conducta Uniformes (UNCID) sobre el Intercambio de Datos por Vía Electrónica, expedida por la Cámara Internacional de Comercio en 1987 y las Reglas para los Conocimientos de Embarque Electrónicos, aprobadas por el Comité Marítimo Internacional en 1990.

En el mismo entorno se desenvuelve la realización de contratos, mediante la aplicación de los instrumentos informáticos, éstos que nos proporcionan los avances científicos y las tecnologías, principalmente la informática, las telecomunicaciones y el software. En efecto, a la luz de la aplicación de la tecnología digital, surge el conocimiento de embarque denominado informático en alusión a los instrumentos tecnológicos aplicados en su estructuración, celebración, transferencia y autenticación. En relación al concepto, al ser definido por el jurista González Lebrero, dice:¹⁹⁵ "El conocimiento de embarque electrónico puede definirse de una manera simple diciendo que consiste en uno o más mensajes que contienen la misma información que puede figurar en un conocimiento de embarque escrito sobre papel; es un soporte informático en el que la representación de las ideas por escrito se puede realizar a través de la codificación binaria de datos".

¹⁹⁴ Cfr. JAZMÍN CASTRO, Ivonne, "Levicom estrecha alianza con Microsoft" en Negocios, Informática y Telecomunicaciones. "*El Financiero*". Núm. 6617, año XXIII, México, lunes 23 de agosto de 2004, p.45.

¹⁹⁵ GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A... *Op. cit.*, p. 410.

Del concepto inmediato anterior, se desprende que el autor hace referencia en un sentido de acierto sobre la equivalencia de mensajes, entre el conocimiento escrito y el conocimiento que se realiza a través de la intervención de dispositivos electrónicos, es decir, ambos disponen de los mismos elementos y de la misma validez, paráfrasis que corresponde a la equivalencia funcional y el conocimiento informático se realiza sobre un soporte informático, a través de la codificación binaria de aquellos datos que habrán de plasmarse en el contenido del ordenador.

III Aspectos generales de los contratos de fletamento documentados mediante póliza (*charter-party*).

Corresponde al siguiente apartado el desarrollo de los aspectos más trascendentales que caracterizan a los contratos de fletamento, pero en este marco no es nuestro objetivo profundizar sobre los regimenes que comprenden los fletamentos, ya que excedería en forma ilimitable el contenido de nuestro trabajo de investigación, y al mismo tiempo no está a nuestro alcance tratar la totalidad de los regimenes marítimos contractuales. El criterio adoptado es el desarrollo de una investigación menos exorbitante. En estos términos damos inicio al siguiente segmento, correspondiente a la última fase del subtema en comento.

Para proceder con el presente estudio, debemos advertir que no existe en el ámbito internacional una regulación uniforme o convencional para los contratos de fletamento, así como las Reglas de la Haya-Wisby, o en su defecto como las Reglas de Hamburgo, a no ser que se expida un conocimiento de embarque de parte del capitán del buque, armador o el fletador en su carácter de porteador, facultados para entregar el conocimiento al cargador, en cuyo caso estará regido por aquellas disposiciones de carácter internacional que fueron aludidas. En efecto, las Reglas de la Haya establece de forma precisa la delimitación para la

expedición del conocimiento, refiere lo siguiente:¹⁹⁶ "artículo 5... Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio..." En los mismos términos, dispone la regulación prevista por el párrafo 3º, artículo 2º de las Reglas de Hamburgo que fue expuesto anteriormente.

En sus generalidades se desprende que los contratos de fletamento se rigen de acuerdo a la negociación que realizan las partes, es decir, que implica la autonomía de la voluntad de las partes. Pero como es de entenderse, en el tráfico marítimo mundial existen las pólizas-tipo, sobre las que se lleva a cabo la negociación para los contratos de fletamento. En efecto, son múltiples los formularios que se han desarrollado en relación a los fletamentos por tiempo, entre el BALTIME, modificado en su estructura en 1974 y la póliza-modelo ASBATIME, en su nueva versión de 1981, ambos documentos son empleados para respaldar el transporte de carga seca; por lo que corresponde al transporte de hidrocarburos existen otras pólizas, entre las SHELLTIME, MOBILTIME, TEXACOTIME e INTERTANKTIME y para los elementos gaseosos se emplea la GASTIME. Asimismo, en el fletamento por viaje han surgido otras pólizas, entre las más importantes son las siguientes: GENCON, CENTROCON, SYNACOMEX, GRAINVOY, SHELLVOY, NORGRAIN, entre muchas otras. A fin de sistematizar la investigación respectiva, trataremos el fletamento de acuerdo a dos segmentos que comprende la taxonomía adoptada por la doctrina marítima universal y por las disposición establecida en la Ley de Navegación, artículo 95, párrafo segundo y párrafo tercero, estos son:

a) Fletamento a tiempo.- El contrato de fletamento a tiempo o time charter, es aquel contrato, en que interviene por una parte, la persona denominada fletante (armador), quien "pone a disposición" de la otra, llamada fletador, un buque

¹⁹⁶ Reglas de la Haya, *op. cit.*, artículo 5º (párrafo segundo).

armado y equipado, obligándose por un tiempo determinado a realizar uno o más viajes, a través del pago de un precio cierto denominado flete.

En los límites del presente concepto, se desprenden determinados elementos importantes, entre los siguientes:

- El contrato de fletamento es a tiempo (un día, una semana, un mes, etcétera);
- En la celebración del contrato interviene el fletante y el fletador (elemento subjetivo);
- El objetivo del contrato es "poner a disposición"¹⁹⁷ un buque armado y equipado; por lo que corresponde al buque armado, implica que el navío se le ha dotado de todos los implementos necesarios para la navegación, entre los mástiles, el combustible, las provisiones, etcétera, y el equipoado comprende, a su vez, la dotación de la tripulación y del capitán;
- El contrato conduce a la realización de uno o varios viajes y el pago del flete, correspondiente a intervalos uniformes.

En la parte conceptual, como se desprende, hemos omitido que el contrato tenga por objetivo el transporte de mercaderías, ya que los fletamentos no exigen en su configuración jurídica, el requisito de traslado de mercancías de un puerto a otro, ya que el empleo del buque puede tener alguna otra finalidad, entre el buceo, la investigación científica, el recreo o cualquier otra función, pero siempre se busca que el buque disponga de la característica de navegabilidad; sin embargo, también es admisible que al margen del fletamento a tiempo, se disponga para el transporte marítimo internacional de mercaderías, pero tendrá que efectuarse mediante un contrato de transporte que por su naturaleza es distinto al fletamento, es decir, el contrato inicial es ajeno a los próximos contratos comerciales, cuya

¹⁹⁷ En los contratos de fletamento no podemos emplear la terminología "entrega" del buque, sino "poner a disposición", en referencia a la obligación principal del fletante frente al fletador. Esta expresión es la más idónea, ya que presume que si el buque se "pone a disposición", se hará también su devolución en las condiciones que fue recibido.

facultad corresponde directamente al fletador en cuanto a su celebración, responsabilidad, cumplimiento, aunque no sobre la ejecución material de la obra que corresponde a las aportaciones materiales y los recursos humanos --para su ejecución-- que realiza el fletante; en otras palabras es quien facilita, tanto los medios reales y personales para que se cumpla la finalidad material que implica el transporte.

Obligaciones del fletante:

- Poner a disposición un buque a favor del fletador, y en las condiciones establecidas en el contrato de fletamento a tiempo, incluyéndose la fecha, hora, lugar, especificaciones técnicas del buque, entre la velocidad, capacidad de tonelaje, instalaciones y el nivel de combustible por consumo diario. Es mediante el acto que comprende la puesta a disposición del buque por parte del fletante y la aceptación por parte del fletador, es como surge explícitamente el contrato de fletamento a tiempo; de ahí consideramos que esta prestación que realiza el fletante, constituye una obligación primigenia en los contratos de esta naturaleza;
- Armar el buque, implica un conjunto de actividades materiales que realiza el armador en su carácter de fletante, entre el aprovisionamiento del combustible, el equipamiento de mástiles, y la disposición de todos los elementos físicos y accesorios que requiere el buque para la navegación;
- Equipar el buque, es decir, aportar los elementos humanos, entre el capitán y la tripulación;
- Conducir la navegación del buque (dentro de los límites geográficos y puertos seguros), es decir, el fletante es deudor de una conducta positiva consistente en un "hacer" específico, como es la actividad técnica de navegación que lleva a cabo por medio del capitán y dispone de otros

elementos humanos (la tripulación) para su óptimo cumplimiento, durante todo el tiempo de vigencia del contrato;

- Asignar todos los espacios y áreas, de los que dispone el buque, a favor del fletador para su utilización, excepto las áreas destinadas a la tripulación, pertrechos, aparejos y taller;
- Transportar los efectos cargados a bordo hasta el puerto de destino;
- Costear las operaciones náuticas del buque, implica que el fletante realiza el gasto corriente que se genera durante todo el tiempo que comprende la gestión náutica, entre los rubros que comprende, se encuentran: los sueldos y alimentos del capitán, oficiales y la tripulación, la cobertura de seguros, las reparaciones y el mantenimiento del buque, los costes del agua potable que emplea el buque, optimizar la embarcación de acuerdo a las exigencias o los estándares internacionales, entre otros costes.

Obligaciones del capitán del buque:

- Conducir el buque con la máxima diligencia que implica la navegación a fin de permitir al fletador el cumplimiento de la obra;
- Realizar todos los viajes previstos por el porteador;
- Proporcionar asistencia técnica y el apoyo necesario a la tripulación, o a los representantes del porteador;
- Expedir los conocimientos de embarque a nombre del fletador, sólo si asume el carácter de porteador frente a terceras personas, pero sin responsabilidades para el fletante.

Obligaciones del fletador:

- Costear las operaciones comerciales del buque, entre los costos del combustible y lubricantes, los gastos portuarios, entre tarifas aduanales, derechos de muelle, el peaje de paso en los canales navegables, los gastos vinculados a la carga y descarga de mercaderías, costos de

- fumigación de áreas y bodegas empleadas durante el transporte de mercancías, entre los más principales;
- Costear el flete, constituye la prestación fundamental a cargo del fletador, y deberá realizarse en la forma (los criterios jurídicos que se requiere para efectuar el pago del flete) y los términos convenidos (cláusulas en el fletamento a tiempo y relacionadas al pago), es decir, para realizar el pago correspondiente al flete, tendrá que cumplirse lo dispuesto por el *charter* o fletamento. En el pago se exige la exactitud en el tiempo, implica que el pago de la obligación debe cumplirse en el plazo convenido o la fecha exacta, pero si dicha fecha coincidiera con un día feriado, el fletador deberá tomar todas las medidas para realizarlo un día anterior, ya que el atraso otorga la facultad del que dispone el fletante de retirar el buque del servicio, previa notificación que deberá realizar al fletador, ante el incumplimiento del contrato; exactitud en el lugar, es el sitio en que debe realizarse el pago, normalmente en el domicilio del fletante, aunque puede convenirse cualquier otro sitio, en tanto si el pago se efectúa en un domicilio distinto a lo establecido entre las partes, se constituye el incumplimiento de pago por parte del fletador y no se libera de la obligación; exactitud de substancia (el fletador debe cumplir con los valores acordados), implica el cumplimiento de la debida prestación; en efecto, considerándose si el pago es en efectivo y en moneda nacional o extranjera, ya que la inexactitud de substancia puede ocasionar que el fletante retire la embarcación de la navegación y rescinda el contrato de fletamento. Finalmente, la exactitud en el modo (forma precisa de efectuar el pago), alude al pago parcial o total de la prestación correspondiente, pero el fletador debe tomar todas las medidas necesarias para que el pago sea total y no en parcialidades, aunque puede convenirse este último entre las partes, preponderantemente el flete debe efectuarse íntegramente;

- Restituir el buque al término del contrato, el período de tiempo que se destina el buque para la realización de determinado número de viajes no siempre es exacto, particularmente en el *time charter*, usualmente se expresa en la póliza de fletamento una cláusula, en que no se especifica la fecha exacta de duración, esto ocurre con frecuencia, tanto en las operaciones náuticas como en las operaciones comerciales, ya que no es posible aproximarse a las circunstancias que afectarán la navegación marítima, entre los principales aspectos o fenómenos naturales se encuentra la niebla, tormentas, huracanes; los hechos o fenómenos naturales o humanos que se traducen en accidentes del mar; los efectos políticos o militares entre los países o provenientes de gobiernos beligerantes. Por otra parte, entre las circunstancias que perjudican las operaciones comerciales, se encuentran las averías por los efectos de la carga, reparaciones a la embarcación, retrasos en la recepción de la carga, surge entonces la arribada forzosa de la embarcación que impide llevar a cabo un tráfico fluido. Específicamente hemos expresado que las circunstancias que impiden precisar con exactitud la duración del fletamento a tiempo y la aplicación del buque en la modalidad de *charter*, se presentan por ciertos acontecimientos, entre los que indicamos, se encuentran: peligros del mar, desperfectos humanos, sucesos políticos hostiles o militares entre los países o los gobiernos, cuyos actos influyen en forma negativa hacia el ejercicio del comercio marítimo internacional y los efectos de las operaciones comerciales, actos que resultan de la explotación mercantil de la embarcación, pero que finalmente resultan en obstrucción al tráfico marítimo normalizado. Nuestra acotación analítica, nos permite afirmar que no hay exactitud de fecha para la devolución del buque, ya que para la conclusión de los viajes a que está destinado el buque en el tráfico marítimo mundial y regulado mediante el contrato de fletamento a tiempo, en ocasiones son manifiestas ciertas obstrucciones

que impiden el cumplimiento de la fecha exacta para la devolución del buque al fletante. En efecto, sobre el particular, considera el investigador González Lebrero:¹⁹⁸ "Como ya nos los está insinuando su nombre, en el *time-charter* el buque es fletado por un período de tiempo determinado, si bien este período no es habitualmente exacto, de ahí que las pólizas expresen: "alrededor de seis meses", o "más o menos treinta días", lo cual implica la existencia de un margen razonable, dada la imposibilidad de calcular anticipadamente y con exactitud el día en que terminará en último viaje y, por consiguiente, el día en que el buque podrá ser "devuelto" al fletante".

Frente al incumplimiento para la devolución del buque en el plazo establecido en el contrato de fletamento a tiempo, surgen diversas alternativas, estas son:

- a) Que el reintegro del buque se realice después de la terminación del contrato en comento, permite a las partes ampliar o prorrogar la vigencia del contrato, y entonces la conducta del fletador es razonable, pues era de suponerse que el último viaje concluiría en el lugar y tiempo acordado entre las partes. Así se constituyen los efectos que propician elementos necesarios para la prórroga del contrato y, por consiguiente, el fletador deberá pagar el flete correspondiente;
- b) Que la devolución del buque se realice "posterior" a la terminación del contrato, pero sin causa justificada, es decir, que el retraso encierra la posibilidad de mala fe por parte del fletador; el retraso en la restitución con mala fe no propicia ningún elemento que favorezca la prórroga del contrato, y por consiguiente, el fletador al momento de hacer la devolución del buque, a su vez, deberá cumplir con el flete correspondiente, usualmente es la tarifa que se encuentra vigente en el

¹⁹⁸ GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A... *Op. cit.*, pp. 348-349.

mercado internacional de fletes, el pago de daños y perjuicios ocasionados al fletante, en tanto que sólo si existieran como tales;

c) Que la restitución del buque se efectúe antes de la terminación del período de vigencia para el contrato, supuesto en que el fletador deberá costear no sólo el flete de vencimiento, y por otra parte, habrá que determinar si el fletante acepta la devolución de la embarcación o si exige al fletador el cumplimiento del plazo establecido en los términos del fletamento, por consiguiente, rechaza la devolución del buque o bien acepta tal devolución y requiere a su fletador el pago de daños y perjuicios generados por el incumplimiento de contrato, ó solo demanda el pago del flete hasta la terminación del plazo establecido en la póliza.

Finalmente, debemos advertir que una vez que la embarcación ha sido restituida al fletante –para su recepción–, deberá efectuarse una minuciosa certificación, mediante la intervención de peritos navales, expertos en la materia, quienes verificarán las condiciones en que se realiza la devolución y expedirán un certificado de devolución, en que constará diversos datos, entre un estado detallado de las bodegas, las máquinas, las cámaras frías o frigoríficas, el nivel de combustible, lubricantes, así como las instalaciones sanitarias y eléctricas del buque en el momento de recibido y tal documentación puede llevarse a cabo, ya sea ante la presencia de notario o sólo con la participación de las partes, además se expedirá el mismo certificado en original a favor del fletador, como constancia que acredita el cumplimiento de la obligación correspondiente.

b) Contrato de fletamento por viaje (*voyage-charter*).- El contrato de fletamento por viaje es diametralmente opuesto al fletamento por tiempo y se concibe en todos los términos –por la estructura que dispone–, como un contrato de transporte de

mercancías por la vía marítima internacional, en que la operación de transporte de mercaderías se despliega sobre tres modalidades distintas, entre las que se encuentra:

1) La carga total, implica que en el transportador/fletante recae la obligación de poner a disposición del cargador/fletador todos los espacios y áreas de un buque destinados a la carga de mercancías, y mediante el pago de un precio, denominado flete;

2) La carga parcial, constituye siempre la obligación del transportador/fletante la disposición de poner a favor de dos o más cargadores/fletadores, determinados espacios o áreas disponibles de un buque para el transporte de mercaderías, a través del pago de un precio o flete;

c) El llamado fletamento a carga general, configura la disposición del transportador/fletante de poner a favor de varios cargadores/fletadores, un buque para que todos carguen en él las mercaderías a transportar, con destino a un puerto o distintos puertos, previamente establecidos por el transportador y el cargador, mediante el pago de un flete.

En términos generales, cada una de las modalidades que hemos comentado se documentan a través de la póliza de fletamento que constituye un medio de prueba de la celebración de un contrato de fletamento por viaje, entre el fletante/transportador y el fletador/cargador, por consiguiente, es mediante la póliza en que las partes expresan por escrito el acuerdo de voluntades. Pero también debemos agregar que –las modalidades– intervienen en torno a un solo eje, cuyo objetivo fundamental que se persigue es la entrega de las mercaderías en el lugar especificado, y en términos del conocimiento de embarque o “para embarque,” prestación esencial que configuran los contratos de transporte marítimo. En otras palabras más modestas, tenemos que en el contrato de fletamento por viaje, intervienen simultáneamente, tanto la póliza de fletamento (total o parcial), a su vez, el conocimiento de embarque, ya que este último se expide por parte del fletante/transportador o sus representantes, una vez que la carga

ha sido depositada a bordo del buque para su transporte. Así se crea un nexo jurídico entre la póliza y el conocimiento, y es que mediante el conocimiento se plasma la cláusula de incorporación en que se asientan las condiciones y términos convenidos en la póliza; se incluye entre otros elementos, el nombre del receptor de las mercaderías (un tercero tenedor del conocimiento de embarque), salvo que se trate del mismo fletador/cargador.

En referencia a la parte conceptual que no podemos eludir en el marco de nuestro estudio, tenemos que el contrato de fletamento por viaje, es aquél en virtud del cual una persona denominada fletante/transportador se obliga a poner los espacios totales o parciales de una embarcación, armada y equipada a disposición de otra denominada fletador/cargador para llevar a cabo uno o varios viajes a cambio de un pago denominado flete.

Los principales elementos que surgen, a través del marco conceptual son los siguientes:

- El fletante/transportador asume la obligación de transportar mercaderías por viaje y para ello pone a disposición del fletador/cargador los espacios y áreas de un buque específico;
- Los espacios y áreas del buque pueden ser totales o parciales. En efecto, las zonas totales comprende tanto las bodegas, las cubiertas y todo aquellos lugares de un buque destinados a la colocación de mercaderías, excepto zonas de taller, puesto de gobierno, áreas de alojamiento de la tripulación, zonas destinadas a los motores y combustibles, espacios destinados a los pertrechos, en tanto, si nos referimos sólo aquellas zonas o áreas parciales, es únicamente determinados espacios dispuestos por el fletante/transportador para la recepción de mercaderías a bordo;
- La embarcación que se destine para la ejecución del viaje, constará del mecanismo de armado y equipado. En síntesis el elemento esencial de

los contratos de esta naturaleza, es que la embarcación disponga de las condiciones más adecuadas de navegabilidad;

- El fletamento por viaje siempre implica una contraprestación económica que es el resultado económico o comercial de los contratos de fletamento por viaje, denominado flete.

En la siguiente sección sólo nos disponemos para analizar, sucintamente el contenido de las obligaciones que corresponde a cada una de las partes que intervienen en relación al contrato de referencia e incluye, a su vez, las obligaciones del destinatario o receptor de las mercaderías, entre las más principales son las siguientes:

a) Obligaciones del fletante/transportador:

- Disponer de un buque que reúna todas las condiciones óptimas de navegabilidad, armado y razonablemente tripulado, y destinarlo ya sea a una carga total, a la carga parcial o mediante la modalidad de carga general, y destinarlo –el buque– para un fletador/cargador o varios fletadores/cargadores al mismo tiempo. Esta prestación primigenia, tiene lugar, instante antes de recibir a bordo la carga e iniciarse el viaje. Pero advertimos que las condiciones óptimas de navegabilidad, deberán estar presentes durante todo el período que se prolongue la travesía marítima por viaje, así como la aptitud del buque de realizar el transporte en condiciones de seguridad, no sólo para la carga, sino además para la protección de los elementos humanos o las vidas humanas;
- Designar un buque específico, obligación del fletante/transportador, que en sí por la naturaleza misma del contrato de fletamento por viaje, no puede sustituirse por otra embarcación, salvo que así se hubiese convenido en los términos de la póliza de fletamento. Para la designación del buque, tendrá que tomarse ciertos modos inherentes al negocio marítimo, entre el puerto de carga de las mercancías que deberá ser

viable y seguro, es decir, entre las características del puerto que se toma en consideración, ya sea para la recepción de la carga o su descarga, respectivamente, es la seguridad y que sea este el indicado ó disponga de viabilidad para la llegada, entrada, permanencia y zarpada de la embarcación; la fecha y hora, en que se pondrá a disposición el buque para la recepción de la carga del fletador/cargador o fletadores/cargadores; los espacios y áreas destinados a la colocación de las mercaderías, según corresponda la póliza de fletamento. Asimismo, esta prestación como su nombre lo indica, conduce a la individualización del buque, y especificado de acuerdo a la póliza de fletamento por viaje, implica entre otros datos, los siguientes: nombre del buque, bandera, puerto de registro, capacidad de carga expresado en toneladas, velocidad del navío y tipo de carga correspondientes; en tanto la falta de cumplimiento de alguno de los elementos trascendentales en torno a la individualización del buque o sobre los modos para la designación de este, por parte del fletante/transportador, puede dar lugar a la suspensión del contrato de fletamento por viaje o únicamente se rescinde el contrato por parte del fletador/cargador;

- Cargar las mercancías durante el "tiempo de plancha", es decir, una vez que la embarcación se encuentra en el puerto acordado por las partes, y previsto en la póliza de fletamento por viaje, es entonces que el capitán envía una notificación al fletador/cargador o "nota de alistamiento", en que informa sobre la disposición del buque en el puerto, armado y equipado o únicamente armado, a partir de entonces se abre un período en días para realizar, ya sea la carga o la descarga de mercancías que también se especificará en la póliza de fletamento por viaje, y conocido dicho período como "tiempo de plancha", a partir de ese instante, el buque deberá permanecer atracado en un muelle para efectos de realizar las operaciones correspondientes;

- Estibaje de las mercaderías, fase que comprende un conjunto de operaciones materiales, tendientes a la colocación de las mercaderías al interior de las bodegas del buque o "sobre cubierta", en cuyo caso los fletadores/cargadores deberán manifestar su consentimiento por escrito, y mediante la intervención del capitán, dado su carácter de representante del fletante/transportador; las operaciones deben orientarse a la ordenación o distribución adecuada de la carga, dispuestos a ciertos criterios técnicos que permita la estabilidad y seguridad del buque durante todo el trayecto del viaje, asimismo, para evitar daños y perjuicios a las mercaderías. En ciertas ocasiones, las operaciones de estibaje corresponden a una entidad estibadora designada por el fletante/transportador a riesgo y cuenta, ya sea del fletador/cargador o del receptor de las mercancías o de propio riesgo si el fletante/transportador, asume los gastos de la carga y descarga, cuya operación comercial lleva implícito el estibaje;
- Expedir un conocimiento de embarque, documento que consta la recepción de las mercaderías a bordo del buque por parte del fletante/cargador, expide constancia de dicha recepción, mediante la emisión de documentos provisionales, primeramente y posteriormente serán canjeados por el conocimiento que deberá otorgarse al fletador/cargador;
- Desempeñar el viaje pactado en los términos de la póliza de fletamento por viaje, implica la obligación primigenia que debe desempeñar el fletante/transportador como consecuencia jurídica del contrato de transporte, ya sin demora alguna, una vez que las operaciones de carga fueron completadas y habiéndose cumplidos los trámites de salubridad o fiscales correspondientes, se deberá emprender el viaje. Para el desempeño óptimo del viaje, habrá que adoptarse la ruta más corta, la más adecuada, la más segura –permite proteger la seguridad de la

embarcación, las mercaderías, el aprovisionamiento de combustible o el salvamento de vidas humanas en el mar— o la que fue pactada en el contrato de fletamento por viaje. La velocidad del buque debe ser la idónea que permita arribar al puerto de destino entre los tiempos convenidos, pero a falta de este, en el tiempo razonable; en tanto si el viaje se interrumpe en algún punto del océano por causas no imputables al fletante/transportista y si el buque permanece en estado innavegable, deberá remolcarse al puerto más próximo para su reparación y desde ahí proporcionar la información al fletador/cargador, a fin de dar por terminado el contrato de fletamento por viaje, y solicitar el pago de flete correspondiente en atención a la parte proporcional del recorrido efectuado, o en su defecto sea el fletante/transportador que celebre un contrato de transporte con un tercero, a través de la subcontratación de un porteador, y las mercaderías continúen hasta el puerto de destino con la intervención de otro buque y un porteador distinto;

- Protección de las mercaderías, ya que las mercaderías se encuentran a bordo y que fueron recibidas por intermediación del capitán, estas quedarán bajo la responsabilidad del fletante/transportador, asume así el carácter de depositario de la carga y por ello debe adoptar todas las medidas de seguridad necesarias a fin de evitar averías a la carga; si la carga se constituye de animales vivos, además de vigilar la sanidad de los mismos, a su vez, deberá proporcionar los alimentos necesarios e inspeccionar o monitorear las condiciones del contenedor, en que se encuentra las faunas, de manera que proporcione seguridad y estabilidad durante el tiempo que dure el viaje;
- Descargar las mercaderías en el puerto de destino; en efecto, constituye esta prestación otra obligación del fletante/transportador, una vez que la embarcación se encuentra próximo a la costa, el capitán deberá disminuir la velocidad del buque y con la máxima diligencia, deberá aproximarse al

muelle del puerto, después de atracado deberá dar inicio el "tiempo de plancha" en que se harán todas las operaciones materiales necesarias para la descarga de la embarcación, ya sea a través de medios externos o mediante los aparejos (grúas) del buque. Las operaciones de descarga por su naturaleza, exigen –previa a la descarga– la notificación al receptor o receptores de las mercaderías, a través del documento denominado "nota de alistamiento" o mediante el empleo de cualquier otro medio de comunicación, además es innecesario señalar, pero en la póliza de fletamento contienen las especificaciones, condiciones y términos, en que se hará la operación correspondiente de descarga, a su vez, se toma en consideración los usos y costumbres del puerto de destino para efectuar dicha operación de manipuleo de la carga;

- Entregar las mercaderías, esta prestación configura otro elemento trascendental en todos los contratos de transporte de mercancías y que deberá entregar el fletante/transportador o su representante, en los términos especificados en el conocimiento de embarque, es decir, en el puerto de destino y al legítimo tenedor de dicha documentación.

b) Obligaciones del fletador/cargador:

- Entregar las mercancías al fletante/transportador en el puerto convenido. En efecto, constituye uno de los elementos convenidos en la póliza de fletamento por viaje, considerados en todas sus modalidades (*supra*), ya que la entrega de las mercancías es esencial para iniciarse el transporte. En la póliza de fletamento se especifica todos los elementos contractuales relacionados al lugar, fecha, características y cantidades de mercancías, que el fletador/cargador hará entrega de dichas mercaderías al fletante/transportador o su representante;
- Costear el pago correspondiente al flete, el flete configura la obligación primigenia del fletador/cargador, contraprestación deberá pagarse a favor

del fletante/transportador o transportista, dicho pago puede efectuarse por adelantado, es decir, en el puerto de carga; pero regularmente se realiza al haberse finalizado la operación de transporte, ya en el puerto de descarga. Para efectos de determinar la cuantía del flete, se tendrá como criterio económico la cantidad de las mercancías, la naturaleza de aquellas, la ocupación total o parcial de los espacios y áreas del buque, el puerto de destino, la ruta definida o especificada, entre otros elementos inherentes a la carga, más los derechos sanitarios, las tarifas fiscales y otros derechos que corresponda pagar en el puerto de carga o en el puerto de descarga, y que tales costes sean pagados por el fletante/transportista.

c) Obligaciones del receptor de las mercaderías:

- Recibir las mercaderías, una vez que el buque ha arribado al puerto de destino y habiéndose notificado al receptor o consignatario de las mercaderías, este deberá proceder a la recepción de las mismas y verificar el estado que presentan, así como el número de bultos, características, cantidad y calidad, idénticas a las descritas en el conocimiento de embarque;
- Costear el flete o los gastos adicionales, el receptor o consignatario de las mercancías estará obligado al pago del flete, sólo si dicho pago no fue proporcionado al inicio de la carga. Asimismo, está obligado al cumplimiento de ciertos costes adicionales, y generados al margen del flete, tales como: la contratación de una entidad estibadora para la descarga de mercancías, derechos fiscales, entre otros;
- Planear y contratar otro modo de transporte, las mercancías descargadas, en ciertas ocasiones o regularmente se depositan en un sitio seguro a la periferia del muelle, pero sin embargo, es responsabilidad del receptor continuar con la carga hasta el domicilio del destinatario, y por

consiguiente, continúa obligado en desarrollar la siguiente fase de transporte.

3.6 La documentación comercial de las mercaderías.

En el ejercicio del comercio internacional en sus dos vertientes, las importaciones y exportaciones de mercaderías, constituye un contexto de formalidades en todas sus operaciones, expresiones, manifestaciones y actos en que interviene la fase comercial mundial, ya que las actividades comerciales "por naturaleza," requieren del cumplimiento de diversas disposiciones jurídicas, tanto en el plano nacional; que también está sometida a las normas jurídicas propias de los mercados mundiales, es así que surge nuestra inquietud por averiguar la importancia que desempeñan sólo algunos documentos que intervienen en dicha actividad, particularmente son:

- a) La póliza de seguro.- La póliza es un documento propio que dispone la existencia de un contrato de seguro, es decir, constituye un documento en que se expresa de manera concisa la cosa asegurada, la clase de cobertura, si es amplia o limitada y en otro espacio contiene un conjunto de cláusulas que expresan las condiciones y particularidades sobre las que se aseguran dichas mercaderías. Asimismo, en las pólizas se determinan los plazos y las modalidades, en que el asegurado deberá proporcionar información a la entidad aseguradora, acerca de los siniestros producidos a las mercancías en alguna de las fases u operaciones propias que comprende el transporte internacional de mercaderías (*supra*);
- b) El certificado de origen.- Es la documentación emitida desde el país de origen, a fin de anexarse a las mercaderías, durante su traslado a los mercados internacionales; generalmente es expedido por un Órgano de Comercio del país exportador, cuya función permite al importador

acreditar el origen de las mercancías. En cuanto a dicho origen, podrá ser nacional, si se considera procedente de un solo país, o regional si procede de dos o más países, es decir, deberá incorporarse los elementos extranjeros de los que dispone tal mercancía, así como el respectivo país de origen;¹⁹⁹

c) El certificado de calidad.- Otro importante documento es el certificado de calidad, a través de este documento, se dispone de un conjunto de requisitos técnicos que garantizan la calidad de la mercancía e indican las materias primas de la que están constituidas, en síntesis describe la composición del producto;

d) La factura comercial.- "es el documento que expide el vendedor, según su propio modelo y que recoge el precio de la mercancía y las condiciones finales en las que se realiza la venta.

"En determinados supuestos, la factura comercial se utiliza como contrato de venta y forma de cobro de la operación, por ello debe ir firmada por las partes...";²⁰⁰

e) La factura consular.- Contrario a la factura comercial que expide la parte vendedora, la factura consular es el documento, precisamente como su nombre lo indica es consular, ya que se expide a través de la intervención del servicio consular del país importador. Pero también la factura comercial puede transformarse en factura consular, sólo si en esta se asientan los sellos y el visto bueno que realiza el cónsul más próximo al puerto de embarcación, aunque se trata normalmente de formularios redactados en el idioma del país importador, en que se asientan los datos

¹⁹⁹ Cfr. MORENO CASTELLANOS, Jorge A., MORENO VALDEZ, Hadar y TREJO VARGAS, Pedro, "Comercio Exterior sin Barreras". 2ª Edición, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2003, p. 88.

²⁰⁰ DIEZ VERGARA, Marta, "Manual Práctico de Comercio Internacional". 2ª Edición, Deusto, S.A., Bilbao, España, 1997, p. 155.

más trascendentales con relación a las mercaderías, entre las marcas, valor, origen, peso, etcétera,²⁰¹

- f) El certificado de sanidad.- A través del certificado de sanidad, se permite el control que realizan las aduanas sobre el ingreso de mercaderías al territorio de un país, relacionadas aquellas a la fauna y los vegetales a fin de inspeccionar la ausencia de parásitos, plagas o ciertas enfermedades e impedir el contagio con las especies del país importador;
- g) El conocimiento de embarque.- El conocimiento o cualquier otro documento –en sustitución del conocimiento– que cumpla con las especificaciones de un contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, constituye el papel fundamental para el traslado de la carga, a través de las vías navegables y con la intervención de las compañías navieras se realizan las operaciones propias de transporte.

Los conocimientos cumplen una función trascendental en las operaciones del tráfico marítimo mundial; no obstante, el surgimiento de otros múltiples documentos que desempeñan la misma función de documentar el transporte marítimo internacional de mercancías, a su vez, todos los documentos, nos determinan que la carga fue recibida a bordo, ya que no puede realizarse el transporte de los paquetes sin haberlas depositado a bordo del buque. Por otra parte, advertimos que el conocimiento implica un título, es decir, es representativo de las mercaderías para su tenedor, ya sea el consignatario o un tercero de buena fe.

Después de haber estudiado el aporte de diversos datos relativos a los documentos comerciales, nos permiten visualizar que tales documentos, formalmente implican la existencia real y el dominio que se transfiere de las

²⁰¹ Cfr. VALENTÍN BUDIC, Domingo, "Diccionario del Comercio Exterior". 3ª Edición, Desalma, Buenos Aires, Argentina, 1990, p. 98.

mercaderías como elemento activo que “detona” la actividad propia del comercio internacional, es decir, que las operaciones del comercio mundial se desarrollan sobre un solo eje que corresponde exclusivamente al tema de referencia, ya que no podemos tratar en su magnitud, todos los elementos implicados, habida cuenta que ocupa una mayor extensión y una investigación que no es nuestro objetivo. Expresamos que un eje que caracteriza a la actividad comercial mundial, es precisamente la formalidad, en que se desempeña la actividad comercial en el contexto de los mercados internacionales, expresado a través de diversos documentos necesarios que intervienen en la transferencia mercantil de las mercancías. No en todos los países se requieren los mismos documentos, sino que presentan determinadas diversificaciones que se determinan, según la norma jurídica aplicable al comercio exterior, respectivo a cada Estado.

3.7 Generalidades sobre las responsabilidades en el manejo y en la transportación de las mercancías por la vía marítima.

La materia de responsabilidad en el contexto del transporte marítimo internacional de mercancías, surgió bajo la figura de responsabilidad legal por estar regulada en la Ley y la responsabilidad convencional, prevista en la Convención de Bruselas de 1924 (Reglas de la Haya), el Protocolo modificativo (Reglas Wisby de 1968), la Convención de Hamburgo de 1978 (Reglas de Hamburgo) y la contractual por un contrato, es decir, la nota fundamental para el surgimiento de la responsabilidad es la celebración del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, en tanto existe contrato puede derivar la responsabilidad, y a falta de aquél no existe como tal, es así como se desprende la responsabilidad del transportista, ante el cargador marítimo y el receptor de las mercancías por incumplimiento de las obligaciones; particularmente aquellas relacionadas a la inejecución o deficiente ejecución de las obligaciones previstas en el contrato de transporte, surge entonces la materia de análisis.

El tema particular que nos involucra es sobre la responsabilidad de carácter contractual que derivada del transporte marítimo internacional de mercaderías, cuya finalidad primordial no sólo es la navegabilidad del buque, sino al mismo tiempo llevar a bordo las mercaderías con la diligencia debida; intervenir, ya sea que el porteador o sus representantes ejecuten la obra o con la intermediación del capitán, durante la fase de operaciones que comprende la carga y la descarga de mercancías, con estrictos mecanismos de seguridad, así como efectuar la entrega debida de las mismas, en los términos convenidos. Pero a partir de ahí el transporte se integra de un conjunto de operaciones comerciales e incluyéndose las operaciones náuticas, y es el apartado de las obligaciones contractuales en que surge la responsabilidad, implica el incumplimiento del porteador de transportar las mercaderías en buen estado. En efecto, la ley de navegación dice:²⁰² "Artículo 102. El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías, desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega". El precepto jurídico apuntado, es casuístico, y de acuerdo a nuestro criterio no prevé más que una responsabilidad, aquella que surge con motivo de la expedición de un conocimiento de embarque, en tanto omite los demás instrumentos contractuales que hemos analizado en el apartado correspondiente. Pero en relación a la temporalidad que dispone, cubre este el ámbito temporal de custodia de las mercaderías que se deposita ante el transportista o porteador para su debido transporte. El punto controvertido se encuentra en el elemento subjetivo de la responsabilidad, y es que al mencionar la figura del naviero-propietario o fletante del buque, además haberse considerado igual que la persona que emite el conocimiento, no hizo el legislador, más que ubicar al propietario del navío en la misma condición al porteador o del armador. En nuestro criterio advertimos sobre el particular, en este sentido al incluir al naviero-propietario del buque como responsable de las averías o pérdidas de las

²⁰² Ley de navegación, artículo 102.

mercancías, el precepto no es idóneo, ya que la práctica marítima internacional, nos ilustra que no son los navieros –persona física o moral que dispone del derecho real de propiedad sobre una o más embarcaciones– o los fletantes, quienes intervienen en la celebración del contrato de transporte, en consecuencia no pueden asumir ninguna obligación frente a los cargadores o receptores de las mercaderías, y es precisamente la condición de propietario que es ajeno a la relación contractual y en estos términos, no ha de responder de los daños sufridos u ocasionados a las mercancías y en la esfera contractual, aunque por ministerio extracontractual puede existir cierta responsabilidad (vicios ocultos de la embarcación).

En el marco de la responsabilidad contractual, corresponde a nuestra investigación el desarrollo de acuerdo a los lineamientos que hemos adoptado, los términos en que el transportista o porteador marítimo es responsable ante el cargador marítimo, frente al receptor de las mercancías o ante el titular de la carga, y mencionaremos ciertas causas que dan origen a la responsabilidad del porteador y sus dependientes. Pero como advertimos en la parte anterior (*supra*), no incluimos como responsable al propietario del buque, quien ocupa una figura diversa en la relación contractual y sólo en determinados supuestos se concibe como responsable frente a los actos del capitán, en tanto que celebre contratos a nombre del propietario, a partir de entonces se desprende una responsabilidad del capitán frente al naviero, a su vez, del naviero frente a los cargadores que hubieren contratado con el capitán. Asimismo, no excluirémos del presente tema nuestras observaciones en relación a cada uno de los supuestos de incumplimiento del porteador y trataremos las objeciones que el transportista debe invocar para efectos de acreditar su inculpabilidad, es decir, determinadas causas extrañas que inhabilitan la imputabilidad del porteador marítimo ante el incumplimiento contractual, o bien frente al cumplimiento parcial del contrato en comento.

Para efectos de alcanzar mayor aproximación al tema de estudio, hemos optado por tratar los aspectos más relevantes en relación a los supuestos de responsabilidad del porteador, y hemos desatendido los criterios que atienden a la formulación de aspectos muy generalizados que poco contribuyen a esclarecer el fondo de la investigación. Para el desarrollo respectivo, no hemos considerado en todos sus términos a la Ley de navegación, ya que contiene aspectos normativos confusos y aislados, no precisos que en ocasiones dan lugar a diversas interpretaciones. Pero si hemos considerado la bibliografía extranjera²⁰³ para atender la sistemática jurídica, aquélla adoptada para el estudio del tema correspondiente. Y en estos términos damos inicio a la presente exposición.

En el siguiente segmento, nos proponemos al examen de la responsabilidad del porteador o de sus representantes frente al cargador o ante el consignatario, en sus diversas dimensiones que implica el transporte marítimo internacional de mercancías, pero no olvidemos que la perspectiva es con relación al contrato de transporte.

En efecto, en el marco de la responsabilidad sujeta al contrato de transporte, el porteador o sus dependientes²⁰⁴ son responsables frente a los titulares de las mercancías, sólo que en relación a los dependientes, sus responsabilidades están determinadas con el carácter extracontractual, y si interviene el capitán como dependiente del porteador, sólo es responsable en el marco extracontractual, es

²⁰³ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A... *Op. cit.*, pp.419-452 y SÁNCHEZ CALERO, Fernando... *Op. cit.*, pp. 346-388.

²⁰⁴ La figura de los dependientes del porteador se incorporó, a partir del protocolo de 1968 en las Reglas Wisby y en relación a la responsabilidad que surge en términos del incumplimiento del contrato de transporte, ya sea por las averías o pérdidas de las mercancías. En términos generales nos referimos a los daños ocasionados a las mismas, durante el transporte, durante la carga o en las operaciones de descarga, así como en la entrega de las mismas, ya que en términos de la defensa frente a las prestaciones reclamadas por los propietarios de la mercancía, ambos pueden promover e interponer las mismas excepciones y alegar los mismos argumentos jurídicos. No obstante en atención a la autonomía de la voluntad también podrán promover en forma autónoma, pero durante la defensa se debe argumentar las mismas excepciones tendientes a la disminución o limitación de responsabilidad, o en su defecto argumentar las exoneraciones. Cfr. Artículo 7, párrafo 2º y artículo 8, párrafos 1º y 2º de las Reglas de Hamburgo, respectivamente.

decir, resulta la responsabilidad en forma simultánea, tanto el porteador es responsable de la totalidad del transporte, así como los dependientes o empleados del porteador (Reglas de Hamburgo, párrafo 2º del artículo 8 y párrafo 1º y 2º del artículo 10, respectivamente). En otro apartado, para determinar la responsabilidad entre el porteador efectivo²⁰⁵ y el porteador contractual, tenemos que las Reglas de Hamburgo establecen una clara distinción entre esta importante figura, y al respecto establece: "Artículo 1.1. Por porteador se entiende toda persona que por sí o por medio de otra actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

"2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución".²⁰⁶

En términos de la distinción que establece las Reglas de Hamburgo, ya en el plano de las conductas que trascienden a la responsabilidad contractual, tenemos que ambos son responsables en forma solidaria, en los casos y en la proporción en que aquéllos resulten responsables.²⁰⁷

Después de haber mencionado la parte correspondiente a la intervención del porteador y sus dependientes o en el supuesto del porteador contractual y el porteador efectivo en el marco del contrato de transporte, debemos precisar en que términos se desprende la responsabilidad, ya que no todo incumplimiento de las obligaciones trascienden al círculo de la responsabilidad contractual o extracontractual, según corresponda la modalidad, sino sólo aquellas obligaciones incumplidas que sean imputables al porteador, sus dependientes o empleados, ya bien sean por culpas comerciales o náuticas, pero que dichas culpas estén vinculadas o relacionadas al menoscabo de los derechos de propiedad que

²⁰⁵ En nuestro criterio, consideramos que el porteador efectivo es también un dependiente del porteador contractual, ya que actúa en su nombre y representación para la realización del transporte de mercancías a bordo del buque.

²⁰⁶ Reglas de Hamburgo, artículo 1, párrafos 1º y 2º, respectivamente.

²⁰⁷ Cfr. *Idem*, artículo 10, párrafo 4º.

ejercen los titulares de las mercancías, además que derive de la culpabilidad del porteador e imputable a este o bien a sus representantes, asimismo, aquella conducta que trasciende al círculo de responsabilidad se circunscribe a determinados parámetros y no únicamente a determinados criterios meramente personales. En efecto, para que surja la responsabilidad y que esta sea imputable a la conducta del porteador o de sus representantes, deberá presentarse determinados actos de resultado material, la pérdida o el daño a las mercancías o el retraso en la entrega de las mismas. Pero que dichos actos tengan lugar, durante el período en que las mercaderías permanecieron en su custodia, desde el momento en que fueron recibidas en el puerto de origen, durante el transporte y hasta el arribo en el puerto de destino, así como la entrega de las mismas (Reglas de Hamburgo, artículo 4, párrafos 1 y 2, a-b). Así es como se expresa la responsabilidad en el plano del tráfico marítimo internacional con especial referencia al transporte de mercaderías. Asimismo, debemos precisar en qué consisten dichas culpas imputables al porteador, el particular tenemos la culpa producida durante las operaciones náuticas,²⁰⁸ ocurren ciertos supuestos que pueden generar el incumplimiento del porteador en la entrega puntual de las mercancías en el puerto de destino o la pérdida de éstas frente al incumplimiento de custodia, al respecto tenemos las siguientes:

- El desvío de ruta²⁰⁹ autorizado por el porteador, un desvío no justificado genera retraso en la entrega de las mercancías. En efecto, las Reglas de Hamburgo prevén sobre esta responsabilidad del porteador sobre el retraso, pero no hace referencia al desvío de ruta, sino sólo indica el supuesto de retraso en la entrega, en el artículo 5.1 y con mayor precisión en el artículo 5.2; sin embargo, en las Reglas de la Haya-Wisby

²⁰⁸ Cfr. Ley de Navegación, artículo 105, fracción I.

²⁰⁹ El desvío de ruta consiste en una desviación del buque en su recorrido, en cuanto se surcan los mares, supuesto no estipulado en el contrato de transporte marítimo y tampoco previsto en la norma consuetudinaria de la navegación, sino se desprende de la conducta del gobierno del buque, quien opta por una desviación dolosa, culposa o debidamente razonable ante los peligros que impone la naturaleza del mar u otras condiciones extrañas a la voluntad del capitán (guerra, estallido social, tormentas, etc.).

- (artículo 4.4) fue estipulado como una exigente de responsabilidad del porteador por pérdida o daño a las mercaderías que de ello resulte;
- La pérdida en mar de las mercaderías por la negligencia del capitán o la tripulación, durante la operación técnica de navegación, constituye el incumplimiento de la obligación consistente en la debida diligencia. Dichas pérdidas pueden surgir de múltiples causas, entre el incendio, peligros, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables, etcétera;
 - La pérdida parcial de las mercaderías durante la operación de transporte, así el porteador sólo hace entrega de una parte de las mercaderías. Asimismo, la pérdida parcial de la carga puede emerger muy diversas causas, entre las principales se encuentran las siguientes: corrientes marítimas riesgosas, mal tiempo, vientos exorbitantes, etcétera.

El criterio que prevalece entre los transportistas o porteadores marítimos, en referencia a las faltas náuticas es sobre una tendencia muy generalizada que sustenta la exoneración, ante el retraso de entrega de la carga en el puerto de destino, el porteador se exenta de responsabilidad a través de los hechos del capitán o mediante ciertas causas de fuerza mayor que obligan al gobierno del buque realizar el desvío de ruta (peligros de mar, averías del buque, fenómenos climatológicos o criterios razonables para efectos de salvar las vidas humanas); ante las pérdidas de la carga por negligencia, el porteador se exenta a través de hechos culposos cometidos por la tripulación o sus agentes, y también es cierto que puede eximirse a través de causas de fuerza mayor (incendio, salvamento o tentativa de salvamento de vidas²¹⁰ o bienes en el mar, hechos de guerra, actos

²¹⁰ Las operaciones de navegación que realizan los buques en el medio marítimo, implica una enorme cantidad de riesgos, no sólo para el transporte de mercaderías. Asimismo, en la generalidad de las embarcaciones, ya que no es predominante la diligencia en el cumplimiento de todas las obligaciones y es que las operaciones náuticas, en ciertas ocasiones resultan incontrolables; exige entonces, la contribución solidaria de los navegantes y las autoridades portuarias, en aquellas operaciones de asistencia y salvamento, además de constituir la causal de exoneración para el porteador, es un principio de solidaridad humanitaria a nivel universal a que

de enemigos públicos o actos de terroristas), o en su defecto, los porteadores pueden invocar determinadas situaciones de la carga (vicios ocultos o embalajes insuficientes); en efecto, la naturaleza de las causas constituyen una eximente para el porteador, así lo establece el párrafo 2º a)-q) del artículo 4º de las Reglas de la Haya. En relación a las pérdidas parciales, generalmente se busca limitar el monto de la responsabilidad y mediante la intervención de las aseguradoras se busca satisfacer el monto de las pérdidas. Asimismo, ante las pérdidas o averías ocasionadas a la carga, se desprenden otros mecanismos vinculados a la exoneración del porteador, tendientes a las faltas del cargador, como resultado de declaraciones inexactas con relación a las mercaderías, ya sea sobre las características, propiedades, el carácter peligroso o no peligroso, peso, entre otros datos y si el cargador omitió proporcionar datos correspondientes a las medidas de seguridad, tendientes a los cuidados especiales que deben observarse en la carga y si las operaciones de carga se efectuaron por órdenes del cargador en condiciones meteorológicas adversas.

En términos generales, hemos apuntado sólo alguno de los esquemas usuales en la práctica marítima internacional que favorece la exoneración de responsabilidades del porteador o sus dependientes, frente a las imputaciones del titular de las mercancías. Sin embargo, debemos admitir que no se agotan las responsabilidades o los supuestos de exoneración en el marco contractual que constituye materia de estudio, así que continuamos con nuestros datos subsiguientes.

Ya en el plano del desempeño comercial, se presentan las faltas comerciales, en que se encuentran algunos otros supuestos que propician el incumplimiento de las obligaciones del porteador, son entre otras las siguientes:

- La estiba defectuosa de las mercaderías en las bodegas del buque o sobre cubierta, presupone que ocasiona averías a las mercaderías. La

están obligados los capitanes de las embarcaciones, bajo la única finalidad de prestar socorro a las personas en peligro inminente en el mar.

estiba defectuosa es el resultado de incumplimiento de la diligencia del porteador, vinculada a las acciones del capitán o agente para inspeccionar diligentemente las operaciones de estibaje. Pero en esta operación puede ocurrir que la estiba sea perfecta, y los daños ocasionados a las mercancías se produjeran a consecuencia del embalaje insuficiente;

- La manipulación defectuosa de las mercaderías durante las operaciones de carga o descarga de las mismas, en tanto en el marco de las medidas de seguridad y la obligación del porteador o de sus representantes, es adoptar los mecanismos tendientes a la seguridad para la manipulación de la carga y adoptar como principal obligación la custodia de las mercancías, durante la carga y al momento de la descarga, operación que se realiza, ya sea a través de medios propios (aparejos del buque) o mediante la implementación de diversos instrumentos externos (las grúas del que disponen los puertos). La manipulación defectuosa produce daños o pérdidas a las mercaderías como resultado del incumplimiento a la obligación de custodia;
- El mal funcionamiento de las cámaras frías y frigoríficas que pudieren ocasionar averías a las mercaderías, frente a la obligación del porteador de poner en buen estado las bodegas del buque e incluyéndose las cámaras y las planchas de refrigeración de los que dispone el buque para la conservación del ambiente, propicio a las mercaderías que así lo requieran.

En cuanto a los mecanismos que dispone el porteador para la exoneración de responsabilidad, al tratarse de la estiba defectuosa, invoca que la operación fue realizada por una entidad estibadora, a no ser que haya sido contratada por el porteador para las operaciones respectivas, o si las averías se produjeron a consecuencia de la insuficiencia del embalaje, ya que en el rubro del embalaje

interviene la conducta del cargador, surge así la exoneración por un hecho extraño y no imputable al porteador; frente a las operaciones de manipulación defectuosa, tendiente a la producción de daños o pérdidas a la carga, el porteador puede hacer valer ciertos supuestos de fuerza mayor y para concluir este apartado, tenemos la presunta exoneración del porteador ante el incumplimiento de la obligación orientada al acondicionamiento de las cámaras frías y frigoríficas, ocurre que constituye una causa de exoneración si el porteador acredita que el cargador proporcionó datos inexactos sobre la naturaleza de la carga o bien que omitió proporcionar los datos correspondientes a las medidas de seguridad para la conservación y el cuidado de las mercaderías.

Las causas de exoneración de responsabilidad del porteador, se sustentan en atención a los hechos ocurridos, es decir, cada uno de los supuestos de exoneración corresponde a determinados daños o perjuicios, ocasionados a la carga, y que tienden por su propia naturaleza a eximir de responsabilidad al porteador, en tanto que exista un nexo de causalidad entre en el incumplimiento del porteador o de sus agentes y los supuestos de exoneración, es así como procede la liberación de responsabilidad por incumplimiento. Pero si el incumplimiento del contrato de transporte fue originado debido a una conducta culposa o dolosa, ya sea del porteador o la de sus dependientes, se desprende entonces, un nexo de causalidad entre el incumplimiento o cumplimiento inexacto y produce un resultado de orden material, consistente en el daño o la pérdida de las mercancías que trasciende por su propia naturaleza al plano de la responsabilidad del transportista en el marco contractual, o deriva la responsabilidad extracontractual en virtud de la intervención del capitán, los agentes o dependientes del porteador.

En términos generales, el porteador, los agentes o sus dependientes, no responden frente a los daños o pérdidas, ocasionadas a las mercaderías, siempre

que sean el resultado de causas extrañas (fuerza mayor, caso fortuito o vicio propio de la cosa). Pero que además deberán probar, les corresponde así la carga de la prueba, únicamente con la finalidad de acreditar que el incumplimiento de la obligación principal, es decir, entregar la carga en las mismas condiciones recibidas, no fue efectuado por los accidentes producidos a consecuencia de causas extrañas y ajenas a la voluntad del transportista. En tanto, será responsable si el cargador, destinatario o el titular de las mercancías aportare diversos medios probatorios y a través de estos se acrediten que los daños o pérdidas ocasionados a la carga se debieron a la negligencia, dolo o impericia del porteador.

Para finalizar el apartado correspondiente a la responsabilidad contractual en materia de transporte de mercancías por la vía marítima internacional, tenemos que a su vez, se desprende un segmento que involucra directamente al cargador, apartado que se integra en un marco de culpa comercial del cargador, embarcador o del titular de las mercancías, en la siguiente exposición:

- La carga o manipulación de mercancías inflamables, explosivas o peligrosas de las cuales se desconozcan las características por insuficiencia de marcaje y que pudieren producir riesgos en el buque, sus instalaciones o impliquen peligro para la tripulación, el capitán y los demás recursos humanos que intervienen en la explotación náutica o comercial de la embarcación. Es la responsabilidad civil la que se desprende de los actos del cargador o del titular de la carga;
- El empleo de embalaje insuficiente para la protección de la carga, implica que el embalaje no es idóneo para las diversas operaciones de carga, descarga y manipulación de la mercadería y por consecuencia se producen daños o pérdidas de aquéllas;
- Los vicios ocultos de la mercancía, expresa los vicios de la cosa o sus defectos que pudieren ocasionar pérdida o daño en las mercaderías

transportadas, pero no trasciende a la responsabilidad del porteador, pues es un hecho extraño, ajeno a la conducta del porteador;

- La inexactitud en la declaración de mercancías por parte del cargador, se constituye en un hecho propio de la conducta del cargador y ante la posible avería o pérdida de la mercancía, no es sino la responsabilidad que trasciende a la conducta del cargador.

*CAPITULO IV**ASPECTOS GENERALES DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS***4.1 Generalidades, concepto y características del contrato de compraventa internacional de mercancías.**

Nuestro primer planteamiento, antes de abordar nuestra investigación, se considera sobre la importancia que representan las operaciones de la compraventa internacional de mercaderías, no sólo como instrumento jurídico, en que se establecen derechos y obligaciones para el cumplimiento de las partes, sino que además constituye uno de los detonantes más importantes en materia de tráfico internacional de mercaderías, es pues la figura jurídica de mayor importancia, hoy por hoy, en la actividad comercial mundial; sus efectos se manifiestan en la economía de los sujetos participantes en todas las operaciones globales, en que interviene la naturaleza del contrato de compraventa internacional de mercaderías, instrumento jurídico de carácter mundial y regulador de dichas operaciones comerciales globalizadas.

En el escenario del tráfico mundial, tenemos la importante intervención de las distintas entidades económica-empresariales, y todos –los sujetos del Derecho Internacional Económico, así como los agentes que intervienen en el marco del Derecho Mercantil Internacional, es decir, las pequeñas y medianas empresas, las grandes corporaciones, comerciales, industriales, tecnológicas y de servicios– los involucrados, constituye un apéndice en el dinamismo de los mercados mundiales. Asimismo, los efectos de la compraventa internacional trascienden al plano económico, además que activa el desempeño de los motores de la producción mundial y los circuitos económicos que actúan fuera de las fronteras de los países en el entorno del comercio internacional.

Por el contexto en que se desenvuelve la relación jurídica contractual, tenemos en consideración diversos criterios que orientan el carácter de internacionalidad del contrato en comento, al respecto tenemos las siguientes características:

- a) El domicilio o establecimiento de los contratantes. En efecto, independientemente de la nacionalidad de los contratantes, el único requisito es que el domicilio de sus respectivos establecimientos mercantiles estén ubicados en países distintos, así la compraventa tendrá aspecto internacional, ya que las obligaciones estipuladas en el contrato se realizarán en Estados diferentes;
- b) El intercambio comercial de las mercancías, presenta un cariz internacional y el aspecto se desprende, precisamente del tráfico internacional a través de dos movimientos económicos, la exportación (salida de las mercancías de un país) y la importación (entrada de mercancías en las fronteras de un país);
- c) El resultado de las dos figuras anteriores, se consolida en una figura mixta a través del mecanismo que implica el transporte de mercancías de un país a otro y mediante el domicilio comercial de los contratantes, establecidos aquéllos en Estados diferentes, a través del vínculo que se establece mediante el transporte, facilita la asociación de las actividades comerciales entre diferentes localidades ubicados en los Estados extranjeros;
- d) El perfeccionamiento del contrato presenta un aspecto internacional, ya que las negociaciones sobre la oferta y la aceptación del precio, normalmente ocurre a distancia, sin la presencia de las partes y para efectos de perfeccionar el contenido del contrato, tendrá que realizarse una vez que las partes expresan sus declaraciones respectivas de

aceptación, así como su intercambio entre destinatarios y las firmas respectivas.²¹¹

El siguiente escenario que no podemos omitir en nuestro comentario, en forma breve, es sobre la participación que ha creado una de las figuras del intercambio comercial más antiguas de las civilizaciones e inclusive surgió en las poblaciones primitivas (los incas, los mexicas, los hititas, el pueblo sumerio, etcétera); en efecto, se trata del trueque y que en el Derecho Civil existe una figura similar regulado a través del "contrato de permuta" (artículo 2327 del Código Civil para el Distrito Federal). En pleno siglo XXI, la actividad del trueque ha cobrado importancia,²¹² tan sólo en nuestro país mantiene un crecimiento de entre 20 a 25 por ciento anual y en cifras que proporciona la Asociación Mundial de Intercambio Organizado (IRTA), indica que entre las 180 firmas de sus agremiados, realizan transacciones por arriba de siete mil millones de dólares anuales en todo el mundo.

Las redes comerciales del trueque, se desenvuelven sobre un esquema hasta cierto punto sin reglas escritas, pero que dispone de sus propias complejidades, como el empleo de tarjetas de débito, vales y voucher, que las empresas utilizan para liquidar sus deudas o para adquirir materias primas, y que obtienen por el intercambio de sus artículos, entre otros fabricantes o prestadores de servicios, agremiados al círculo empresarial que busca fomentar el trueque, y mediante este instrumento de intercambio comercial multidireccional, es decir, lo mismo se puede canjear computadoras, papelería, inmuebles o servicios de publicidad, pero sin la intervención de capital monetario o capital circulante.

²¹¹ Cfr. ESCUELA SUPERIOR DE GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING, "*Comercio Exterior*". Aranzadi, S.A., El cano, España, 2001, p.789.

²¹² V. ALCANTARA, Claudia, "*El trueque, herramienta de lujo en pleno siglo XXI*" en *Negocios. "El Financiero"*. Núm. 6592, año XXIII, México, lunes 19 de julio de 2004, p. 26.

Entre las ventajas aparejadas al instrumento en comento, a favor de las entidades económica-empresariales, son:

- Incremento de ventas, ya que las compras se realizan por medio de ventas;
- Incremento de activos, las mercancías, muebles o servicios resultado del intercambio se convierten en activos;
- Generación de nuevos mercados, a través de la permuta se crean otros mercados;
- Reducción de costos, implica que la liquidez no disminuye durante la operación.

Los comentarios preliminares nos permiten evaluar las condiciones que prevalecen en los mercados mundiales, en relación a las prácticas comerciales y el tráfico comercial mundial que se despliega hacia otros esquemas económicos, algunos novedosos como el comercio digital, pero otras son prácticas económicas arcaicas que hoy día buscan incorporarse al dinamismo de los mercados mundiales. En este orden, consideramos que los temas aludidos, facilitan nuestra investigación al proporcionarnos un contexto ampliado a las nuevas realidades económicas y jurídicas de nuestro tiempo.

En relación al concepto, el contrato de compraventa internacional de mercancías es el acuerdo de voluntades, celebrado por escrito entre las partes, cuyas residencias corresponden a Estados diferentes, a través de las cuales, el vendedor se obliga a proporcionar mercaderías, y mediante la transmisión de su propiedad e incluyéndose la documentación necesaria a favor del comprador, quien se obliga a pagar el precio de las mismas y también a recibirlas.

La compraventa internacional de mercaderías, dispone de un conjunto de características propias que la caracterizan, entre las más importantes son:

- Es un contrato nominativo, ya que se encuentra regulado por diversas fuentes de derecho nacional e internacional, fracción I del artículo 75 y 371 del Código de Comercio y el artículo 1º de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (1980);
- Es un contrato real, porque además de la manifestación de la voluntad entre las partes, se requiere de la entrega de mercaderías al comprador o adquirente;
- Es consensual, porque requiere del consentimiento de las partes que configura la solemnidad del contrato;
- Es internacional, en el sentido que nuestro contrato de compraventa de mercancías es aplicable para las partes con establecimientos en Estados diferentes; en este sentido, se desprende que es un instrumento jurídico que regula las relaciones comerciales internacionales que se establecen, entre las partes ubicadas en diferentes nacionalidades y en el ámbito extraterritorial, fuera de los límites del territorio de un Estado;
- Es sinalagmático, dado la bilateralidad de la compraventa internacional de mercancías, se generan obligaciones recíprocas entre los contratantes;
- Es oneroso, la contraprestación que realiza el comprador por la adquisición de la mercancía, se denomina pago que consiste en una cierta cantidad de dinero;
- Es de adhesión, los contratos de compraventa internacional de mercancías, por regla general son formularios impresos (contrato-tipo) con las condiciones especificadas por el vendedor. Pero existen posibilidades para la negociación en términos de equidad;
- Es de ejecución instantánea, es decir, la operación comercial se realiza por regla general en un solo instante, aunque pudiera adquirir un aspecto duradero si la compraventa internacional se realiza en parcialidades;

- Conmutativo, en que las prestaciones se encuentran determinadas desde el momento de celebrarse el contrato.

4.2 Derechos y obligaciones del vendedor y el comprador.

En el marco del contrato de compraventa internacional de mercaderías, existen ciertos derechos que son determinantes para cada una de las partes, desde la perspectiva del vendedor, los derechos del que dispone son los siguientes:

- a) Determinar el precio de las mercancías, es decir, corresponde a su voluntad establecer el costo del producto que pretenda enajenar;
- b) Establecer las condiciones generales de oferta sobre las mercancías;
- c) Enajenar las mercancías de su propiedad, a no ser que actúe en calidad de comisionista;
- d) Determinar la forma de pago y las condiciones correspondientes;
- e) Recibir el pago, es decir, la contraprestación que realice el comprador.

El comprador dispone de otro conjunto de derechos inherentes a su calidad de adquirente de las mercaderías, entre los más importantes son los siguientes:

- a) Recibir en buen estado los productos adquiridos;
- b) Recibir la documentación correspondiente a la cosa;
- c) Tomar en posesión las mercaderías;
- d) Adquirir la propiedad de las mercancías.

El apartado correspondiente a las obligaciones entre las partes, constituye un extenso contenido que se encuentra previsto en diferentes artículos del Convenio de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercaderías (11 de abril de 1980)²¹³ y se desprenden del mismo, diversas obligaciones del vendedor en los

²¹³ “Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías”. (Instrumento internacional), promovido por la Organización de las Naciones Unidas a

artículos 30-44, 85 y 86; en tanto que las obligaciones del comprador están dispuestas por los artículos 53-60 del respectivo instrumento. En efecto, en primer lugar nos disponemos para analizar las principales obligaciones del vendedor, en los siguientes aspectos:

- Entregar las mercancías en el lugar, plazo y condiciones convenidas. Para la entrega (art. 31) es necesario determinarse de acuerdo a los términos convenidos, si la entrega se condujera al domicilio comercial del comprador, entonces las mercancías deberán depositarse en custodia del primer porteador para su traslado e informar al comprador que las mercancías fueron despachadas a su nombre en un determinado medio de transporte y con destino previamente convenido (art.31-a) o bien podrá ponerse a disposición del comprador en el lugar determinado (art.31-b y c), a su vez, informar debidamente al comprador sobre la disposición de las mercaderías en el lugar convenido.

Existen diversas modalidades de entrega que fueron previstas en el Convenio de Viena, entre las más importantes son:

- a) Exactitud en cantidad, calidad y tipo correspondientes a los estipulados explícitamente en el contrato (art. 35-1); incumple con esta obligación, si el vendedor entrega mercancías distintas a las convenidas, ya sea de mala calidad, una mercancía distinta a la acordada o en cantidad inferior;
- b) Excepción a la exactitud generalizada en las mercaderías, prevista en la Convención (art. 35-2 a-d), corresponde dicha entrega a elección del vendedor siempre que se hubiere pactado en estos términos y que las mercaderías sean aptas en los usos ordinarios o especiales, cualidades idénticas al modelo presentado para la negociación del contrato, pero que dispongan del envase y embalaje u otra forma adecuada de conservación y protección;

- c) Mercancías libres de derechos o pretensiones de un tercero²¹⁴ (art.41), las mercancías deberán disponer de condiciones jurídicas para su enajenación, pero si el vendedor entrega mercaderías que se encuentran afectadas por dichas pretensiones o derechos, incurre en incumplimiento de la obligación respectiva;
- d) Mercaderías libres de derechos y pretensiones de un tercero sujeto al régimen de propiedad intelectual (art. 42), es decir, el vendedor no puede enajenar aquellas mercaderías que constituyan derechos o pretensiones vinculadas a la propiedad intelectual de un tercero, fundamentalmente de aquella propiedad intelectual que el vendedor conociera en el momento de la celebración del contrato de compraventa;
- e) El exceso de la mercancía (art. 52-2), si el vendedor pone a disposición del comprador una cantidad mayor de mercancías a la convenida, el adquirente podrá aceptar o rechazar, total o parcialmente, la proporción entregada en exceso, ya que se entiende que la cantidad excedente implica el incumplimiento de la obligación;
- f) Lugar de entrega y lugar de destino, en cuanto al lugar de entrega se refiere al domicilio en que se pondrá a disposición las mercancías correspondientes, ya bien se trate de la bodega del vendedor, el sitio en que se han de manufacturar o el lugar en que se ubique el primer porteador, quien conducirá la carga al lugar especificado, en tanto el lugar de destino, corresponde al domicilio en que deberá remitirse o expedirse dicha carga;

²¹⁴ La Convención de Viena no especifica qué debemos entender por derechos o pretensiones de terceros; sin embargo, nuestro criterio es que este concepto debe atenderse de acuerdo al ordenamiento jurídico interno, desde la perspectiva civilista, debemos entender que existen derechos o pretensiones de terceros sobre las mercancías, si existe el interés jurídico de uno o más promoventes por reivindicar sus derechos, es evidente que se trata de derechos reales que gravan a determinadas mercaderías que el vendedor pretende enajenar y que el comprador es ajeno a la citada controversia. Frente a este escenario, consideramos que las mercaderías no podrán enajenarse en los mercados internacionales.

- g) Tiempo de entrega, implica la fecha consignada en el contrato, a falta de fecha, las partes podrán establecer un plazo o en un tiempo razonable después de la celebración del contrato (art. 33-a, b y c) y e); sobre la entrega anticipada, en cuanto a esta modalidad de entrega constituye un incumplimiento contractual y el comprador dispone del derecho de aceptar o rechazar la entrega anticipada (art. 52.1).
- Contratar el transporte, la compraventa internacional implica el transporte de mercancías y el contrato de transporte podrá celebrarse por el vendedor o el comprador, según lo acordado en la compraventa. Si la obligación de trasladar las mercancías corresponde al vendedor, deberá emplear medios de transporte adecuados a las circunstancias y en las condiciones usuales para el desarrollo del transporte de las mercaderías (art. 32.2);
 - Contratar el seguro para la protección de las mercaderías, la obligación que tiene el vendedor de contratar a favor del comprador un seguro, mediante la información que proporcione el comprador al vendedor (art. 32.3) y si el vendedor no es obligado a dicha conducta por los riesgos que implica el transporte de mercancías en países distintos, el comprador deberá contratarlo;
 - Entregar la documentación necesaria inherentes a las mercancías, los documentos que el vendedor estuviere obligado a proporcionar deberá entregarlos en el momento, en el lugar y en la forma estipulados en el contrato (art. 34);
 - Adoptar las medidas necesarias de seguridad a fin de proteger las mercancías y evitar daños o pérdidas, abarca el conjunto de requisitos técnicos o comerciales que deberá observar el vendedor, al momento de hacer entrega de las mercaderías; para ello deberá disponer de envases y embalajes necesarios y suficientes (art. 35. 1-d) para la protección de los componentes e ingredientes de la mercancía;

- Conservar las mercaderías, esta obligación ha sido prevista en la Convención (art. 85), dispone en primer lugar, la demora para la recepción de las mercaderías o en el pago del precio de estas por el titular (comprador), ante lo cual, el vendedor deberá tomar diversas medidas razonables para conservarlas y reducir el riesgo o las pérdidas del comprador, ya que las mercaderías aún están en posesión del vendedor; pese haber transmitido el riesgo a su comprador, las mercaderías aún permanecen en custodia del vendedor hasta en tanto el adquirente no tome posesión de las mismas. La posesión por demora del que dispone el vendedor hasta antes de su transmisión a favor del comprador, produce determinados efectos (art. 87), entre la adopción de medidas para la conservación de las mercaderías, implica la adopción de cualquier medida necesaria que sea razonable, no conduzca a costos excesivos o en su defecto podrá depositarlas en los almacenes de un tercero a expensas del comprador. Otra posible alternativa como medida necesaria para la conservación, no de las mercaderías, pero si del valor, es adoptar medidas razonables para la venta del producto (art. 88.2) y es una medida aceptable por el mismo artículo, al estimar la exposición de las mercaderías al deterioro rápido, o si la conservación conduce a gastos excesivos. La operación última no sólo consiste en llevar a cabo la venta, sino realizarlas a través de criterios comerciales necesariamente razonables, pero puede o no venderse, todo dependerá de las circunstancias, así como de la comunicación que el vendedor tuviera que realizar al comprador sobre su intención de enajenar las mercancías, ya que una vez vendidas, el vendedor quedará exento de la obligación de entregar las mercancías; sin embargo, deberá entregar el precio –sólo si la demora consistió en la recepción de las mercancías de parte del comprador, pero no así en la demora por pago– cobrado por la venta de ellas, y en el porcentaje que resulte, una vez efectuadas las deducciones

correspondientes a los costos de almacenaje, gastos de conservación o gestiones durante la oferta;

- Transmitir la propiedad de las mercaderías, la compraventa internacional es un contrato que cumple con su finalidad jurídica, sólo en tanto que las prestaciones entre las partes contratantes fueren sufragadas en su totalidad y habiéndose, a su vez, transmitido la propiedad de las mercaderías (art. 30), cuya obligación primigenia corresponde al vendedor. El término, "transmitir la propiedad," conduce a la realización de diversos actos jurídicos y el cumplimiento de las prestaciones correspondientes para que el comprador adquiriera la propiedad de la cosa, mediante el cumplimiento de las contraprestaciones y en virtud de las cláusulas en que fue obligado.

En referencia al conjunto de obligaciones que deberá adoptar el comprador, la Convención dispone de un apartado extenso en que se precisan las principales obligaciones, las cuales se encuentran dispersas en los artículos 53-59, así como los artículos 65, 69, y subsiguientes del citado instrumento.

Veamos cuáles son las obligaciones más esenciales del comprador, de acuerdo a la siguiente exposición:

- Pagar el precio convenido, el precio se integra de una determinada cantidad de dinero que se hubiese convenido en el contrato como pago de las mercaderías; sin embargo, el artículo 54 no precisa la clase de pago que deba realizarse, pero se admite que es numerario, salvo que las partes hubiesen convenido otra forma de pago, ya sea mediante la suscripción de un pagaré, letra de cambio o a través del crédito documentario. Para la ejecución del pago por parte del comprador, deberá atender lo establecido en el contrato y a falta de un acuerdo estipulado, deberá atender el contenido de la legislación correspondiente y la materia regulada del país del vendedor; pero asimismo, implica la realización de

diversos actos previos a la obligación de dar el pago, entre la contratación de una fianza o la compra de divisas, así como llevar a cabo todos los requisitos necesarios, ya sea dispuestos en las leyes del lugar en que se hará el pago o emanados de las estipulaciones del contrato de compraventa, en tanto si el comprador no realiza alguno de los trámites correspondientes en la fecha convenida de pago, tales como la apertura de cuenta, la compra de divisas, la remisión de divisas o el llenado de algún formato; no obstante ante el incumplimiento de la obligación respectiva por parte del comprador, el vendedor podrá optar por extender el plazo de prórroga y conceder así un plazo suplementario (art. 63.1) para que el comprador lleve a cabo todas las medidas y cumpla los requisitos estipulados o previstos en las leyes aplicables a la materia, pero con la advertencia de diferir el cumplimiento de sus obligaciones ante un inminente incumplimiento de la otra parte, es decir, del comprador (art. 71); sin embargo, lo más común es el cumplimiento del pago correspondiente, ahora si después vencido el plazo, el pago no ha sido efectuado total o parcialmente, es un antecedente que permite prever el incumplimiento de pago.

En relación al lugar de pago, debemos tomar en consideración que a falta de acuerdo, entre las partes por precisar el lugar exacto para la realización del pago, deberá cumplirse por el comprador, ya sea en el establecimiento del vendedor, o en el lugar de entrega de las mercaderías o los documentos (art. 57.1 a-b). En tanto, si el vendedor tuviera varios establecimientos mercantiles, se tomará aquel que tenga una relación más directa al contrato (art. 10.1).

Con referencia al tiempo de pago, tenemos que se desprenden determinadas formas aplicables, según corresponda lo convenido entre las partes, y ante la falta de especificación en el tiempo de pago del precio

de la mercancía, deberá estarse a lo dispuesto por el artículo 58 de la Convención. Sin embargo, resulta más preciso especificar una distinción sustentada, entre las compras sobre la aplicación del medio de transporte y las compras no aplicables al medio de transporte. En primer lugar, tenemos que si el contrato no se sustentara en el transporte de mercancías, el comprador recogerá los paquetes en el domicilio del vendedor o en el lugar en que se encontraren, es decir, el lugar convenido y el precio deberá pagarse al momento en que el vendedor ponga las mercancías a favor del comprador (art. 58.1). Pero, si el contrato implica la entrega de mercancías al primer porteador, el pago correspondiente deberá realizarse una vez que el comprador reciba las mercaderías o los documentos de control, es decir, los documentos representativos que otorgan al titular la propiedad y el dominio sobre las mercancías (art. 58.2).

Finalmente, debemos considerar la condición que prevalece para la exigencia del pago por parte del vendedor, y es que la Convención establece un requisito para exigirlo (art. 58.3). En efecto, señala que el vendedor no puede exigir el pago del precio al comprador, hasta en tanto, éste no ha tenido “la posibilidad de examinar las mercancías”;

- Recibir las mercancías, esta obligación esta condicionada al cumplimiento del vendedor, ya que para recibir las mercaderías es necesario su entrega; pero si el vendedor incumple con la obligación de entregar, ya sea por la inexactitud de las mercaderías, demora en la entrega, entrega anticipada o entrega de mayor cantidad de mercancías a la convenida, a partir de tales supuestos, el comprador puede optar por rechazar la recepción (art. 52). A través del instrumento convencional, se desprende que hay dos modalidades para proceder a la recepción de los paquetes por parte del comprador (art. 60-a), por una parte es realizar todos los actos razonables para que el vendedor pueda efectuar la entrega, y es en

- este apartado que comprende llevar a cabo los trámites correspondientes para la importación, comprende por ejemplo disponer del permiso de importación, asegurar el medio de transporte que habrá de trasladar las mercancías al establecimiento mercantil, señalar el lugar, el día y el horario para la recepción y en el siguiente inciso se plantea (art. 60-b) sobre la obligación que tiene el comprador de hacerse cargo de las mercaderías. Pero en tanto se cumpla con lo convenido para la entrega de los paquetes, el comprador procederá a la recepción de las mercaderías, que incluye, asimismo, un conjunto de operaciones técnicas para efectos de verificar la cantidad, calidad, peso, ausencia de averías y demás estados que guarden las mercancías al momento de la recepción;
- Identificar las mercancías, dispone el artículo 32.1 de un importante requisito sobre una de las condiciones de entrega y especifica que las mercaderías deberán estar claramente identificadas; sin embargo, por acuerdo entre las partes, podrá convenirse que el comprador sea el encargado de identificar o especificar los paquetes (art. 65), al respecto se especifica determinados requisitos para que sea el comprador quien lleve a cabo la especificación, salvo que se presenten determinadas situaciones distintas a las previstas; pero en términos generales son los siguientes: uno.- Sólo en tanto que el comprador no hiciere tal especificación en la fecha convenida o en un plazo razonable, después de haber recibido una prórroga de parte del vendedor, entonces éste podrá hacer la especificación y de acuerdo con las necesidades del comprador que le sean conocidas (art. 65.1); dos.- Si el vendedor hiciere la especificación correspondiente a las mercaderías, deberá informar de sus detalles al comprador y fijar un plazo razonable para que el comprador pueda levantar una especificación diferente; y tres.- Después de recibir la notificación del comprador sobre la primera especificación, así como el plazo para que realice uno diferente, pero si el comprador no hiciere uso

de esta posibilidad, dará lugar que la especificación levantada por el vendedor sea la predominante, es decir, tendrá fuerza vinculante (art. 65. 2, *in fine*) entre lo especificado en el contrato y el levantamiento correspondiente;

- Adoptar ciertas medidas para conservar las mercaderías; en efecto, corresponde al comprador realizar todas las medidas necesariamente razonables para la conservación de las mercaderías, si están bajo su control, pero que no fueron admitidas en su recepción, a través de criterios fundados para su rechazo. De ahí el precepto que establece los criterios generales que habrán de adoptarse de acuerdo a dos circunstancias que pudieren presentarse (art. 86). Por una parte, tenemos la obligación del comprador que ha recibido las mercancías (art. 86.), cuya conducta será conservar las mercaderías, si pretende devolverlas conforme al contrato o a la convención y en este sentido, tendrá que adoptar las medidas que sean razonables, atendidas las circunstancias que permitan su conservación (art. 86.1). Existe otro criterio previsto por la Convención (art. 86-2), prevé las medidas de seguridad que habrá de adoptar el comprador, dispone el momento que no ha recibido las mercaderías en el lugar convenido, es decir, constituye el lapso intermedio entre el transporte y el lugar de destino, pero que hasta entonces las mercaderías no han quedado bajo el control del comprador y el precepto en comento apunta una obligación que deberá cumplir, una vez que ha examinado el contenido de los paquetes, y opta por rechazarlas, ya sea por que se trate de mercaderías distintas a las convenidas en el contrato, excesiva demora en el envío o cualquier otra causa que sea determinante, que constituya un incumplimiento esencial al contrato de compraventa, y las medidas que deberá adoptar el comprador para la conservación de las mercaderías, serán aquellas que resulten necesariamente razonables, entre optar por depositarlas en la bodega de

un tercero (art. 87), siempre que no resulte con costos excesivos la permanencia de aquéllas, pero cuyo costo será a expensas del vendedor. Otra alternativa es que se depositen en los almacenes del comprador, y otra medida más es la adopción de las medidas razonablemente necesarias para la venta de las mercancías, y no para conservarlas, sino con la finalidad de conservar el valor de las mismas (art. 88.1) y cubrir los gastos de conservación que se generaron, ya sea durante el almacenaje o en la protección proporcionada a las mercaderías;

- Adoptar ciertas medidas para reducir las pérdidas, se configura en una obligación del comprador (art. 77), si es la parte que invoca el incumplimiento del contrato, consecuentemente tiene la obligación no sólo de comunicar al vendedor de su inconformidad con las mercaderías o inicie trámites ante un juez para efectos de demandar el incumplimiento (ya demostrado o previsible, artículos 71.1 y 72.1 del Convenio en comento, respectivamente) del contrato de compraventa, a partir de que se invoca un incumplimiento previsible, es entonces que se adoptarán diversas medidas necesariamente razonables para reducir las pérdidas. En este planteamiento, debemos advertir que el término, reducir pérdidas no sólo se refiere al deterioro de las mercaderías, sino que el concepto puede trascender a los perjuicios para ambas partes en el contrato, así como ejemplo, tenemos que un empresario brasileño que celebra un contrato de compraventa internacional con un comerciante español, ambos convienen en la cláusula decimaquinta del contrato, sobre la obligación que tiene el empresario brasileño de exportar cien turbinas para avión al comerciante español, pero resulta que el plazo estipulado en el contrato, tuvo vencimiento quince días posteriores a la fecha pactada, entonces en comprador español, tendrá la obligación de comunicarse al empresario brasileño e indicarle sobre su determinación de no aceptar más las mercaderías; no obstante el incumplimiento de entregar en el

plazo los productos convenidos; pero resulta que el empresario brasileño ya embarcó los productos, es decir, sólo incurrió en demora por siete días, ahí el español, tendrá que tomar diversas medidas razonables para evitar mayores pérdidas al industrial brasileño y podrá optar sólo por recibir noventa turbinas de las cien solicitadas, toda vez que la demora del exportador ocasionó que el comerciante adquiriera a través de otros proveedores, las otras diez turbinas. En efecto, la decisión adoptada constituye una forma de evitar pérdidas, tanto para ambas partes, ya así no promoverán acciones de incumplimiento ante tribunales o árbitros internacionales y las medidas instrumentadas por el comerciante español, constituyen una ilustración sobre las medidas razonables para evitar pérdidas.

4.3 Aspectos generales del incumplimiento de contrato de compraventa internacional de mercaderías.

En términos generales, podemos admitir que no obstante, la naturaleza del contrato de compraventa internacional, como cualquier otro contrato, dispone de una finalidad esencial, es decir, el cumplimiento de las obligaciones establecidas entre las partes. Sin embargo, no siempre las obligaciones contractuales llegan a cumplirse en su totalidad y de ahí surge el incumplimiento que es de naturaleza contractual, el particular corresponde al presente tema de estudio.

La línea de investigación que pretendemos desarrollar es únicamente para efectos de determinar sobre los aspectos más generales de incumplimiento, particularmente los más trascendentales del contrato de compraventa internacional de mercaderías. Es de admitirse que nuestra investigación se sustenta en la revisión del documento internacional de compraventa y sus preceptos respectivos.

Para la Convención, existen en términos generales ciertas formas de incumplimiento, en un primer momento hace referencia sobre el incumplimiento esencial (art. 25), dado la naturaleza de tal incumplimiento, ocasiona a la otra parte un perjuicio mayor, efecto que alcanza la privación de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato. Dicho incumplimiento se limita a través del mismo contenido del artículo que dispone más adelante: "salvo que la parte que ha incumplido no haya previsto tal resultado..."

En nuestro criterio debemos efectuar el análisis correspondiente; al respecto el artículo en comento, dispone de la conducta de una de las partes contratantes que trasciende al incumplimiento esencial, y priva de los derechos a la otra parte, es decir, pierde la ganancia y la finalidad económica (menoscabo económico) que se pretendía iba obtener, mediante los fines específicos que persigue el contrato, pero al suscitarse tal incumplimiento, dejará de percibir el bien que se dispone en el contrato; consecuentemente deriva en perjuicio para una de las partes contratantes. En estos términos, hemos especificado el aspecto que configura el incumplimiento esencial, es decir, no sólo la conducta de incumplimiento de una de las partes, sino la privación de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato de compraventa, en que la parte afectada dejará de percibir el bien previsto en el contrato y simultáneamente se desprende el perjuicio; declamos anteriormente, el perjuicio implica no sólo la ganancia que se deja de percibir, sino que se integra de un concepto más amplio que trasciende a la privación de los derechos de la otra parte, quien pierde la ganancia. Pero también la finalidad económica que se pretendía iba obtener, mediante el contrato.

En el contexto del incumplimiento esencial de las obligaciones contractuales, se encuentran las conductas de las partes que trascienden a esta categoría de incumplimiento de contrato. En efecto, al tratarse del comprador podrá incurrir en la negativa de pago de precio, la demora en el pago, la negativa en recibir los paquetes o su demora para recibirlas y del lado del vendedor, tenemos el

incumplimiento de entrega de las mercancías, la demora en su envío al comprador, la entrega parcial de los paquetes o la entrega de mercaderías distintas al contrato.

En otro precepto de la citada Convención se regula otra forma de incumplimiento al que hemos considerado como "incumplimiento sustancial", es decir, corresponde al incumplimiento previsible, ya sea en uno o en más aspectos del que se integran las obligaciones, resultan determinados motivos para inferir el incumplimiento de alguna obligación (artículos 71.1, 72.1 y 73.2 de la Convención). En términos generales, tenemos que el incumplimiento se presenta después de la celebración del contrato hasta antes del plazo establecido para su cumplimiento, ocurre si una de las partes advierte el incumplimiento de una de las obligaciones de la otra (sustancial o esencial), y deberá entenderse que resulta evidente que la otra parte no cumplirá una parte importante de sus obligaciones correspondientes (art. 71.1) al contrato de compraventa. Este incumplimiento dispone de la característica que "resulta evidente" que la otra parte no podrá cumplir y es previsible por la parte perjudicada, después de la celebración del contrato prever sobre dicho incumplimiento, a través de circunstancias preexistentes durante la celebración del mismo, constituido de determinados hechos que lo fundamenten, entre el "grave menoscabo" de la capacidad para el cumplimiento de la obligación o la "insolvencia económica;" pero también puede fundarse en el incumplimiento de un "comportamiento," el caso del vendedor que no envió las muestras de las mercaderías al establecimiento del comprador o el comprador que incumpla en la remisión de una parcialidad de costo del precio global, constituya una medida cautelar para la comercialización de los productos.

La tercera forma de incumplimiento es el que se desprende de la acción u omisión causada por la otra parte contratante (art.80), en efecto, resulta que existe un incumplimiento contractual por una parte, pero dicho incumplimiento se debió a la

acción u omisión de la otra parte, es decir, existe una razón fundada para el incumplimiento, ya que dicha conducta no se debió a hechos propios de la parte que no cumple, así como no corresponde a un impedimento ajeno a su voluntad con la característica propia que conduce a la exoneración de responsabilidad sobre el incumplimiento, es decir, que sea imprevisible, inevitable o insuperable (art. 79.1), sino que tal incumplimiento se produjo por causa de una acción u omisión de la otra parte contratante, es así que la parte afectada no podrá bajo ningún argumento jurídico sólido, invocar el incumplimiento. Para situarse en el marco de este incumplimiento, es necesario que exista un nexo de causalidad o relación causal, entre el incumplimiento de la obligación contractual de una parte y la acción u omisión de la otra, que en términos de probanza resulta difícil acreditar, pero es posible si la parte que interesada en liberarse de dicha responsabilidad, dispone de un amplio conocimiento jurídico.

4.4 Modelo de un contrato de compraventa internacional de mercaderías.

Contrato de compraventa que celebran por una parte la empresa denominada "trajes mexicanos", S. A. de C. V., representada en este acto por el Señor Carlos Romero y por la otra la empresa "confecciones finas, S.A., representada en el mismo acto por la Señora Rosa Francisca Ramos, a quienes en lo sucesivo se les denominará "La Compradora" y "La Vendedora", respectivamente. De acuerdo a las siguientes:

DECLARACIONES

Declara "La Vendedora":

- I. Que es una sociedad anónima legalmente constituida de conformidad con las leyes mercantiles de la República de Portugal, según consta en escritura pública número veintiséis mil uno levantada ante la presencia del fedatario público de la ciudad de Lisboa, Portugal;

- II. Que dentro de su objetivo social se encuentran entre otras actividades, las de fabricación y exportación de trajes de lana fina para dama y caballero;
- III. Que dispone de la capacidad, maquinaria, equipo tecnológico y los recursos humanos capacitados para desempeñar cada una de las actividades que anteceden a esta declaración;
- IV. Que la Señora Rosa Francisca Ramos es su legítima representante y en consecuencia se encuentra debidamente facultada para suscribir el presente instrumento y obligar a su representada en los términos convenidos en el mismo;
- V. Que tiene su domicilio social en: Apartado 8, Villa de Conde 4567, Lisboa, República de Portugal, citado para todos los efectos legales a que haya lugar.

Declara "La Compradora":

- I. Que es una sociedad anónima legalmente constituida de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles de República de Mexicana, según consta en escritura pública número quinientos cincuenta levantada ante la presencia del notario público número cinco de la ciudad de México, Distrito Federal;
- II. Que dentro del objeto social de sus actividades se encuentran las actividades empresariales de comercialización e importación de textiles y prendas de vestir para caballero;
- III. Que conoce todas las características y especificaciones de los productos objeto del presente contrato;
- IV. Que el Señor Carlos Romero es su legítimo representante y está facultado para suscribir este contrato;
- V. Que tiene su domicilio ubicado en la calle Madero, número 675, colonia Cuajimalpa, Distrito Federal e indicado este para todos los efectos legales a que tenga lugar.

Ambas partes declaran:

Que mantienen interés en realizar las operaciones comerciales a que se refiere el presente contrato, de conformidad con todas las declaraciones que anteceden y han optado libremente por estipular las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- (Objeto del contrato). Por medio de este instrumento "La Vendedora" se obliga a vender y "La Compradora" a adquirir la cantidad de mil trajes de lana para caballero, calidad 100% lana virgen de las tallas treinta al cuarenta, cien piezas para cada una de las tallas respectivas e indistintos colores.

SEGUNDA.- (Precio de la operación). El precio de los productos, objeto de este contrato que "La Compradora" se compromete a pagar, será la cantidad de Cincuenta Mil Dólares Americanos.

Ambas partes se comprometen a renegociar el precio antes pactado, dado los efectos de las variaciones monetarias por motivos de inflación, en tanto que tales variaciones alteren el precio de los productos convenidos en el presente contrato y de acuerdo a las alteraciones de dichos productos en los mercados mundiales. Las partes contratantes tomarán en consideración las condiciones económicas, políticas o sociales extremas en el país de origen y en el país de destino, y que tales variaciones no resulten perjudiciales para las partes contratantes.

TERCERA.- (Forma de pago). "La Compradora" se obliga a pagar a "La Vendedora" el precio estipulado en la cláusula anterior, mediante carta de crédito ó crédito documentario, confirmado e irrevocable y pagadero a la vista contra la entrega de los siguientes documentos: certificado de origen, factura comercial, factura consular, certificado de calidad, póliza de seguro y conocimiento de embarque.

En términos de lo pactado en el párrafo anterior, "La Compradora" se compromete a realizar las gestiones correspondientes para que se establezca la carta de

crédito en las condiciones antes especificadas en el Banco Comercial "Junco," sucursal 456 de la ciudad de Lisboa, República de Portugal, con vigencia a partir de 17 de octubre al 17 de noviembre de 2004.

En relación a los gastos que se ocasionen por la apertura y las operaciones de la carta de crédito, serán pagadas en su totalidad por "La Compradora."

CUARTA.- (Envase y Embalaje). "La Vendedora" se obliga a entregar las mercaderías, objeto del presente contrato y de acuerdo a las siguientes especificaciones: cada uno de los productos contendrá una protección de hule-plástico que cubrirá la totalidad de la prenda y de forma unitaria contendrá un gancho plástico para la colgadura. En lo que corresponde al embalaje se dispondrá de cajas entabladas especiales con protección en todas sus direcciones que impedirá la penetración de humedad, agua o cualquier otro elemento que pudiera dañar el contenido.

El mecanismo aplicable para la unitarización de la carga es a través de cajas de madera entabladas y en cuyo contenido se dispondrá de cien piezas de traje por cada una, así sucesivamente en las diez cajas que se dispondrá para el embarque.

QUINTA.- (Modo de Transporte). "La Vendedora" se obliga a realizar las gestiones correspondientes para el embarque de las mercaderías, mismo que se hará a través del transporte marítimo y para lo cual se compromete a contratar los servicios de la compañía naviera "transporte marítimo mexicano" en línea regular, así como efectuará el pago del flete correspondiente.

Ambas partes convienen que sea "La Vendedora," quien por cuenta propia trasladará la carga al puerto de embarque, denominado "el pacífico" y con la celebración del contrato de transporte, mediante conocimiento de embarque a nombre de Carlos Romero y en términos del INCONTEM FOB (entrega libre a bordo) y con destino al puerto de Coatzacoalcos, Veracruz México.

SEXTA.- (Fecha de entrega). "La Vendedora" se obliga a entregar todas las mercaderías al porteador correspondiente, en términos de la cláusula anterior, al

siguiente día hábil que reciba la confirmación de la carta de crédito de parte de la sucursal bancaria, prevista en la cláusula tercera.

SÉPTIMA.- (Vigencia del contrato). Ambas partes determinan que una vez cumplida todas las obligaciones de "La Vendedora," entregada la totalidad de las mercaderías objeto del presente contrato, obligación consignada en la cláusula primera y "La compradora," a su vez, cumpla con todas las obligaciones convenidas en el presente contrato, correspondiente a la forma de pago que prevé la cláusula tercera, surgirá automáticamente su terminación.

OCTAVA.- (Rescisión por incumplimiento de las partes). Ambas partes determinan que podrán rescindir el presente contrato; pero sólo, si uno de los contratantes incumpliera en sus obligaciones y se abstuviera de adoptar determinadas medidas razonables para la reparación de dicho incumplimiento en los siguientes diez días, una vez que la parte perjudicada por dicho incumplimiento, realice un requerimiento o notificación para que la otra parte proceda a la reparación de su obligación correspondiente. Transcurrido el término de gracia, la parte perjudicada dará por rescindido el presente contrato.

NOVENA.- (La insolvencia de alguna de las partes). Ambas partes estipulan que podrán dar por terminado el presente instrumento, de forma anticipada a la terminación del presente contrato; sin que intermedie declaración judicial previa, en caso que uno de los contratantes fuese declarado en quiebra, suspensión de pagos o cualquier otra especie de insolvencia. Pero la parte insolvente estará obligada a notificar por escrito o por cualquier otro medio disponible a la otra parte, en un término de cinco días previos a la realización de sus obligaciones respectivas.

DÉCIMA.- (La vigencia de obligaciones ante la rescisión o terminación). Las obligaciones contraídas con anterioridad tendrán plena exigencia y validez en los términos en que fueron estipuladas, asimismo, no se verán afectadas en ninguno de sus contenidos ante la rescisión del presente contrato, y las partes podrán

exigir aún con posterioridad a la rescisión o terminación del presente contrato, el cumplimiento de las obligaciones respectivas.

DÉCIMA PRIMERA.- (La transmisión de derechos y obligaciones). Ambas partes estipulan que ninguna de ellas, podrá en ningún momento, transferir total o parcialmente sus obligaciones o derechos derivados del presente contrato.

DÉCIMA SEGUNDA.- (Limitaciones a la responsabilidad contractual). Ambas partes aceptan mutuamente que ninguna de ellas le será imputable, las responsabilidades que provengan de caso fortuito, fuerza mayor u otro menoscabo a las obligaciones, ajeno a la voluntad de las partes.

DÉCIMA TERCERA.- (Legislación aplicable a la relación contractual). Las obligaciones y derechos contenidos en el presente contrato quedarán regidos por las leyes vigentes en la República Mexicana, las disposiciones previstas en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, los usos y las prácticas derivadas del comercio internacional.

DÉCIMA CUARTA.- (Arbitraje y solución de controversias). Las partes de forma voluntaria han decidido pactar la presente cláusulas a fin de someter sus futuras controversias o diferencias, respecto a la aplicación del presente contrato a un árbitro imparcial de la Cámara Internacional de Comercio de París. Estableciéndose que la parte que recurra e este mecanismo de solución, será quien cubra en su totalidad el costo de la implicación arbitral.

Se firma por duplicado en la ciudad de Londres, Inglaterra, a los dieciséis días del mes de agosto de dos mil cuatro.

"La Compradora"

"La Vendedora"

Conclusiones.

Primera.- El comercio internacional que se desarrolla entre las economías de la comunidad internacional, comprende una actividad multidisciplinaria; su eficacia depende de la oportuna interacción de todas las áreas funcionales de la empresa, de sus auxiliares especializados y de los órganos nacionales e internacionales de fomento;

Segunda.- En la última mitad del siglo XX se suscitaron múltiples transformaciones en escenario internacional y después del término de la II Guerra Mundial, los países beligerantes que resultaron vencedores, amplían su poderío económico y militar que les facilita ampliar los horizontes del comercio internacional, mediante la diversificación de las principales corporaciones transnacionales. Ya en los años siguientes Alemania, Francia, Japón, inician sendas fórmulas de recuperación económica y se transforman en polos de desarrollo industrial, tecnológico, científico y financiero; la misma tendencia se sigue en China y los Tigres Asiáticos que permanecieron aislados; sin embargo, desde la década de los ochenta mantienen un economía a la alza y con un mercado financiero eficiente que se orienta hacia al desarrollo de un polo de hegemonía mundial;

Tercera.- A principios de la década de los ochenta, surgen en el escenario internacional diversas ligas que propician o activan en todas sus dimensiones los efectos de la globalización económica, los medios informáticos ultramodernos, la tecnología ultramoderna, un mercado financiero eficiente que opera en todos los rincones del mundo, sólo por citar algunas ilustraciones;

Cuarta.- (Hipótesis). El intercambio comercial de dos o más naciones se produce a través de dos movimientos económicos que comprenden la importación y exportación de bienes y servicios. En efecto, el comercio internacional que se suscita entre los países dispone de aquellas características;

Quinta.- (Hipótesis). Dentro del comercio internacional participan directamente las naciones que producen materias primas y bienes manufacturados. Hipótesis que resulta parcialmente aceptable, ya que en el ejercicio del comercio mundial, no todos los países son productores de materias primas o de bienes industrializados, sino que intervienen en el mecanismo de intercambio comercial mundial, una diversidad de bienes, incluyéndose animales vivos, derivados tecnológicos, servicios, etcétera;

Sexta.- (Hipótesis). Durante los últimos 50 años, los países que tienen presencia en el comercio internacional se han involucrado en un nuevo régimen económico mundial denominado neoliberalismo o del libre mercado. Esta hipótesis resulta inadmisibile, ya que con exactitud no se conoce la fecha que comienza su *praxis*; sin embargo, se admite a través de diversos estudios, que el neoliberalismo es una doctrina económica que tuvo origen en Universidades de Inglaterra y de Estados Unidos, y que se inició a partir de finales de la década de los setenta y se expandió a nivel internacional en la década de los ochenta, pero sus indicios datan de los clásicos de la Economía, entre Adam Smith y David Ricardo, quienes expusieron ideas económicas sobre la libertad de los mercados y la expansión libre del capital. Pero más que indagar su origen es determinar sus efectos que no siempre busca el desarrollo de las economías subdesarrolladas, sino la explotación y la polarización social, además se favorecen en gran medida a los intereses del capital mundial;

Séptima.- (Hipótesis). Las grandes empresas transnacionales controlan el intercambio comercial vía marítima mundial. En la actualidad no son únicamente las empresas transnacionales las que controlan la totalidad del tráfico marítimo internacional, ya que muchos países subdesarrollados se han iniciado en la industria naval, a través de la construcción de buques modernos y de gran velocidad. Pero admitimos que las grandes compañías navieras tienen aún predominio sobre el tráfico de altura y comunican a todos los océanos del mundo;

Octava.- (Hipótesis).- Los organismos comerciales internacionales han promovido los tratados y convenios internacionales para optimizar el intercambio comercial, de tal forma que salgan bien beneficiadas. Esta hipótesis resulta desacreditada en el sentido que no son tales organismos quienes promueven la integración económica, la celebración o suscripción de tratados internacionales. Ej. La Cámara de Comercio Internacional, federación mundial de las principales fuerzas económicas, la industria, el comercio, los transportes y entre todas las ramas económicas, pero atiende fundamentalmente los obstáculos técnicos al comercio como la excesiva regulación, la normalización de documentos para el comercio, pugna por la eliminación de la doble tributación; la UNCTAD centra su atención en el desarrollo del comercio internacional y orienta sus acciones en las negociaciones internacionales y la OCDE que atiende criterios de política de desarrollo entre los países miembros, a fin de contribuir a la expansión del comercio internacional. En términos generales, el adoptar o celebrar tratados comerciales corresponde a una decisión soberana de los Estados;

Novena.- (Hipótesis). El recurso de arbitraje comercial sirve de instrumento eficaz para la solución de conflictos comerciales entre las partes involucradas. En efecto, las disputas comerciales que se presentan en el entorno comercial, regularmente se resuelven a través de la vía arbitral y normalmente no se recurre a litigios en tribunales; se atiende en gran medida, los usos y prácticas comerciales que se conducen de manera eficaz, es decir, la característica de inmediatez es esencial en las controversias mercantiles de carácter mundial;

Décima.- (Hipótesis). Los organismos mundiales en materia comercial son los que determinan las políticas económicas del libre mercado en el área del comercio vía marítima internacional. Nuestra hipótesis dispone de validez, ya que los organismos internacionales que buscan el fomento del intercambio comercial, atienden el criterio de la libre concurrencia, que sean los agentes económicos los que determinen sus propias políticas, pues se busca que los Estados sean sólo árbitros con menor interferencia en el tráfico marítimo internacional;

Décima primera.- (Teoría de la comercialización internacional). En un apéndice del comercio internacional encontramos presentes dos puntos importantes que permiten el funcionamiento de una parte del mercado mundial, por un lado, el control que ejercen los organismos internacionales poderosos, así como sus gobiernos en el ejercicio del intercambio de mercancías y servicios, por otra parte, el dinamismo de la operación comercial de los bienes y servicios en cuanto a la transportación marítima internacional, ya que de manera importante; en tales transportes intervienen los buques de diversas características que permiten la movilidad de las mercancías, los productos e incluyéndose los servicios;

Décima segunda.- En este apartado es aplicable la materia jurídica-económica que regula el intercambio del comercio exterior, debido que las políticas económicas internacionales las determinan los organismos internacionales de la materia, así como los países mas activos que lideran la economía mundial, centrándose en el objeto mismo de la política comercial, el cual se orienta a las proyecciones de libre mercado e involucra a todos los países, sin importar su régimen político, económico o ideológico. La optimización de cada operación se concreta en convenios y tratados que suscriben las naciones, ya sea tratados bilaterales o multilaterales, de tal forma que se consolide la negociación internacional con objetivos comerciales;

Décima tercera.- La actividad del comercio por la vía marítima internacional se encuentra sujeto a una regulación en el orden jurídico, es mediante el Derecho que se puede llevar a cabo las actividades mercantiles, desde la suscripción del contrato de compraventa internacional de mercancías, en el lapso de la transportación de los productos. Ya que para esta última operación es indispensable la celebración del contrato, y en el supuesto que se presentase algún conflicto en alguna de las fases anteriores se deberá proceder a los mecanismos de solución que se encuentran previamente establecidas durante la celebración de los contratos (el de compraventa o en el contrato de transporte de mercancías), de no resultar eficaces aquellos medios que traerán la solución a los

conflictos, entonces se recurrirá a los medios judiciales que se encuentran permitidos, ya sea en los tratados comerciales o en los mecanismos de solución que se prevén dentro de cualquier organismo de arbitraje internacional o en los tribunales de justicia de los Estados contratantes;

Décima cuarta.- Para el desenvolvimiento del comercio internacional se requiere de la participación del medio de transporte que permitirá el tráfico de las mercaderías, para lo cual, el medio más idóneo que se ha empleado desde los tiempos antiguos hasta nuestros días, ha sido mediante la vía marítima, el medio de transporte que se desplaza en el mar, asociado a la marina mercante, además de tratarse del transporte más eficaz y con gran capacidad de tonelaje, permite conservar la integridad de los productos, ya que en la mayoría de las ocasiones el buque que se emplea en las actividades, configuran las condiciones tanto técnicas como navales, apropiadas para la conservación de las mercancías que se transportan;

Décima quinta.- El comercio internacional permite a los países de la comunidad mundial, integrarse a una relación de compra y venta de los diversos productos y servicios que se colocan en el mercado, y como resultado de tales operaciones se generan diversas ganancias para las partes involucradas. Es un fenómeno reciente que engloba a todos los países del orbe. Es parte de la economía mundial, cuyo privilegio no se presentó en los tiempos antiguos, en la edad media o durante el período de la modernidad, sino que surge como fenómeno reciente en el escenario internacional;

Décima sexta.- Se aproxima el surgimiento de la Economía Cuántica que tendrá como eje fundamental el estudio de las aplicaciones tecnológicas y su trascendencia a las novedosas áreas productivas, es la nueva disciplina económica del siglo actual que se proyectará con mayor dinamismo en el nuevo esquema de la globalización que permitirá disciplinar el campo de la economía industrial, pero, a su vez, profundizará el campo de la Economía Internacional.

Apéndice I

INSTRUMENTOS MULTILATERALES EN MATERIA MARÍTIMA SUSCRITOS POR MÉXICO

Instrumento Multilateral	Lugar y fecha de adopción	Fecha de Adhesión o ratificación	Publicación D.O.F. y vigencia
Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la Organización Marítima Internacional para el Establecimiento de una Sede Regional de la Universidad Marítima Mundial en la Escuela Náutica Mercante de Tampico, México.	Tampico, Tamaulipas. 11/Fb/1991.	11/Fb/1991.	
Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965, tal como se Enmendó en 1971 y 1978.	Londres, G. Bretaña. 9/Ab/1965.	31/My/1983.	5/Sp/1983, D.O.F. 28/Nv/1983, Fe de Erratas. Vg. 30/JI/1983.
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.	Londres, G. Bretaña. 1/Nv/1974.	28/Mz/1977.	9/My/1980, D.O.F. Vg. 9/My/1980.
Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos.	Bruselas, Bélgica. 29/Nv./1969.	Aceptación tácita.	25/My/1976, D.O.F. Vg. 7/JI/1976.
Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques.	Londres, G. Bretaña. 23/Jn/1969.	14/JI/1972.	6/Oc/1972, D.O.F., 26/Oc/1972, Fe de Erratas. Vg. 18/JI/1982.
Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos.	Hamburgo, Alemania. 27/Ab/1979.	26/Mz/1986.	20/Jn/1986, D.O.F. Vg. 25/Ab/1986.
Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 y Resoluciones Aprobadas por la Conferencia.	Londres, G. Bretaña. 20/Oc/1972.	8/Ab/1976.	26/My/1976, D.O.F. Vg. 15/JI/1977.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978.	Londres, G. Bretaña, 7/JI/1978.	2/Fb/1982.	13/Ab/1982, D.O.F. Vg.28/Ab/1984.
Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Alta Mar, 1948.	Londres, G. Bretaña. 10 /Jn/1948.	4 /En/1962.	6 /En./1962, D.O.F. Vg. 4/Ab/1962.
Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional.	Ginebra, Suiza. 6/Mz/1948.	21/Sp/1954.	8/Ag/1970, D.O.F. Vg.17/Mz/1958. 20/Ag/1989, D.O.F., 2/Oc/1989, Fe de Erratas. Vg.4/Ab/1990.
Convención sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC)	Ginebra, Suiza, 2/Dc/1972.	4/Ab/1989.	8/Ag/1970, D.O.F. Vg. 3/Nv/1968 5/Sp/1983, D. O. F., 30/Nv/1983 Fe de Erratas. Vg. 2/Jn/1984.
Enmienda al Artículo 28 de la Convención relativa a la Organización Marítima Internacional.	Londres, G. Bretaña. 28/Sp/1965.	11/Oc/1967.	8/Ag/1970, D.O.F. Vg. 3/Nv/1968 5/Sp/1983, D. O. F., 30/Nv/1983 Fe de Erratas. Vg. 2/Jn/1984.
Enmienda al Artículo VII del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.	Londres, G. Bretaña. 19/Nv/1973.	31/My/1983.	27/Ab/1983, D.O.F. Vg.10/Nv/1984.
Enmiendas a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional (OMI).	Londres, G. Bretaña. 17/Nv/1977.	10/Mz/1983.	27/Ab/1983, D.O.F. Vg.10/Nv/1984.
Enmiendas al Anexo del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965.	Londres, G. Bretaña. 28/Nv/1969.	31/My/1983.	5/Sp/1983, D.O.F. Vg. 30/JI/1983.
Enmiendas al Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.	Londres, G. Bretaña. 21/Ab/1988.	Aceptación tácita.	Vg. 22/Oc/1988.
Enmiendas a los Artículo 17 y18 de la Convención relativa a la Organización Marítima Internacional.	Londres, G. Bretaña. 15/Sp/1964.	11/Oc/1967.	8/Ag/1970, D.O.F. Vg. 6/Oc/1967.
Enmiendas de 1983 al Convenio Internacional para la Seguridad de	Londres, G. Bretaña.	1/JI/1983.	Vg. 1/JI/1983.

- la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS). 17/Jn/1983.
- Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación por Sustancias distintas de los Hidrocarburos, 1973. Londres, G. Bretaña, 2/Nv/1973. 11/Ab/1980. 19/My/1980, D.O.F., 1/Ag/1980, Fe de Erratas. Vg. 30/Mz/1983.
- Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973. (MARPOL). Londres, G. Bretaña, 11/Fb/1978. 23/Ab/1992. 7/JI/1992, D.O.F. Vg. 23/JI/1992.
- Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Londres, G. Bretaña, 17/Fb/1978. 30/Jn/1983. 2/Sp/1983, D.O.F., 30/Nv/1983. Vg. 30/Sp/1983.

Apéndice II

Flota mundial por principales tipos de buques, 2001-2003²¹⁵

Tipos principales	2001	2002	2003	Variación porcentual 2002/2003
Petroleros	285,441 35,3	285, 519 34,6	304,396 36.1	6,6
Graneleros	281,654 34,8	294,588 35,7	300,131 35,5	1,9
Mineraleros/graneleros/ Petroleros	11,391 1,4	14,456 1,8	12,612 1,5	-12,8
Mineraleros/graneleros	270,263 33,4	280,132 33,9	287,519 34,1	2,6
Buques de carga general	102,653 12,7	99,872 12,1	97,185 11,5	-2,7
Buques porta contenedores	69,216 8,6	77,095 9,3	82,793 9,8	7,4
Otros tipos de buques	69,412 8,6	68,578 8,3	59,730 7,1	-12,9
Cargueros de gas licuado	18,525 2,3	19,074 2,3	19,469 2,3	2,1
Cargueros de productos Químicos	8,044 1,0	7,974 1,0	8,027 0,9	0,7
Buques tanque diversos	768 0,1	785 0,1	906 0,1	15,4
Transbordadores y buques de pasaje	5,038 0,6	5,319 0,6	5,495 0,6	3,3
Otros	37,037 4,6	35,426 4,3	25,833 3,1	-27,1
<i>Total Mundial</i>	<i>808,376</i> <i>100</i>	<i>825, 652</i> <i>100</i>	<i>844,235</i> <i>100</i>	<i>2,25</i>

²¹⁵ Recopilación de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register – Fair Play. (Estadísticas).

Apéndice III

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciales (a finales de 2002).²¹⁶

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generados en términos del valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	14.5	5.0
Alemania	8.4	4.8
Japón	5.7	12.4
Francia	5.0	0.7
Reino Unido	4.7	2.1
China	4.7	5.3
Italia	3.8	1.5
Canadá	3.7	0.7
Países Bajos	3.5	0.9
Hong Kong, China	3.1	4.5
Bélgica-Luxemburgo	3.1	1.1
República de Corea	3.4	3.1
España	2.1	0.5
Provincia China de Taiwán	1.9	2.6
Singapur	1.8	2.3
Federación de Rusia	1.3	1.9
Suiza	1.3	0.8
Malasia	1.3	0.8
Tailandia	1.0	0.3
Suecia	1.1	0.8
Australia	1.1	0.3
Brasil	0.8	0.8
Arabia Saudita	0.8	1.3
Dinamarca	0.8	2.0
Noruega	0.7	6.9
Total	78.6	73.3

²¹⁶ Recopilación de la Secretaría de la UNCTAD con datos de la Organización Mundial de Comercio. (V. Estadísticas de: "*Revista de Transporte Marítimo 2003*". Secretaría de la UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, Ginebra, 2003), p. 54.

BIBLIOGRAFIA

1. ALTSHULER, Arkadi, "Derecho Monetario Internacional". Tr. Lev Vládov. Editorial Progreso, Moscú, Rusia, 1984.
2. AMAGDE, "Almacenes Generales de Depósito: servicio integral de almacenamiento, financiamiento, comercialización, depósito fiscal y distribución". México, 2001.
3. ARELLANO GARCÍA, Carlos, "Segundo Curso de Derecho Internacional Público". 2ª Edición, Porrúa, S.A., México, 1998.
4. ARROYO, Ignacio, "Estudios de Derecho Marítimo". José María Bosch, Barcelona, España, 2001.
5. ASPE ARMELLA, Pedro, "El Camino Mexicano de la Transformación Económica". 2ª Edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1993.
6. BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, S.N.C., "Envase y Embalaje para Exportación". (Documentos técnicos, texto y ejercicios). 2ª Edición, México, 2001.
7. BARRERA GRAF, Jorge, "Derecho Mercantil Internacional" en Alonso Gómez Robledo Verduzco y Jorge Witker, (Coords.), "Diccionario de Derecho Internacional". Porrúa, S. A., Instituto de Investigaciones Jurídicas-Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001.
8. BECERRA RAMÍREZ, Manuel, "La Organización Financiera y el Derecho Internacional" en Kaplan Marcos y Manrique Campos Irma (coords.), "Regulación de Flujos Financieros Internacionales". Instituto de

- Investigaciones Económicas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000.
9. BENHAM, Frederic. "Curso Superior de Economía". Fondo de Cultura Económica, México, 1973.
 10. BOLAÑOS LINARES, Rigel, "Inversión Extranjera". Porrúa, S.A., México, 2002.
 11. CALVO HORNERO, Ma. Antonia, "Organización Económica Internacional". 4ª Edición, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España, 1997.
 12. CASTELLANOS RUIZ, Esperanza, "Autonomía de la Voluntad y Derecho Uniforme en el Transporte Internacional". Comares, Granada, España, 1999.
 13. CASTILLO MENA, Ignacio, "Nueve Presidentes Civiles en el Poder, de Miguel Alemán a Ernesto Zedillo". Edamex, México, 1996.
 14. CODERA MARTÍN, José Ma., "Diccionario de Comercio Exterior". Pirámide, S.A., Madrid, España, 1986.
 15. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, "Transporte Marítimo en 1994". (Informe de la Secretaría de la UNCTAD). Naciones Unidas, Nueva York/Ginebra, 1995.
 16. CONTRERAS VACA, Francisco José, "Derecho Internacional Privado". Oxford University Press-Harla, México, 1998.

- 17.D. DUCH PÉREZ, J., BERENGUER RAMÍREZ Y J.R. AGUIR LACAL (coords.), "Introducción a la Economía". Pirámide, S.A., Madrid, España, 1994.
- 18.DELICH, Pedro, "Derecho de la Navegación: Marítima, Aeronáutica y Espacial". 2ª Edición, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina, 1994.
- 19."Diccionario Jurídico Mexicano". 13ª Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Porrúa, S.A., México, 1999.
- 20.DIEZ VERGARA, Marta, "Manual Práctico de Comercio Internacional". 2ª Edición, Deusto, S.A., Bilbao, España, 1997.
- 21.Di GIOVANNI BATTISTA, Ileana, "Derecho Internacional Económico y Relaciones Económicas Internacionales." Abeledo-Perrot, S.A., Buenos Aires, Argentina, 1992.
- 22.DOMINGO RAY, José, "Derecho de la Navegación."T. I, Abeledo-Perrot, S.A., Buenos Aires, Argentina, 1992.
- 23.ESCUELA SUPERIOR DE GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING, "Comercio Exterior". Aranzadi, S.A., Elcano, España, 2001.
- 24.ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José, "Transporte Internacional de Mercancías". (Manual Práctico). Instituto Español de Comercio Exterior, ESIC, Madrid, España, 1994.

25. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, "Transporte Internacional de Mercancías". Una introducción al régimen jurídico general del transporte de mercancías. Especial incidencia en el ámbito internacional. Porrúa, S.A., México, 1999.
26. _____, "Transportes y Seguros para el Comercio Internacional. Especial Referencia al Ámbito Marítimo". Porrúa, S.A., México, 2002.
27. ESTEBAN PAOLANTONIO, Martín, "Operaciones Financieras Internacionales". Rubinzal-Culzoni, S.A., Argentina, 1997.
28. ESTEFANÍA, Joaquín, "La Nueva Economía. La globalización". 3ª Edición, Debate, S.A., España, 1997.
29. FEKETEKUTY, Geza, "Comercio Internacional de Servicios." Tr. Ana I. Stellino. Gernika, S.A., México, 1990, pp. 33-34
30. FERNÁNDEZ ROZAS, José Carlos, "Sistema de Comercio Internacional". (Biblioteca Civitas Economía y Empresa), Civitas, Madrid, España, 2001.
31. GÓMEZ CALERO, Juan, "El transporte Internacional de Mercancías". Civitas, España, 1984.
32. GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, "Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio" en Alonso Gómez-Robledo Verduzco y Jorge Witker (coords.), "Diccionario de Derecho Internacional". Porrúa, S.A., Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001.

33. GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., "Manual de Derecho de la Navegación". 4ª Edición, Depalma, Buenos Aires, Argentina, 2000.
34. GUILLEN ROMO, Arturo, "Planificación Económica a la Mexicana". 5ª Edición, Nuestro Tiempo, S. A., México, 1982.
35. HERNÁNDEZ, Laura y WITKER, Jorge, "Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México". 2ª Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002.
36. HUBERMAN, Leo, "Los Bienes Terrenales del Hombre: Historia de la Riqueza de las Naciones". 20ª Edición, Nuestro Tiempo, S.A., México, 1983.
37. INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR, "Apuntes para el Curso de Comercialización Internacional y Promoción de Exportaciones". México, 1976.
38. KAPLAN, Marcos, "Estado y Globalización" en Kaplan Marcos y Manrique Campos Irma (coords.), "Regulación de Flujos Financieros Internacionales". Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000.
39. LERMA KIRCHNER, Alejandro, "Comercio Internacional". (Metodología para la Formación de Estudios de Competitividad Empresarial). 3ª Edición, Ediciones Contables, Administrativas y Fiscales, S.A., México, 2000.

40. LÓPEZ BASSOLS, Hermilo. "Derecho Internacional Público. Contemporáneo e Instrumentos Básicos". Porrúa, S.A., México, 2001.
41. LÓPEZ ZAVALA, Jesús, "Medios de Transporte Internacional". (Documentos Técnicos). Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., México, 1999.
42. MADRID HURTADO, Miguel de la, "Las Reformas Constitucionales de 1983 y Preceptos de Contenido Económico" en Emilio O. Rabasa (Coord.), "Ochenta años de Vida Constitucional en México". Cámara de Diputados LVII Legislatura, Instituto de Investigaciones Jurídicas (UNAM), México, 1998. (Serie G: Estudios Doctrinales. Núm. 194).
43. MARTÍNEZ VERA, Rogelio, "Legislación del Comercio Exterior". 2ª Edición, McGraw Hill, México, 2000.
44. MORENO CASTELLANOS, Jorge A., MORENO VALDEZ, Hadar y TREJO VARGAS, Pedro, "Comercio Exterior sin Barreras". 2ª Edición, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2003.
45. ORTIZ WADGYMAR, Arturo, "Política Económica de México 1982-1994. Dos Sexenios Neoliberales". 2ª Edición, Editorial Nuestro Tiempo, S.A., México, 1994.
46. "Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000". Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 1995.
47. "Plan Nacional de Desarrollo 2001- 2006". Presidencia de la República, México, 2001.

48. "Programa de Comercio Exterior y Promoción de la Inversión 2001-2006". Secretaría de Economía, México, 2002.
49. "Programa de Desarrollo Empresarial 2001-2006". Secretaría de Economía, México, 2001.
50. RICOSSA, Sergio, "Diccionario de Economía". Siglo Veintiuno, S. A., México, 1990.
51. SALAS ORTIZ, Gilberto, "Élite del Poder Político Salinista en el Periodo 1988-1994". Tesis, Universidad Autónoma Metropolitana (Unidad Iztapalapa), México, 2000.
52. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, "El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional". Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994.
53. SÁNCHEZ CALERO, Fernando, "El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby". Aranzadi, S. A., Navarra, España, 2000.
54. SAXE, John, et al., "Globalización: Procesos de Integración y Desintegración, en la Reestructuración Mundial y América Latina". (Cuadernos de Economía). T. I, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1993.

55. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, "Como Exportar por Vía Marítima. Introducción Fundamental para el Exportador". México, 1997.
56. SMITH, Adam, "Investigación de la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones". Vol. 1, Cultura, Ciencia y Tecnología al Alcance de Todos, México, 1976.
57. SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO, "Los Servicios y el Desarrollo de América Latina: papeles del SELA". Núm. 2, editorial Latinoamericano, Buenos Aires, Argentina, 1985.
58. TORRES GAYTÁN, Ricardo, "Teoría del Comercio Internacional". 20ª Edición, Siglo Veintiuno, S.A., México, 1996.
59. "Tratado de Libre Comercio Unión Europea – México". 2ª Edición, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, México, 2000.
60. VALENTÍN BUDIC, Domingo, "Diccionario del Comercio Exterior". 3ª Edición, Desalma, Buenos Aires, Argentina, 1990.
61. WEINTRAUB, Sidney, "El TLC cumple tres años". Trad. del Inglés por Mónica Utrilla de Neira, pról. de Julius L. Katz, Instituto Tecnológico Autónomo de México, Fondo de Cultura Económica, México, 1997.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Ley sobre la Celebración de Tratados

Ley de Comercio Exterior
Ley Federal sobre Metrología y Normalización
Ley de navegación
Código de Comercio
Código Civil Federal
Código Civil para el Distrito Federal
Reglamento Interior de la Secretaría de Economía

INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

1. "Acuerdo Europeo Sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)". Ginebra, 30 de septiembre de 1957.
2. "Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados de 1974".
3. "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978". (Reglas de Hamburgo). Hamburgo, 31 de marzo de 1978.
4. "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". Ginebra, 24 de mayo de 1980.
5. "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque". (Reglas de la Haya). Bruselas, 25 de agosto de 1924.
6. "Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías". Comisión de Naciones Unidas para el

Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), Viena, Austria, 11 de abril de 1980.

7. "Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado". D.O.F., 22 de marzo de 2004.
8. "Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25 de Agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas WISBY)". Bruselas, 23 de febrero de 1968.

NORMA OFICIAL MEXICANA

"Información Comercial-Etiquetado General de Productos..." D. O. F. Núm.1, t. DCIX, México, D. F., martes 1 de junio de 2004.

"Terminología Marítima-Portuaria" D. O. F. Núm. 5, t. DCV, México, lunes 9 de febrero de 2004.

HEMEROGRAFIA

a) REVISTAS

- 1 CORREA, Eugenia, *"Liberalización y Crisis Financiera"* en "Comercio Exterior". Núm. 1, Vol. 49, México, enero de 1999.
- 2 JÁQUEZ, Antonio, *"Los nacionalistas perdieron el poder por su incapacidad para señalar los errores de los neoliberales: José Ramón López Portillo"* en Semanario de información y análisis. "Proceso". Núm. 1172, México, domingo 18 de abril de 1999.

- 3 "La Historia del contenedor" en Transporte Marítimo, "El Exportador". Núm. 63, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Madrid, España, abril de 2003.
- 4 "...Orquestando el concierto internacional" en antidumping, "Aduanas". Núm. 10, año 1, México, agosto de 2002.
- 5 PALACIOS FERNÁNDEZ, José Miguel, "El Sistema de Almacenaje en México" en "Claridades Agropecuarias". Núm. 117, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, México, mayo de 2003.
- 6 "Revista de Transporte Marítimo 2003". Secretaría de la UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, Ginebra, 2003

b) DIARIOS

1. El Economista, jueves 19 de septiembre de 2002.
2. El Economista, miércoles 2 de julio de 2003.
3. El Economista, martes 14 de octubre de 2003.
4. El Economista, viernes 5 de diciembre de 2003.
5. El Economista, viernes 26 de diciembre de 2003.

6. El Financiero, Martes 9 de julio de 2002.
7. El Financiero, viernes 24 de enero de 2003.
8. El Financiero, lunes 30 de junio de 2003.
9. El Financiero, martes 15 de julio de 2003.
10. El Financiero, viernes 31 de octubre de 2003.
11. El Financiero, lunes 26 de enero de 2004.

12. El Financiero, lunes 5 de abril de 2004.
13. El Financiero, martes 4 de mayo de 2004.
14. El Financiero, martes 8 de junio de 2004.
15. El Financiero, lunes 23 de agosto de 2004.

16. La Jornada, jueves 5 de marzo de 1992.
17. La Jornada, sábado 3 de mayo de 2003.
18. La Jornada, sábado 24 de enero de 2004.