

20
26j



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE MARITIMO DE
1984 DE ESTADOS UNIDOS FRENTE A LOS PAISES EN
VIAS DE DESARROLLO, EL CASO PARTICULAR DE
MEXICO.**

Tesis Profesional

**Que para obtener el Título de:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

p r e s e n t a

RUTH G. GOMEZ PACHECO

México, D. F.

1988



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

	<i>Página</i>
INTRODUCCION	i
CAPITULO 1	
ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA MARINA MERCANTE DE ESTADOS UNIDOS.	
1.1 LA MARINA MERCANTE DE ESTADOS UNIDOS	1
1.2 PRIMERA POLITICA MARITIMA	3
1.3 ASPECTOS RELEVANTES DE LAS REGULACIONES QUE ANTECEDIERON A LA LEGISLACION MARITIMA ACTUAL	7
1.3.1 Políticas de Apoyo a la Marina Mercante Norteamericana	7
1.3.2 Shipping Act of 1916	9
1.3.3 Merchant Marine Act of 1920 y Merchant Marine Act of 1928	11
1.3.4 Merchant Marine Act of 1936	14
1.4 SITUACION ACTUAL	21
CONCLUSIONES	28
CAPITULO 2	
ASPECTOS RELEVANTES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y LA LEGISLACION NACIONAL .	
2.1 ANTECEDENTES HISTORICOS	30
2.1.1 Período Colonial	31
2.1.2 Evolución Marítima desde la Independencia de México	37
2.2 LA LEGISLACION NACIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO	44
2.2.1 Leyes y Decretos en Materia de Transporte Marítimo	47
2.2.3 Aplicación en México de la Convención Internacional sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas	56
2.2.3 Sistema de Convenios Bilaterales	64

	Página
2.2.4 Flota Mercante Mexicana Actual	69
CONCLUSIONES	76

CAPITULO 3

ELEMENTOS ESTRATEGICOS DE LA LEY NORTEAMERICANA

3.1 AMBITO DE COMPETENCIA DE LA "SHIPPING ACT OF 1984"	78
3.2 EFECTOS DE ALGUNAS DISPOSICIONES.	79
3.2.1 Los Acuerdos y el Efecto de las Leyes "Antitrust"	82
3.2.2 Derecho a la Acción Independiente	90
3.2.3 Las Tarifas	92
3.2.4 Contratos de Servicio	93
3.2.5 Actos Prohibidos.	96
3.2.6 Sanciones Generales	98
3.3 OPOSICION A LA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE UN CODI GO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS	101
CONCLUSIONES.	106

CAPITULO 4

ESTUDIO SOBRE LAS PRACTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE
MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

4.1 BREVES ANTECEDENTES DE LAS RELACIONES MEXICO ESTADOS UNIDOS E INTERCAMBIO COMERCIAL	109
4.2 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO - EXTERIOR DE AMBOS PAISES	117
4.2.1 Tráfico Marítimo entre ambos Países	123
4.2.2 Principales Puertos de Movimiento	128
4.3 LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.	137
4.4 ANALISIS PROSPECTIVO PARA LA CELEBRACION DE UN CONVE NIO BILATERAL MEXICC-ESTADOS UNIDOS	146
CONCLUSIONES GENERALES	155
CUADROS	162
ANEXOS	164
BIBLIOGRAFIA	167

INTRODUCCION

La marina mercante constituye un elemento de fundamental importancia para el desarrollo del comercio exterior de cada país, toda vez que el transporte marítimo es un mecanismo primordial para la realización del intercambio de productos entre los mismos, lo cual se demuestra con un porcentaje de alrededor del 90 % de cargas mundiales movilizadas por vía marítima, a ello se debe que este sector sea un determinante apoyo para reforzar sus economías nacionales, sin embargo, en muchos casos la marina mercante se ha convertido en un mecanismo estratégico de monopolio de algunos países desarrollados, a fin de seguir ejerciendo la enorme influencia sobre los países en vías de desarrollo, ya que en la mayoría de las veces, éstos últimos carecen de flota naviera propia capaz de satisfacer sus necesidades; por lo que en la mayoría de los casos, esta situación les repercute en su balanza comercial con la frecuente fuga de divisas.

Un ejemplo claro de tal situación es evidente en el caso de Estados Unidos, que a pesar de que no cuenta con una flota mercante de bandera norteamericana suficientemente competitiva para mantener el dominio en este sector, si cuenta con una considerable participación en las flotas de bandera de conveniencia (liberiana, panameña, etc.), que por su participación en el mercado marítimo mundial han llegado a ocupar importantes lugares.

Por otro lado, en la actualidad, este país promueve y protege a su

marina mercante nacional a través de una serie de políticas agresivas que persiguen fomentar a toda costa la expansión de su comercio exterior.

Los principales lineamientos en que se basan dichas políticas, han quedado claramente definidos en la Ley de Transporte Marítimo de 1984 (Shipping Act 1984), la cual, al analizarla se presenta como un sistema regulatorio gubernamental, netamente unilateral, dejando de lado algunos aspectos relevantes que siempre se han considerado en los principios de reciprocidad en el comercio exterior y en las prácticas del transporte marítimo internacional.

Cabe señalar que tanto en el ámbito nacional como en el internacional, dicha Ley constituye un nuevo sistema de reglamentación de las empresas transportistas, enfocado precisamente a proteger a toda costa la marina mercante estadounidense, para así contribuir a la expansión de su comercio exterior, en este sentido, dicha Ley abarca una serie de disposiciones, tales como la actualización de otras actividades de la Comisión Federal Marítima (Federal Maritime Commission), así como otras que regirán las prácticas del transporte marítimo, como son las que se refieren a los acuerdos, tarifas, cuotas, certificados, sanciones, etc.

A este respecto, cabe resaltar que precisamente una de las innovaciones que se presentan en dicha Ley, la constituye el hecho de que muchas de estas medidas no serán determinadas por la Ley misma, sino dependerán en gran parte de las acciones implantadas por dicha

Comisión en contraste con las reacciones de los transportistas y los usuarios.

Se puede decir a grandes rasgos que dicha Ley resulta ser una reacción consecuente de la posición manifiesta de Estados Unidos frente a ciertos Organismos Internacionales que han procurado en cierta forma regular este tipo de transporte en una forma equilibrada y salvaguardar los intereses de los países en vías de desarrollo, como lo es el caso de la Convención Internacional sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, cuyo objetivo principal ha sido el de promover y fortalecer al comercio exterior de este tipo de países, regulando las relaciones entre las conferencias marítimas, las líneas navieras, los usuarios y las autoridades de los países, sin embargo, dicho ordenamiento ha sido catalogado en diversas ocasiones por Estados Unidos como un serio obstáculo al libre comercio.

En este sentido, considerando lo anterior, en este trabajo se ha considerado pertinente analizar los efectos de dicha Legislación, a fin de determinar si la misma presenta algún grado de afectación para los países en vías de desarrollo, en especial para nuestro país, ya que dada la dependencia con el mismo y por la vecindad de sus litorales con el nuestro, se mantiene una estrecha relación, ejerciendo en México una mayor influencia en este campo; además, al considerar que Estados Unidos es nuestro principal socio comercial, por lo que la actividad del transporte marítimo es dinámica

en el intercambio comercial bilateral.

Lo anterior, a efecto de que en caso de que algunas de las medidas establecidas en dicha legislación resulten en cierta forma de afección a las prácticas de transporte de nuestro país, o de alguna forma a los intereses nacionales, se sugieran o propongan algunos mecanismos de contrapeso que no obstruyan el intercambio comercial y consecuentemente el desarrollo de este sector, tan necesario para satisfacer las necesidades que el comercio requiere, como podría ser la posibilidad de celebrar un convenio bilateral entre ambos países en materia de transporte marítimo.

En este sentido, con el propósito de obtener resultados positivos del análisis que hoy nos ocupa, he tratado de presentar un panorama general de todos aquellos elementos involucrados directamente en el tema. No obstante, cabe aclarar que debido al difícil acceso a la información correspondiente a Estados Unidos, no ha sido posible particularizar de una manera similar como en el caso de México, no obstante, como se mencionaba anteriormente se ha tratado de presentar un panorama general, en el que se pueda apreciar lo más claro posible la situación actual de cada uno de los países en esta materia y su relación entre los mismos, a fin de contar con suficientes elementos de juicio para llegar a una conclusión lo más acertada posible.

Para este efecto, fue analizado primeramente el caso de Estados Unidos, desde sus antecedentes históricos en la materia, así como su evolución, hasta llegar a su situación actual.

Posteriormente, siguiendo la misma secuencia, es presentado el caso de México abordando los mismos elementos analizados en el país anterior, a fin de tener un panorama general de cada uno de los países y estar en posibilidad de adentrarnos en el tema relativo a la Ley de Transporte Marítimo de 1984 de Estados Unidos, y poder detectar aquellas disposiciones que podrían afectar directa o indirectamente los intereses nacionales, o los de cualquier otro país que se encuentre en la misma situación de subdesarrollo.

Siguiendo este orden de ideas, por último se analizan las relaciones comerciales de ambos países, así como sus prácticas de transporte, a efecto de llegar a una conclusión de la posible concertación de un convenio bilateral, o en su caso proponer alguna medida que resulte favorable a este tipo de países, en su relación con un país tan poderoso como lo es Estados Unidos.

CAPITULO 1

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA MARINA MERCANTE DE ESTADOS UNIDOS.

1.1 LA MARINA MERCANTE COLONIAL AMERICANA.

Durante la época colonial, el tráfico de mercancías por la vía marítima contribuye a enriquecer la vida económica colonial inglesa, para este fin fueron creadas una serie de disposiciones basadas fundamentalmente en teorías mercantilistas las cuales establecían fundamentalmente los canales que debía seguir el comercio y la nacionalidad de los barcos que lo practicarían.

Este tipo de medidas establecidas por el sistema colonial inglés de 1650 a 1764, aun cuando su finalidad era muy sencilla, se perseguían varios objetivos, entre ellos, crear una marina mercante nacional - que proporcionara quehacer a los constructores de navíos, ocupación a los marinos y ganancias a los armadores.

Una vez que se han instalado colonias en Norteamérica se pretendía - la exclusión de los extranjeros, las compañías colonizadoras acentúan en mayor grado su monopolio contra extranjeros y también contra los ingleses, los gobernadores de las colonias mostraron rigor con el comercio de los barcos extranjeros, y en 1650, el Parlamento crea una Ley que prohíbe a todos los navíos extranjeros arribar a cualquier colonia inglesa de América, hacer cabotaje en ella o traficar con -- ella sin licencia. (1)

Por otro lado, otro de los propósitos perseguidos por las leyes de navegación y comercio, era que "las mercancías que estaban destinadas a las colonias tenían que ser trasladadas desde Inglaterra", es-

(1) Kirkland, Edward C., Historia Económica de los Estados Unidos, - México, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1947, p.103.

ta disposición no sólo se refería a los productos ingleses, sino -- también a los europeos y asiáticos, cualquier producto tenía que -- llegar directamente a Inglaterra para ser distribuido por ésta, según la Ley de 1663. (2)

Las condiciones económicas de Norteamérica y los mercados extracoloniales, moldean el comercio de las colonias más que la política de las leyes de comercio y navegación, sus necesidades determinan el carácter de las exportaciones coloniales. En el comercio exterior no se refleja una legislación concreta, sino la circunstancia económica.

Durante la época colonial, todas las colonias disponían de un comercio exterior considerable; además, los recursos proporcionados por estas colonias respaldaban la industria naviera, aun cuando la mayor parte de la manufactura de hierro se importaba, contaban con las márgenes de agua, marina y fluvial cercanos al bosque que suministraba importantes materiales para la construcción de barcos, lo que contribuyó a que se lograra alcanzar un importante nivel de independencia.

En las colonias del norte construían y eran propietarios de la marina mercante que transportaba el comercio exterior con que contaban; en el caso de las del sur dependían de los barcos de otras colonias y de Inglaterra para el transporte de sus productos, es por ello -- que los primeros astilleros de importancia se encuentran en las colonias del norte.

La industria naviera de esta época fue de calidad, lo que contribu-

(2) Ibidem, p. 106.

yó a que el barco construido en América invadiera los mercados del mundo. Estos barcos se vendían en las Indias Occidentales, en Portugal y en España, pero el mejor cliente fue Inglaterra. La edad de oro de la industria naviera colonial fue la primera mitad del Siglo XVIII. Muy al principio se construyeron barcos en Maine y Nueva York, expandiéndose posteriormente esta industria por todos los puertos, -- ríos y en el interior, hasta llegar al importante centro de Haverhill; se formaron astilleros en Massachusetts al sur de Boston, en Duxbury, Hingham y Scituate. Filadelfia también tomó parte en esta lucrativa empresa; los astilleros de New Hampshire que construían -- no menos de 200 barcos al año. (3)

1.2 LA PRIMERA POLITICA MARITIMA.

Sin embargo, este constante desarrollo de la marina mercante americana, no podía ser permanente, uno de los factores que obstaculizaron este rápido desarrollo, fue precisamente la independencia norteamericana, ya que una vez alcanzada se enfrentaron con el problema de reconstruir el comercio norteamericano sobre nuevas bases.

Después de la Revolución de Independencia, la Gran Bretaña se dispuso a restringir toda medida que pudiera favorecer el desarrollo de la marina mercante americana, eliminando a los barcos de Norteamérica de ciertas rutas que habían sido de interés para el éxito del comercio marítimo. Se prohibió en barcos no británicos el envío a la Gran Bretaña de productos procedentes de Asia, Africa y América.

Aun cuando la marina mercante británica resultaba insuficiente, a los barcos norteamericanos sólo se les permitía el transporte de --

(3) Ibidem, p. 121.

aquellos productos obtenidos en los Estados Unidos, y al igual que los extranjeros tenían que pagar varias contribuciones de entrada y salida. (4)

Con este tipo de discriminaciones tan marcadas para los barcos norteamericanos se observó en este país la aplicación de medidas que trataban de imponer una reciprocidad internacional, adoptando algunas disposiciones para proteger la marina mercante de esta nueva Nación, y en 1789 se establece una disposición sobre tarifas, que determinaba que todas las mercancías importadas a Norteamérica en barcos de esta nacionalidad deberían pagar un derecho reducido en un 10% con relación al pagado por las importadas en barcos extranjeros; así como otras medidas que imponían un gravamen sobre el tonelaje, con una marcada diferencia entre los buques extranjeros, sobre los norteamericanos a favor de éstos últimos. (5)

Este tipo de medidas sólo ocasionó una guerra comercial entre países que reaccionaron ante tales situaciones, lo que agudizaba aún más la situación prevaleciente por los conflictos de esta época.

Fue en los años de 1814 a 1815 que repletos de tratados de paz pusieron fin a este período caótico, por otro lado, Estados Unidos se apoyó en una política neutral, volviendo a la antigua concepción del comercio no favorecido, y al igual otras naciones europeas optaron por derogar las leyes de exclusividad comercial.

No obstante lo anterior, la exclusión del sistema comercial británico no sólo tuvo desventajas, tuvo también sus ventajas. Se abrieron

(4) Jantscher, Gerald R., Bread upon the waters, Washington, D.C., Brookings Institution, 1975, p. 13.

(5) Mc Dowell and Gibbs, Ocean Transportation, New York, Toronto, London, Mc Graw-Hill Book Company Inc, 1954, p. 252.

a los Estados Unidos mercados que anteriormente estaban cerrados a los navieros norteamericanos especialmente sobre rutas de América del Sur.

Nueva York por su posición; situado al final de una de las grandes rutas de comunicación con el interior llegó a ser un enorme centro de distribución en el cual siempre podían cargar los mercantes, esto se debió principalmente gracias a la utilidad que otorgó el Canal de Erie que lo convirtió en el puerto más grande y de importancia del país; fué entonces, después de 1815 que el tráfico a través del Atlántico era bastante considerable para establecer una línea de barcos que salieran a intervalos regulares, por lo que se creó la "Blak Ball Line", con salidas de Nueva York a Liverpool. Posteriormente, esa línea fue seguida por una multitud de imitadores que salían no sólo de Nueva York, sino también de otros puertos del Atlántico y con destino a otros puertos europeos. El año de 1815 marca el nacimiento del transporte público. (6)

Por otro lado, se usaban muchos sistemas sobre la propiedad de los barcos, frecuentemente ésta estaba distribuida en acciones que representaban una pequeñísima fracción del valor; muchos constructores hacían barcos para sí y controlaban el servicio de sus propias naves, algunos capitanes adquirían un barco y dirigían un negocio en forma individual; pero el sistema más usual hasta 1815 fue el colonial, el propietario de barcos mercantes reunía el cargamento en sus almacenes propios y vendía en subasta las mercancías que sus capitanes habían adquirido alrededor del mundo.

(6) Kirkland, Edward C., Op cit, p. 235.

Los americanos nacidos para el mar continuaban formando las tripulaciones de los barcos norteamericanos, las personas interesadas en este campo tenían que someterse a un entrenamiento estricto, sin embargo, contaban con muchas facilidades de ascenso; los oficiales siempre eran hombres capaces y preparados; los navieros pagaban a los oficiales buenos sueldos y estimulaban a éstos, permitiéndoles usar una pequeña parte de las bodegas para que ellos contratasen carga por su cuenta. En aquel tiempo el mar tenía el prestigio de la posición social y la esperanza de grandes ganancias.

En la primera década del Siglo XIX, la proporción del comercio exterior norteamericano, realizado por barcos propios, nunca fue inferior al 85%; los diez años siguientes mantuvieron un promedio del 90%, creándose cierta decadencia gradual, pero en 1850, aproximadamente el 72% del tráfico comercial de Estados Unidos, era realizado aún por barcos norteamericanos. (7)

La superioridad de los Estados Unidos en los días de la navegación de los barcos de madera pronto se vio amenazada por los barcos de vapor que estaban contruidos de hierro en los que estaban a la cabeza no América, sino la gran Bretaña. En 1850 un naviero británico inauguró una línea regular de barcos contruidos de hierro con este género de propulsión superior, entre Gran Bretaña y Filadelfia; Estados Unidos quedaron atrás en estas mejoras en el transporte oceánico, ya que Estados Unidos siempre contó con grandes ventajas para construir los barcos de madera, y particularmente, el cambio de la madera

(7) Ibidem, p. 230.

ra por el hierro representó un cambio de objetivos nacionales, los Estados Unidos se alejaron del mar por encontrar mayores posibilidades de ganancia en el reciente industrialismo del Este, en la construcción de mejores medios de transporte para el país y en el desarrollo de la agricultura del Oeste, por esas razones fundamentales decayó la marina mercante americana.

1.3 ASPECTOS RELEVANTES DE LAS REGULACIONES QUE ANTECEDIERON A LA - LEGISLACION MARITIMA ACTUAL.

A diferentes intervalos, desde 1845 a 1936, el Gobierno trata de establecer varios programas de apoyo que fueron iniciados; cabe señalar que este tipo de ayuda directa destinada a la industria del transporte marítimo estuvo íntimamente ligada a los servicios de correo marítimo, debido a que a partir de 1840 el volumen y la práctica del correo por vía marítima asumieron una importancia tal que los barcos fueron el único medio de comunicación.

Cabe señalar que ya en esta época los servicios de correo se habían desarrollado como una función del Gobierno, es por ello que se estableció un contacto cercano con los armadores, al contratar éste sus servicios para el transporte de dicho correo, sin embargo, debido a la transición de la madera por el hierro se hizo necesaria la asistencia del Gobierno en esta materia, y es así como surge este apoyo.

1.3.1 Políticas de Apoyo a la Marina Mercante Norteamericana.

En 1845 surge una Ley que autoriza los contratos para transporte de

correo entre Estados Unidos y países extranjeros, el primero de --- ellos fue un contrato de servicio directo a Europa,⁽⁸⁾ este contrato fue celebrado con una empresa que no era precisamente americana denominada "British Cunard Line", para ofrecer un servicio de Boston a Liverpool. Posteriormente, fue autorizado para ofrecer un servicio subsidiado entre los Estados Unidos y Liverpool en 1847, por E. K. Collins, y así fueron subsidiadas otras cuatro líneas bajo los lineamientos de esta legislación sin haber tenido mayor éxito; hasta que en 1858 fueron retirados estos beneficios que habiendo sido distribuidos en esa época ascendían a un total de \$ 14'400,000 dólares.⁽⁹⁾

Asimismo, fueron celebrados una serie de contratos similares bajo las disposiciones de una Ley aprobada por el Congreso en 1864. Para estos servicios de correo subsidiados, el Gobierno expidió en total de 1864 a 1877 un monto de \$ 6'500,000 dólares, hasta que en 1891 - el Congreso aprueba una nueva Ley de transporte de correo titulada "Ocean Mail Act of 1891", que perfeccionó los mecanismos de apoyo a la marina mercante, para lo cual el Congreso consideró dos tipos de ayuda a la marina mercante:

- (1) Un subsidio de 30 centavos por tonelada de registro bruto y por milla navegada en viajes hacia o desde el exterior por buques de 500 toneladas, construídos en Estados Unidos, o propiedad de norteamericanos y operando en el comercio exterior.
- (2) Un subsidio por correo que otorgaba pagos a cuatro tipos de buques de vapor subsidiados.⁽¹⁰⁾

Hasta 1905, fueron establecidas 8 rutas que continuaban vigentes, en

(8) Mc Dowell and Gibbs, Op cit, p.248.

(9) Ibidem, p.249.

(10) Ibidem, p.250.

total, de 1892 a 1923 los contratos celebrados conforme a esta Ley ascendían a un total de 29'630,000 dólares aproximadamente, operando principalmente entre Nueva York y Europa. Con esto, quedó bien claro el objetivo del Gobierno Estadounidense de dar participación a sus buques en el Comercio Exterior. (11)

En 1885 la flota estaba dividida en un 50% de buques de vapor y en 50% en buques de madera, sin embargo, la mayor parte de este volumen estaba concentrado en la flota destinada al interior, ya que de la flota registrada para el comercio exterior de 1'287,999 de toneladas brutas, sólo 186,406 toneladas eran embarcaciones de vapor, es decir menos del 15%. Como puede observarse esta situación obviamente afectó el transporte del comercio exterior de la Nación, mostrándose una clara diferencia desde 1850 cuando los buques de bandera americana transportaban del 72 al 73% del comercio exterior del país, a 1900 - cuando sólo transportaba un 10%, que fue decreciendo hasta llegar a un 8.7% en 1910. (12)

1.3.2 Shipping Act of 1916.

A principios de 1914, el único estatuto que establecía los beneficios que significaban la marina mercante para la Nación era la "Ocean Mail Act of 1891", la cual estipulaba que los contratos de correos subsidiados permitirían de alguna manera la mejor forma de promover y hacer que los intereses comerciales y postales sobrevivieran de los intereses norteamericanos. Sin embargo, esta política para el transporte de correos fue cuestionada en los años siguientes.

(11) *Ibidem*, p. 250.

(12) *Ibidem*, p. 255.

La incapacidad del comercio exterior norteamericano para crecer con tanta rapidex como el de Inglaterra y Alemania obligó al Gobierno a tomar medidas más efectivas en esta materia. Aun cuando estas medidas pronto rindieron sus frutos, este comercio exterior americano se vió entorpecido tanto por la escasez de barcos como por el aumento de fletes. Parecía lógico que si este comercio norteamericano se rfa financiado por los Estados Unidos, se hiciera en barcos norteamericanos.

Con este motivo, en 1915 el Presidente Wilson apoyó firmemente una proposición para interesar a los Estados Unidos en los negocios navieros, ya que a este respecto se habían soltado una serie de alegatos mercantilistas infundamentados, que afirmaban que competidores extranjeros mediante el transporte de mercancías llegaban a conocer detalles de sus conexiones mercantiles; otros estimaban que los barcos norteamericanos desarrollarían un mercado extranjero para las mercancías norteamericanas y otros aún, decían que las mercancías norteamericanas eran objeto de discriminación tanto en tarifas como en el trato que recibían.

Todo ello contribuyó a la desesperada insistencia que reclamaba una marina mercante para el comercio oceánico, fue entonces cuando en septiembre de 1916, Wilson por fin consiguió la aprobación de la Ley de transporte marítimo titulada "Shipping Act of 1916, destinada exclusivamente a la operación de buques mercantes en esa emergencia. Con la aprobación de esta Ley se autoriza el establecimiento de la "United States Shipping Board", que fue dotada de 50 millones de dó

lares para la construcción, compra, arriendo, operación y mantenimiento de barcos de carga. (13)

El "Board" estaba autorizado para crear una Corporación subsidiaria para la adquisición de una flota mercante adecuada, además de la organización de las compañías que manejarían barcos en forma independiente. En la Sección 11 de dicha Ley se establecía que esta Corporación debería ser disuelta 5 años después de concluida la guerra, en este sentido, bajo estos lineamientos fue estructurada la "Emergency -- Fleet Corporation", como un establecimiento subsidiario creado con la finalidad principal de construir barcos. Aunque había organizaciones privadas que tenían contratos con el mismo fin. Estados Unidos creó además astilleros oficiales en Newark y alrededor de Filadelfia y actuó como banquero de las compañías fundadas con este propósito. (14)

1.3.3 Merchant Marine Act of 1920 y Merchant Marine Act of 1928.

La Primera Guerra Mundial con su demanda de tonelaje creó una marina mercante para el "Board", y en 1921 el tonelaje norteamericano era de 11'077,000 contra 1'066,000 siete años antes. (15)

Aunque el lenguaje del preámbulo de la Ley de 1916 pudo ser formulado para establecer una política bien definida en esta materia, esto no se logró, ya que para la Ley fue inicialmente una pieza de legislación emergente para establecer los cimientos de una marina mercante adecuada a los fines del comercio exterior americano. En 1920 el

(13) Otterson, J. E., Foreign Trade and Shipping, New York, Mc Graw-Hill Book Company Inc, 1945, First Edition, p. 278.

(14) Mc Dowell and Gibbs, Op cit, p. 253.

(15) Kirkland, Edward C., Op cit, p. 720.

43% del comercio exterior norteamericano se efectuaba utilizando -- barcos nacionales, ⁽¹⁶⁾ después se produjo un descenso. Gran Bretaña a firmó de nuevo su preminencia; Alemania y Japón superaban con sus marinas a la de Estados Unidos, no sólo los barcos de aquellas naciones marítimas eran más nuevos que los de Norteamérica, tenían mejores técnicas, mayor tamaño, motores diesel y desarrollaban mayores velocidades, todo lo cual faltaba generalmente en los norteamericanos. El Gobierno se decidió a contener esta desventaja utilizando - medios legislativos que impulsaran en forma mucho más decidida el - desarrollo de su flota mercante con la doble finalidad de participar en las rutas que ligaban al país con el exterior y disponer de buques de reserva para posibles nuevas emergencias, además de anular ciertas disposiciones legislativas emergentes para crear una marina mercante, tan adecuada a tiempos de paz como de guerra. Para ello fue aprobada la "Merchant Marine Act of 1920", que en su primera Sesión establecía una definición política más específica; la cual señalaba:

"Es necesario para la defensa nacional y para el crecimiento del comercio exterior e interior, que los Estados Unidos tengan una marina mercante que cuente con - los tipos de buques mejor equipados y más aptos para - transportar la mayor parte de su comercio y servir como auxiliar naval o militar en tiempo de guerra o de - emergencia nacional

"... y se declara aquí que es la política de los Estados Unidos hacer lo que sea necesario para desarrollar y -

(16) Ibidem, p. 726.

apoyar el mantenimiento de esa marina mercante ..."(17)

La Ley de Marina Mercante estableció la primera legislación definitiva de la política del Gobierno y por la cual se otorgaría una ayuda substancial a la marina mercante americana. Esta política fue -- reafirmada con la Ley de marina mercante de 1928, que fue el primer estatuto que concedió una ayuda financiera considerable al transporte marítimo privado, en tiempos de paz, con el objeto de moderar sus flotas. Dicha Ley perfeccionó el régimen de subsidios originados en la Ley de 1891 y amplió el capital del Fondo para préstamos por construcción de buques.

Ambas Leyes, la de 1920 y la de 1928 eran decretos de una importancia sustantiva que tenían el mismo propósito: la creación de una marina mercante tan adecuada a tiempos de paz como de guerra, y además insistían en la conveniencia de que la propiedad de los barcos y su explotación correspondiese a particulares en la medida de lo posible. En consecuencia aquellas Leyes contenían disposiciones por las que se regulaba la venta de la marina mercante creada por el Gobierno a propietarios privados, para que explotasen los barcos en rutas ya establecidas por la "Shipping Board". De acuerdo a la Ley de 1928; - se disponía también la constitución de un Fondo para la Construcción, cuyo volumen llegaba a 250 millones de dólares, cantidad que había de ser prestada a las industrias privadas a tipos muy bajos de interés, destinada a la construcción de barcos modernos, y, finalmente se pagaban cantidades considerables por contratos a largo plazo

(17) Mc Dowell and Gibbs, *Op cit*, p. 253.

para el transporte de correos.

Con esta política tan prodigable, el Gobierno de los Estados Unidos después de la Primera Guerra Mundial, podría haber dispuesto de la flota de construcción de guerra en una forma que habría beneficiado a la marina mercante americana, simplemente a través de la venta de embarcaciones a armadores americanos a precios que ellos pudieran ofertar, es decir que el programa de venta de embarcaciones podría haber absorbido aunque sea el costo diferencial; sin embargo, el programa fue administrado de una manera que no sólo fracasó, sino que dejó en manos del Gobierno una flota que sólo ocasionó pérdidas. (18)

Los barcos del Gobierno se vendieron a razón de diez centavos por dólar, y no en dinero contante, sino con garantía hipotecaria, parte de la cual, eventualmente quedaba reducida a un mero saldo insoluto; las líneas para las que no había medio de encontrar compradores privados, seguían siendo explotadas por el Gobierno usualmente con déficit, aproximadamente se distribuían 100 millones de dólares por pago de transportes postales y como el doble de esa cantidad en empréstitos para la construcción. (19)

1.3.4 Merchant Marine Act of 1936.

A principios de la década de los treinta la política establecida por Roosevelt se orientaba hacia la prestación de ayuda a los nego-

(18) Robertson, Ross M., Historia de la Economía Norteamericana, Argentina, Bibliografía Omeba, 1967, p. 227.

(19) Kirkland, Edward C., Op cit, p. 719.

cios nacionales y a las empresas norteamericanas de ultramar, de una manera menos agresiva que durante las administraciones anteriores, el lema promulgado por Roosevelt señalaba "Salud del sistema económico interno de una nación es un factor más importante para su bienestar que el cambio exterior". (20)

Posteriormente, a mediados de los años 30's la marina mercante norteamericana se encontraba integrada fundamentalmente por buques que en su mayoría fueron construídos durante la guerra, y estaban a punto de llegar al final de su vida útil, lo que se consideraba que afectaría más adelante por buques de otros países por estar en mejores condiciones y en niveles más modernos.

Cabe señalar, que aun cuando las legislaciones anteriores realizaron grandes esfuerzos para apoyar a la marina mercante norteamericana, de todo ello no surgió una flota mercante adecuada, en 1936 las líneas subvencionadas que acarreaban algo menos de la mitad de la carga total transportada en barcos norteamericanos, tenían pasivos superiores a su valor neto y debían al Estado sumas de dinero que no habían pagado ni podrían pagar.

Esto en parte indujo al Congreso a adoptar medidas de apoyo a la -- construcción en 1936, y fue mediante la aprobación de la nueva "Merchant Marine Act of 1936" que se fijaba un nuevo régimen de apoyo a la marina mercante que reemplazó a los mecanismos de apoyo fijados por las leyes de 1891, 1920 y 1928 ya señalados, y el cual ha continuado hasta la fecha y es en la actualidad una parte importante del

(20) Ibidem, p. 738.

programa de asistencia marítima actual. Esta Ley supuso un intento más para resucitar la marina mercante norteamericana, industria que se encontraba muy atrasada, por otro lado, estaba destinada a encontrar algunas bases científicas para distribuir los subsidios para la construcción y operación, y establecer un programa adecuado para la sustitución de subsidios directos para pagos de correos. (21)

Cabe señalar que esta Ley representa un importante y eficaz acercamiento al problema de la marina mercante americana. En primer lugar prevé la creación de la Comisión Federal Marítima (Federal Maritime Commission FMC), que estaría integrada por 5 miembros encargados de administrar las obligaciones establecidas por la Ley misma, que señalaba la transferencia de funciones y poderes de la "United States - Shipping Board", que como se señaló anteriormente fue creada en la Ley de Transporte Marítimo de 1916, a la Comisión; asimismo, establece la disolución de la Corporación de la Flota de Emergencia del concenso del transporte marítimo de los Estados Unidos. (22)

Por otro lado, crea un nuevo Fondo de préstamo que sustituye al establecido en la Sección 11 de la Ley de 1920, considerando sus últimas reservas para ser transferidas al nuevo Fondo. Y por último, señala una serie de disposiciones destinadas a equilibrar la diferencia entre los costos extranjeros y los nacionales, para este fin se establece un programa de subsidios por diferentes conceptos:

El Subsidio Diferencial por Costo de Construcción, destinado a buques construidos en los Estados Unidos para uti-

(21) Otterson, J. E., *Op cit*, p. 280.

(22) *Ibidem*, 281.

lizarse en rutas al exterior. El concepto diferencial es importante, pues define el alcance del subsidio que cubre la diferencia de costo entre los astilleros norteamericanos y los extranjeros, es decir, es la estimación que se establece en base a costos predominantes en un centro representativo extranjero de construcción de embarcaciones. Este subsidio puede ser aplicado para la construcción de un buque que será destinado a un servicio, ruta o línea asignada esencialmente al comercio de los Estados Unidos.

También se establece el Subsidio Diferencial Costo Operativo que reemplazó a los subsidios de la Ley de 1891, y tenía como finalidad cubrir la diferencia de los costos operativos entre los buques estadounidenses y los extranjeros en lo que se refiere a salarios, alimentos, mantenimiento, reparaciones, etc., solamente en rutas al exterior.

Dicho subsidio no podía ser otorgado a un buque que fuera ocupado a lo largo de la costa americana o en un comercio intercostero, a menos que fuera destinado para el comercio exterior. (23)

La Ley de 1936, también introdujo otras medidas de apoyo con garantías hipotecarias, pagos diferidos y compensaciones por servicios al Gobierno. Estos cambios legislativos en nada afectaron la política establecida en la Ley de 1920, a la que ya se ha hecho mención,

(23) Robertson, Ross M., Op cit, p. 228.

ya que la misma representaba un importante y eficaz acercamiento al problema de la marina mercante americana para encontrar una solución a los problemas del transporte marítimo en lo que respecta a los principales subsidios, considerándose como el método más formal hasta la fecha para equilibrar los costos diferenciales de construcción y operación.

Cabe señalar, que el primer problema de la Comisión fue tener que hacer frente a la sustitución de la flota que rápidamente se convirtió en desuso. En su informe económico de la marina mercante americana de 1937, la Comisión estimaba que requería para finales de --- 1942 la construcción de 1305 buques de más de 2000 toneladas brutas, para alcanzar 7'402,000 de toneladas a un costo total de 2'500,000 para substituir a la antigua flota, lo que no resultó práctico, por consiguiente el plan aplicado por la Comisión fue para substituir los buques obsoletos, a razón de 50 al año durante un período de 10 años, esto contribuiría a una política de sustitución definitiva y progresiva. (24)

Un segundo problema fue determinar cuáles constituyeran los verdaderos costos diferenciales entre la construcción y operación de un buque en los Estados Unidos y los de operación y construcción de un extranjero.

Los subsidios estaban limitados a buques o líneas de operación que eran considerados rutas de comercio directas necesarias, en este sentido, existía la posibilidad de formarse otras rutas indirectas que

(24) Otterson, J. E., Op cit, p. 282.

resultaban necesarias para ser operadas por las líneas de los Estados Unidos y las cuales podían ser autorizadas por esta Ley para recibir los subsidios. Es por ello que considerando que la Ley preveía ayuda para la recaptura y limitación de beneficios, existía la posibilidad de que ésta podría desalentar el ingreso de capital del campo del transporte marítimo internacional o resultar en desventaja para los operadores, sin embargo, esto no sucedió.

La Segunda Guerra Mundial causó efectos devastadores a las flotas de todas las naciones, millones de toneladas de este transporte fueron completamente destruidas, las flotas de las grandes potencias fueron destruidas mientras la de los aliados sufrieron graves pérdidas. Pero gracias al gran programa de construcción de buques antes mencionado, los Estados Unidos cuatuplicaron el tamaño de su marina mercante entre los años de 1941 y 1945, emergiendo en esta época la flota más grande que el mundo nunca había visto antes, cabe señalar que ya en 1939, la flota norteamericana ocupaba el segundo lugar en el mundo con el 13.9% del total del tonelaje mundial con buques de vapor de más de 1000 toneladas de registro bruto, y el primer lugar correspondía a la Gran Bretaña. Posteriormente, para diciembre de 1946, la flota estadounidense contaba con un 50.6% del tonelaje mundial. (25)

Este período fue considerado como el auge de la supremacía marítima americana, y esto se debió precisamente porque la marina mercante norteamericana transportó una gran parte del comercio mundial y de

(25) Jantscher, Gerald R., Op cit, p. 4.

bido también a que la mayor parte del comercio que transportó se trataba de importaciones y exportaciones de los Estados Unidos.

La gran preguerra marítima de naciones fue destinada a reconstruir sus flotas mercantes después de la destrucción que ocasionó la guerra; los Estados Unidos ayudaron a esta recuperación con el gran número de programas de apoyo al exterior, y la ayuda que destinó a la reconstrucción de sus flotas, mediante la venta de buques a precios - de costo al exterior que habían sido construídos durante la guerra. Más de 1000 embarcaciones mercantes que poseía el Gobierno fueron - vendidas a naciones extranjeras entre los años de 1946 y 1948, además de las 4000 que el Gobierno conservó como excedente para sus ne cesidades. (26)

Asimismo, ciudadanos norteamericanos también tuvieron oportunidad de comprar buques del Gobierno, de esta manera se vendieron 746 embarcaciones bajo los lineamientos establecidos en la Ley de venta de - embarcaciones mercantes de 1946, y a precios aun más bajos que los que se pagaron por los compradores extranjeros, (27). Los compradores norteamericanos fueron los primeros que escogieron las embarcaciones - disponibles, fue así como se expandió en forma considerable los propietarios del sector privado de la marina mercante norteamericana - después de la guerra.

Las embarcaciones que no fueron vendidas por el Gobierno, fueron des

(26) Earl W. Clark, Hoyt S. Haddock and Stanley J. Volens, The U. S. Merchant Marine today: Sunrise or sunset, Washington D.C., Labor Management Maritime Committee, 1970, p. 3.

(27) Ibidem, p. 139-145.

tinadas por éste a la flota de la reserva de la defensa nacional. A este respecto, cabe señalar que la flota de la reserva de la defensa nacional es una gran colección de embarcaciones mercantes que se mantienen atracadas alrededor del país para en caso de emergencias. Muchas embarcaciones fueron retiradas de la reserva para aliviar la escasez mundial del transporte marítimo, después de que el Canal de Suez fue cerrado en 1956.

Muchas embarcaciones fueron destinadas para transportar mercancías de los Estados Unidos para las fuerzas de la armada en Vietnam, a mediados de la década de los 60's. Las condiciones de la flota se han deteriorado recientemente y muchas de estas embarcaciones han sido vendidas como chatarra. (28)

Cabe señalar que muchos de los problemas actuales del transporte marítimo están muy asociados a las políticas que sobre el mismo llevaban en ese período los Estados Unidos. En marzo de 1946, cuando fue publicada la Ley de venta de embarcaciones mercantes, fueron ofrecidas las embarcaciones disponibles tanto a ciudadanos como a extranjeros, y en 1951 cuando dicho programa había concluido, 1960 embarcaciones habían sido vendidas, 1113 a personas extranjeras y el resto a ciudadanos norteamericanos, de lo que resultó que más de 2000 buques fueran destinados a la flota de la reserva para la defensa nacional conforme a la disposición 11 de la Ley de 1946. (29)

1.4 SITUACION ACTUAL.

Desde 1946, los Estados Unidos han tenido el más largo período de -

(28) Jantscher, Gerald R., Op cit, p. 5

(29) Robertson, Ross M., Op cit, p. 230.

calma en la actividad de la flota mercante de la historia de la Nación, en junio de ese mismo año antes de que se pusiera en marcha su programa de venta, el tonelaje activo era de 2332 con 17.2 millones de toneladas de registro bruto que incluía parte de la flota propiedad del Gobierno pero no los buques en servicio militar, 4 años más tarde, la flota comercial era de 1251 millones de toneladas de registro bruto, de las cuales 1182 pertenecían al sector privado y 69 eran buques del Gobierno, los cuales estaban contratados por operadores comerciales. (30)

En 1951 se presentó un incremento en el tonelaje activo de 11.3 millones de toneladas de registro bruto, con que contaba a principios de año, a 15.3 millones de toneladas de registro bruto a finales del mismo año. Sin embargo, posteriormente en 1952, muchas embarcaciones del Gobierno fueron devueltas a su estatus en la reserva, fue así como la flota de los Estados Unidos fue decayendo. (31)

La situación mejoró a mediados de la década de los 60's y por primera vez en muchos años prevaleció un aire de optimismo en algunos sectores de la comunidad marítima estadounidense, sin embargo, para algunos el optimismo era falso en la medida que era atribuible meramente a los incrementos de apoyo del Gobierno que establecía, más que a un mejoramiento en la posición competitiva en las industrias.

No obstante, a pesar de que los astilleros de Estados Unidos no han podido construir buques mercantes tan baratos como otras industrias, la diferencia en costo, expresado como una fracción del costo ameri

(30) Mc Dowell and Gibbs, Op cit, p. 116.

(31) Ibidem, p. 117.

cano, tuvo a su favor que a principios de la década de los 70's, debido a las devaluaciones del dólar que se presentaron en 1971 y --- 1973, contribuyeran a la recuperación de competitividad de ambas industrias en Estados Unidos. Lo que ayudó que a principios de los -- años 70's la flota mercante americana ocupara entre el quinto y séptimo lugar de la flota mundial según la escala con que se calculara. Sin embargo, a pesar de que muchas embarcaciones estaban todavía en servicio, muchas de ellas ya eran obsoletas y poco rentables. Era claro que a menos que fueran suministrados fondos por el Gobierno para la construcción de embarcaciones, la flota de los Estados Unidos continuaría decayendo. (32)

Robert D. Calkins escribió en 1966 que el problema por el cual no se ha podido alcanzar un éxito en la marina mercante americana se debe a que los costos de operación y construcción de los buques americanos son más altos que los de cualquier otra marina mercante mayor de otra nación, aun cuando la productividad de la americana y de -- los buques de bandera extranjera son aproximadamente iguales. (33)

Con la experiencia estas observaciones resultaban válidas, ya que -- aun cuando los costos cayeron y la productividad aumentó en forma -- relativa en Estados Unidos para los costos y productividad de competidores extranjeros, en 1974 la situación no cambió. Sin una continua y substancial asistencia gubernamental la industria marítima -- norteamericana sería incapaz de competir con los productores extranjeros. (34)

(32) Jantscher, Gerald R., Op cit, p. 7)

(33) Ibidem, p. 9.

(34) Ibidem, p. 10.

Se ha considerado por algunos observadores en la materia, que la baja productividad de la industria norteamericana no sería una desventaja intolerable si los mercados de sus industrias navieras fueran más proteccionistas, es decir, que los clientes estuvieran obligados a adquirir y a emplear la industria local considerando que los compradores americanos de la nueva construcción patrocinara a la industria de la construcción americana. Sin embargo, usualmente los costos de transporte carecen de información, o aun persisten hábitos y tradiciones que rigen la industria del transporte marítimo.

Esto se debe a que frecuentemente los productos de la industria nacional compiten activamente frente a los extranjeros, ya que los -- clientes comunmente compran a productores del exterior, cualquier -- compañía de importancia americana podría una vez ordenar un buque -- tanque de algun astillero japones, otra vez de algun astillero británico y en una tercera ocasión de un astillero danés, asignando -- sus aranceles como precio, fecha de entrega y otras condiciones dic -- tadas, además, los exportadores e importadores constantemente se -- muestran indiferentes a la nacionalidad de las embarcaciones que -- transportan sus productos; tal situación es común en la actualidad y todas las embarcaciones gozan de la misma reputación para la pun -- tualidad, para el cuidado de la carga y similares.

Si los productores norteamericanos tuvieran que ofrecer sus productos a los precios más próximos que los de los productores extranjeros, no sería posible competir.

No obstante lo anterior, puede decirse que la cuestión marítima no

ha sido del todo descuidada por Estados Unidos, a pesar de la difícil situación por la que atraviesa su flota mercante, ya que los intereses norteamericanos han contribuido de forma mayoritaria al desarrollo de las flotas de conveniencia, ⁽³⁵⁾ al considerar que dentro de los países desarrollados, Estados Unidos es el máximo impulsor de a banderar buques de bandera de conveniencia, según estudios efectuados por la Conferencia de las Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en los que señalan que en 1978 el 78% del tonelaje total de este tipo de embarcaciones pertenecían a compañías norteamericanas. ⁽³⁶⁾

Esta situación fue favorecida al terminar la Segunda Guerra Mundial cuando los gastos de explotación naviera eran exageradamente elevados unidos a los sueldos altos, elevadas tasas fiscales, además del carácter obligatorio de determinadas disposiciones de tipo social, frente a los países de bandera de conveniencia como son Liberia, Panamá entre otros, a los que han denominado "paraísos fiscales", representaron la contrapartida o el instrumento idóneo para aumentar las ganancias de los países capitalistas desarrollados, sin importar inclusive las condiciones desventajosas de los tripulantes de estos buques, los cuales en muchos casos están carentes de legislación social adecuada o contratos de trabajo que los protejan, lo -- que contribuyó a que las flotas de este tipo de bandera contaran en 1977 con el 31.7% del tonelaje mundial; ocupando Liberia el primer

- (35) Las banderas de conveniencia corresponden a países con escasa o ninguna tradición marítima, con importantísimas cifras de tonelaje, los cuales otorgan su pabellón a buques que por lo general son propiedad de empresas transnacionales extranjeras. Estos buques son explotados en régimen de casi absoluta desgravación fiscal y están abanderados por países como Liberia, Panamá, Honduras, Líbano, Chipre, Costa Rica, Hong Kong y Bahamas.
- (36) Batista Diéguez, Delio y García García, Luis, Economía Marítima Internacional, La Habana, Editorial Científico Técnica, 1983, p.2.

lugar en el mundo, siguiéndole en orden de importancia, Panamá con el octavo lugar y Chipre con el décimo octavo. (37)

A este respecto, cabe señalar que de acuerdo a las investigaciones realizadas los intereses de las transnacionales norteamericanas ascendían en 1978 a 65'000,000 de dólares, por lo que con ello se puede apreciar que el desinterés de este país en esta materia es relativo. (38) Además, en los últimos años la marina mercante americana ha sufrido cambios importantes, ya que actualmente existe un enfoque en la política naviera de los Estados Unidos, por el cual el desarrollo de la marina mercante debe ir a la par con otras exigencias, como son: la eficiencia, la competitividad, la reducción de costos y la adaptación a nuevas modalidades de transporte, puede decirse que con la adopción de la "Shipping Act of 1984" se establece una nueva forma de apoyo mediante el ataque a las legislaciones proteccionistas de otros países.

La actual política estadounidense en materia de marina mercante no sólo se funda en razones presupuestarias, sino también procura la eficiencia de las empresas, y aun cuando los subsidios por construcción han sido restringidos, se autoriza a los armadores norteamericanos a comprar o hacer construir buques en el exterior.

Por su parte, los subsidios operativos están siendo también reducidos, ya que los grandes armadores están gestionando su reemplazo por planes de financiamiento de buques nuevos.

(37) Ibidem, p. 88.

(38) Ibidem, p. 89.

La "Shipping Act of 1984" se basa fundamentalmente en tres objetivos establecidos en su Sección 2, titulada "Declaración de Política", - que establece lo siguiente:

- 1.- Establecer una reglamentación no discriminatoria para el transporte público de mercaderías por agua en el comercio exterior de los Estados Unidos, con un mínimo de intervención gubernamental y costos.
- 2.- Proveer al comercio marítimo de los Estados Unidos de un sistema de transporte eficiente y económico que guarde -- concordancia y responda a las prácticas internacionales -- del transporte marítimo.
- 3.- Apoyar el desarrollo de una flota de buques de línea bajo bandera estadounidense que sea eficiente y que, además -- sirva a las necesidades de seguridad nacional. (39)

Aun cuando esta Ley será analizada más adelante, cabe señalar que - en términos generales dicha Ley se integra de 22 Secciones, entre - las que se destacan la reducción de subsidios, desinterés por los - convenios bilaterales y oposición a la Convención Internacional sobre un Código de Conducta para las Conferencias marítimas de la --- UNCTAD.

Los tres objetivos mencionados nos muestran que siguen vigentes los principios de la Ley de 1920, pero ahora el acento está puesto en - la eficiencia, como requisito fundamental. En cambio hasta la adopción de la "Shipping Act of 1984", el apoyo a la marina mercante nor teamericana era a cualquier precio mediante los subsidios ya mencionados. (40)

(39) Traducción personal a la Sección 2 de la "Shipping Act of 1984", 98th Congress 2d Session, Report 98-600, February 23, 1984.

(40) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales en el transporte Regular por buques de Línea: Perspectivas y Consecuencias para la Formulación de Políticas, LC/G 1463, 15 de julio de 1987, p. 50.

CONCLUSIONES.

Como se ha podido observar en esta trayectoria de la marina mercante estadounidense, durante el período abarcado en esta síntesis de su historia, hasta 1850, la marina mercante norteamericana se desarrolló y floreció por sí sola gracias a los recursos disponibles y a la circunstancia económica que se generó desde la época colonial, ya que en esa época se contaban con recursos disponibles para una industria naviera de buques de madera floreciente, la única intervención política en esta materia surge a raíz de la independencia de esta nación, en la cual el Congreso tuvo que adoptar medidas que -- protegieran a su marina mercante de algunas leyes discriminatorias de otras naciones del mundo, sin embargo, desde que aparecen los buques de hierro, aunque fue un importante avance para la navegación; para los Estados Unidos significó la decadencia de la industria naviera norteamericana, al igual que la de su marina mercante, no obstante, esa ayuda ha estado basada en subsidios proporcionados por el Gobierno que no han contribuido en nada para lograr el desarrollo de una marina mercante autosuficiente para la expansión de su comercio exterior, a pesar de todos los intentos que han implicado las leyes que han sido presentadas en este breve análisis, como son la de 1845, 1864, 1891, 1916, 1920, 1928 y 1936.

No obstante en 1984, cuando se adopta la "Shipping Act of 1984", se da un giro en la política naviera estadounidense, ya que se establece un nuevo sistema regulatorio gubernamental netamente unilateral, que deja de lado importantes aspectos relevantes de los principios que rigen las prácticas marítimas internacionales en el intercam-

bio comercial y que tienden a proteger a toda costa la marina mercante estadounidense.

CAPITULO . 2

**ASPECTOS RELEVANTES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y LA LEGISLACION
NACIONAL.**

2.1 ANTECEDENTES HISTORICOS.

A través de la Historia, la navegación ha jugado un papel relevante en el desarrollo económico, político y social de cada país, su importancia se ve resaltada como llave de progreso, baluarte defensivo y prolongación en el mar de los sentidos nacionales, ya que un pueblo no puede lograr auténtica autonomía y sólida prosperidad sin apoyarse en un eficiente desarrollo marítimo. Tal situación se refleja en la historia de la conquista y la colonia, en el que se presenta un mundo formado por imperios marítimos. (41)

En el caso de México durante el extenso período del coloniaje se confirma también la fundamental importancia de la navegación, como red acuática capaz de permitir un dominio y una explotación a distancia, cuestión que contribuye a establecer las características del comercio de la época, que se inician con el descubrimiento del nuevo mundo a fin de lograr una vía de comunicación marítima para las especias de Oriente por parte de los reyes de España.

Dicho comercio que había sido iniciado con las rutas que abrieran los navegantes portugueses a partir de Vasco de Gama y que motivó posteriormente a Colón a la aventura de abrir una nueva ruta a un comercio internacional, fue completado por los conquistadores Hernán Cortés, Francisco Pizarro y Pedro de Valdivia, quienes en el fondo mantenían una lucha por el engrandecimiento de los monarcas y

(41) Pasquel Leonardo, Aspectos de la Navegación Mexicana, México, Editorial Citlaltepetl, 1970, Tomo I, p. 24.

la aristocracia española, ya que los viajes y descubrimientos eran financiados por unos y otros. (42)

2.1.1 Período Colonial.

Descubierta América y una vez que corrieron las noticias sobre los nuevos reinos y las riquezas se consideró necesaria la conquista del territorio de la Nueva España, nombre que dió Cortes a nuestro país, (43) con el doble objetivo de la Corona para abrir la posibilidad de navegación por las aguas del Pacífico para el Oriente y ayudar a extender las posibilidades de la colonización.

La colonia americana fué así convertida en el punto de apoyo de la gran línea de navegación que unió España con el Oriente a través de México; durante el Siglo XVI, los pobladores de Nueva España estuvieron forjando tradición marítima por medio de navegaciones de gran importancia, así como la construcción de embarcaciones para tal efecto, las que originaron que Nueva España se convirtiera en gran centro de proyección y alcance universal, lo que obligó a sistematizar la navegación para cristalizar la conquista de esta región y su colonización; por lo que la navegación de altura requirió niveles de organización superiores, concordes con su importancia, pues de ella dependía la vida colonial; de ahí la formulación en nuestro país en 1587 del Primer Tratado de Navegación y Construcción Naval en el mundo. (44)

Sin embargo, aunque España fue una nación de marcada evolución marítima, como consecuencia de su situación peninsular, se dió a la ta-

(42) Tardiff, Guillermo, Historia General del Comercio Exterior Mexicano, Gráfica Panamericana, 1968, Tomo I, p. 20.

(43) Pasquel Leonardo, Op cit, p. 75.

(44) Braacamontes A. Jesús, Tradición Marítima de México, México, Impreso en los talleres gráficos de La Nación, 1963, p. 12.

rea de imponer un rígido control en el comercio con sus colonias, impidiendo que éstas desarrollaran los recursos de sus extensos litorales, ya que en ello veía un peligro capaz de estimular su autonomía si tomaban contacto con otros pueblos, en este sentido, se impuso un sistema comercial alejado de la tradición marítima, preocupándose sólo por los problemas internos que giraron en torno a la centralización y al poder imponiendo y confundiendo los métodos de defensa, al preferir convertir naves cargueras, que es lo que eran los galeones, en castillos flotantes carentes de agilidad y maniobras que competían con barcos menores contruidos para la batalla como lo eran los buques piratas, ya que debido a las drásticas medidas aplicadas por la Corona se propiciaba el desenvolvimiento de la piratería. (45)

Surgieron en consecuencia reglamentos jurídicos, las aduanas y las estructuras administrativas, se impusieron incluso la libertad del marino en que debía navegar, todas estas disposiciones fueron dictadas por los monarcas para la América en general o para los diferentes virreinos, ya que el intercambio de productos era por España. En este sentido, se establecieron aduanas en los puertos -- que se abrieron para depositar las mercancías traídas de Europa y para las que se pretendían llevar a las tierras descubiertas, a fin de controlar el tráfico marítimo de los barcos en --- que se cargaran, estableciendo con ello los mecanismos empleados en dicho comercio, por un lado el monopolio en la persona del almirante y sus sucesores, y por el otro, la participación del Estado en la -

(45) Bosch García, Carlos, México Frente al Mar, México, UNAM, 1981, 1a. Edición, p. 452.

persona de los reyes. (46)

Consumada la conquista Veracruz se convirtió en el único puerto --- abierto al tráfico marítimo con la metrópoli; el celo de los monarcas españoles alejaba de esta manera el peligro de infiltraciones - dudosas y resultaba así más fácil el control del edificio colonial. Durante casi 300 años no varió tal rigidez, y ellos supusieron para Veracruz el arraigo y la consolidación de todo el comercio de ultra mar. Tal auge mercantil hizo de Veracruz una garganta, un vértice - en el tráfico marítimo, único e imprescindible; fué por aquí por donde llegaron virreyes y evangelizadores, funcionarios y encomenderos, soldados y aventureros ejerciendo el impreciso derecho de los conquistadores para llevar y vender en otros países y en el propio los tesoros y productos arrancados a las tierras de América, ofreciendo con ello un porvenir distinto a los Reyes Españoles y otorgando una proporción gigantesca a sus dominios. (47)

Sin embargo, los conquistadores y los comerciantes españoles no lograron encontrar una forma efectiva y sistemática para el comercio entre España y México, y en 1503 fue establecida la Casa de Contratación de Sevilla, que funcionó hasta 1679, trasladándose a Cádiz por ser éste un puerto marítimo. (48)

Las funciones de la Casa de Contratación eran principalmente las de controlar toda mercancía traída de América a España y viceversa, ex tendiendo permisos para la navegación, monto de las cargas y la im- posición de los gravámenes y, regulando igualmente la intensidad --

(46) Tardiff, Guillermo, Op cit, p. 72.

(47) Pasquel Leonardo, Op cit, p. 66.

(48) Tardiff, Guillermo, Op cit, p. 34

del comercio mediante el establecimiento de puertos para la compra, venta, salida y guarda de las mercancía y prohibiendo asimismo a las colonias comerciar o recibir buques de terceros países, salvo que - hubiese la autorización respectiva. Con ello se desarrolló el contra bando y la piratería, y se hizo necesario que las flotas fueran escoltadas, hecho que limitó a determinadas temporadas el transporte marítimo. (49)

Por otro lado, se exigía que los buques para transportar las mercancías fueran construídos en España y que sus dueños fueran también - españoles, no se daba a ninguna otra embarcación el permiso para ha cer el comercio de las Indias. Cabe señalar que los marinos experimentados eran pocos y los pilotos eran escasos, por lo que se empleaba personal en su mayoría poco competente y en ocasiones pilotos in gleses, franceses e irlandeses. (50)

Como se mencionaba anteriormente, los navíos necesitaban licencia - especial en cada viaje, que otorgaban los jueces de Sevilla después de una supervisión minuciosa. Una línea que transportó fabulosas ri quezas desde la época de Felipe II hasta después de la Independencia de México, fue la Línea de Galeones de Manila, que estuvo en servicio alrededor de dos siglos y medio (1565 - 1808). (51)

Al principio las disposiciones reales prevenían el tamaño de las embarcaciones, por 1513, debían ser de 300 toneladas, sin embargo, -- los comerciantes se resistían a confiar sus riquezas a barcos tan pe

(49) Cárdenas de la Peña, Enrique, Historia Marítima de México, México, Olimpia, 1973, Tomo I, p. 58.

(50) Tardiff, Guillermo, Op cit, p. 76.

(51) Ibidem, p. 73.

queños, por lo que poco a poco fue aumentando, en 1589 los había de 700 toneladas y en 1614 se empleaban hasta de 1000 toneladas y uno que otro llegó a las 2000 toneladas. Un lugar célebre por la construcción de naves que en él se realizaban fue Campeche, ya que se aprovechaba la abundancia de maderas apropiadas en sus bosques vecinos, cosa que le permitió desarrollar la industria naval, (incluso después de la Independencia como nunca más tarde ha existido en el país). Hasta que en 1720 legalmente se autorizó que el tonelaje fuera de 560, pero esta disposición no se tomó en cuenta, como no se había acatado tiempo atrás. (52)

Sin embargo, en algunas ocasiones llegó a haber gran escasez de barcos, ya sea por ataque extranjero o por catástrofes naturales, por lo que de 1738 a 1740 se presentó un cambio de política en el que se sustituyó el sistema de galeones por el de "navos de registro", lo que significó que los comerciantes de tierras novohispanas podían hacerse a la mar por su cuenta y riesgo, o utilizando la salida de la armada.

Esta renovación contribuye a que las distintas áreas americanas evolucionen hacia formas más libres de intercambio; sin embargo, a pesar de los cambios en el comercio libre seguía existiendo un cierto control, ya que operaba como puerto de envío o receptor el de Cádiz por un lado, y por el otro en el Virreinato de la Nueva España, los de Veracruz en el Golfo, y Acapulco en el Pacífico. (53) Hasta que en octubre de 1765 la Real Cédula empieza a hacer efectiva esta política en las Islas de Trinidad, Margarita, Cuba, Santo Domingo y Puer-

(52) Pasquel Leonardo, *Op cit*, p. 74.

(53) Cárdenas de la Peña, Enrique, *Op cit*, p. 54.

to Rico, pudiendo con ésto llevar a cabo entre sí la navegación recíproca entre los puertos con que contaban.

Posteriormente, en 1770 el decreto se hace extensivo a Yucatán y Campeche, y en 1774 se instituye el comercio libre en el mar del sur - entre los cuatro reinos del Perú, Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala, a través de la Real Cédula de enero de ese mismo año. Como el ensayo convence al Rey, promulga en 1778 el registro - de comercio libre, suprimiendo el monopolio de 13 puertos, entre ellos Cádiz, que quedan autorizados a comerciar con 24 puertos de la mar, entre ellos Campeche en la provincia de Yucatán. (54)

Sin embargo, a pesar de estos cambios, debido a las limitaciones que imponía el monopolio, el desarrollo de la piratería, las altas tarifas arancelarias y el contrabando, aminoraron y empobrecieron el comercio de España con los consiguientes perjuicios para la Corona, - que además tenía que soportar el empuje constante británico, que eran los tradicionales enemigos de España, y que merodeaban en el mar saboteando sus comunicaciones y tratando de desarticular su imperio, ya que ambos se disputaron por siglos la hegemonía de los mares como sistema medular de sus ambiciones imperialistas. (55)

El resultado de lo anterior, para España fue su debilitamiento y derrota, y para el pueblo mexicano que sufrió tal sujeción durante ese largo período su resultado en la historia moderna fue la falta - de una tradición marinera y una infinidad de consecuencias que se -

(54) Tardiff, Guillermo, Op cit, p. 74.

(55) Pasquel, Leonardo, Op cit, p. 66.

pueden observar en la historia y en el carácter que ha prevalecido durante siglos en los mexicanos, tan ajeno e indiferente al impresindible desarrollo marítimo de México para sumarse a la parte importante de la navegación universal. Además el rígido sistema de abrir un puerto en cada litoral determinó que en nuestro país solo se habilitara el puerto de Veracruz para realizar a través del él todo el comercio con la Corona, y por otro lado el de Acapulco, que estaba reservado para el tráfico con las Islas Filipinas y con el rico virreinato del Perú,⁽⁵⁶⁾ lo que mantuvo cerrada durante siglos toda posibilidad de desarrollo en las costas, sumiendo a la Nueva España en un lento progreso y desvinculando a su población del necesario contacto con el mar.

2.1.2. Evolución Marítima desde la Independencia de México.

La Nueva España surgió de una mentalidad basada en la conquista y la colonización, ajena a la preocupación por el mar, ya que no admitió la tradición marina en su territorio, preocupándose sólo de los problemas internos que giraron en torno a la centralización y al poder; de ahí que su decadencia se reflejara en la marina. Sin embargo, al iniciarse el Siglo XIX la Nación continuó manejando sus costas de la forma tradicional de la colonia y después de alcanzada la Independencia la política nacional se cibió en torno al poder y a las continuas luchas.⁽⁵⁷⁾

A este respecto, cabe señalar que al iniciarse la Guerra de Independencia fueron aprovechados por las fuerzas insurgentes los puertos

(56) Bosch Garcia, Carlos, Op cit, p. 450.

(57) Ibidem, p. 452.

que contaban con estaciones navales, tal es el caso de Veracruz en el Golfo de México, así como el de Campeche que posee uno de los astilleros de mayor importancia desde tiempos de la colonia, asimismo, Acapulco que constituía la continuación del sistema de defensas navales que España levantara desde Cádiz para proteger sus rutas oceánicas, el cual, en 1811 se encontraba ya sin comunicación con el Oriente. (58)

A pesar de que las fuerzas insurgentes en las plazas marítimas se vieron coronadas por triunfos, nunca pudieron ser debidamente aprovechadas, por lo que poco a poco fueron reconociéndose otros puertos esparcidos tanto en los litorales del Golfo, como del Pacífico, entre los que pueden citarse el de Alvarado y Tampico, que en ese entonces no alcanzaba importancia alguna, Mazatlán que principió a prosperar a raíz de ser habilitado para el comercio exterior en --- 1820. Guaymas que era apenas un pequeño caserío, cuando en el mismo año se autorizó el tráfico de altura a Salina Cruz. (59)

Al iniciar México su vida independiente abrió las puertas a todas las naciones que quisieran comerciar con él, una vez abolidas prácticamente las disposiciones, leyes y medidas que la unían en monopolio a España, no obstante se consideró conveniente que sólo los nacionales se favorecieran de toda especie de industria y comercio marítimo a través del estricto cumplimiento de las disposiciones navales vigentes en ese entonces.

Cabe señalar que durante los primeros 60 años de vida independiente (1821-1884), las leyes que imperaron y rigieron en la materia --

(58) Pasquel Leonardo, *Op cit*, p. 110

(59) Calderón, Francisco R., *Historia Moderna de México*, México, Buenos Aires, Editorial Hermes, 1955, p. 512.

eran españolas, muchas de ellas de la época de la colonia principalmente las "Ordenanzas de Bilbao" que estaban consideradas como Ley - marítima Universal. (60)

Los puertos por donde se hizo el comercio de México independiente según la Memoria de 1827 fueron: Acapulco, Alvarado, Bacalar, Campeche, Coatzacoalcos, Guaymas, Guatulco, Isla del Carmen, Matamoros, Mazatlán, Pueblo Viejo, San Blas, Sisal, Soto la Marina, Tabasco, Tampico, Tuxpan y Veracruz, muchos de los cuales aún se conservan en la actualidad para la navegación de altura, aunque algunos han cambiado de nombre, siendo muchos más los que funcionan y tienen perspectiva de navegación para el comercio de cabotaje, se calculaba que unos 60 puertos podían ser utilizados en operaciones comerciales. (61)

Fue entonces cuando a partir de la consumación de la Independencia, con los cambios de políticas y al declararse abiertos los puertos mexicanos a todo comercio sin restricción de países, cuando México inicia negociaciones con otros países en esta materia; y en 1824, en virtud del desarrollo que había tenido el comercio con Gran Bretaña, se negoció con este país un tratado que el Soberano Congreso aprobó como Tratado de Amistad y Navegación. Asimismo, en 1829 el Supremo Gobierno expidió un Tratado similar entre México y Los Países Bajos, siguiendo posteriormente las negociaciones con otros países para este propósito. (62)

Sin embargo, dado que el motivo principal de la paralización casi ab

(60) Salgado y Salgado, Jose E., El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus problemas internos e Internacionales, Tesis Profesional para la Licenciatura en Relaciones Internacionales, UNAM, México, 1967, p. 8.

(61) Tardiff, Guillermo, Op cit, p. 167.

(62) Ibidem, p. 279.

soluta del comercio y del estancamiento general de la producción en México, era la falta de vías de comunicación adecuadas, y considerando que ésto exigía fuertes desembolsos, por lo que no era posible -- conducirlos con la urgencia necesaria, el Gobierno Federal se propuso crear comunicaciones marítimas regulares y eficaces a lo largo de las costas, para ésto fue preciso alentar y promover la marina mercante.

El primer esfuerzo encaminado a resolver el drama de la marina nacional fue de Antonio López de Santa Ana que puso en vigor el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana el 30 de enero de 1854, la cual tenía como finalidad primordial proteger y desarrollar la marina mercante; cabe señalar que se establecieron en ella cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas ordenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves mexicanas. (63)

Sin embargo, todo este tipo de medidas sólo respondió a la ruina económica de la Nación, pues al autorizarse todos los buques nacionales a practicar el comercio de altura, se buscó en realidad la reciprocidad de las ventajas que por los tratados internacionales, se habían concedido a los buques extranjeros; pero además está la intención de gravar todos los navíos que no pudieran ampararse con las cláusulas de esos tratados por medio de aranceles. (64)

Posteriormente hubo otro intento por organizar las cuestiones del -

(63) Salgado y Salgado, José E., Op cit, p. 10.

(64) Bosch García, Carlos, Op cit, p. 395.

mar que correspondió al Imperio de Maximiliano, que era marino de carrera, y a pesar del breve período que duró su Imperio, su esfuerzo por estructurar la organización de los servicios marítimos del país fué importante y uno de los que más se acercaron al problema marítimo; se expedieron leyes decretos y reglamentos para este fin que contemplaban: pagos, licencias, gratificaciones, alimentos y matrículas para el alistamiento de la gente de mar; construcción de buques; decretos para conceder primas a los navíos nacionales que hicieran viajes de altura; seguros marítimos y muchos otros renglones encaminados a establecer un verdadero servicio de marina mercante.

Esta legislación bien integrada tuvo una duración corta, ya que corrió la suerte del Imperio (1862-1867).⁽⁶⁵⁾

No obstante, poco a poco se fue organizando este comercio marítimo, estableciéndose cierta vigilancia para evitar los contrabandos; sin embargo, la necesidad de vías de comunicación y obras portuarias era grande y poco pudo hacerse con las pequeñas partidas consignadas al efecto, ya que las obras públicas más urgentes apenas recibieron alguna atención conforme a cierta ideología liberal que procuraban dejar a los particulares la construcción y explotación de obras y servicios públicos, por lo que sobre estas bases se celebraron contratos con las empresas privadas para establecer líneas de telegrafos, de navegación y ferrocarriles.

Por otro lado, hubo proyectos de abrir canales de navegación en diferentes puertos de la República que resultaron casi utópicos debi-

(65) Salgado y Salgado, José E., Op cit, p. 12.

do a la difícil situación y a la atención que requería de mayor urgencia, como era el de mejorar los puertos mexicanos que se encontraban en el más completo abandono, tal es el caso de Veracruz que su muelle se encontraba en la más completa ruina, por lo que fue aprobado un proyecto para la reparación y prolongación del muelle que quedó concluida en 1872. Menos importantes fueron las obras de otros puertos, como las del muelle de Campeche, que se iniciaron en 1868 y fueron concluidas al año siguiente. En 1870, también se inició la construcción del muelle de Tampico y otro en Mérida. (66)

Asimismo, considerando la raquítica situación de la marina mercante, el Gobierno consideró necesario conceder subvenciones a las compañías navieras que quisieran llegar a nuestras costas, cabe señalar que el primero de estos contratos se suscribió en 1867 con una compañía norteamericana para el establecimiento de una Línea de Nueva York al puerto de Veracruz que tocara Sisal, con esto, el Gobierno se comprometía a pagar un subsidio de 2200 pesos por cada viaje y una excepción de diversos impuestos; dicha Línea fue conservada hasta 1873 que debido a su éxito se decidió el establecimiento de una segunda Línea de Nueva Orleans a Veracruz, tocando Tuxpan y Veracruz en 1873. (67)

Posteriormente, en 1874 fue establecida una nueva Línea de vapores entre la Habana y Veracruz que también fue subvencionada por viaje redondo y debía tocarse Progreso en ambos sentidos. Cabe señalar que los fletes eran muy altos pues las malas condiciones de los fondeaderos elevaban los gastos de seguridad y las difíciles maniobras de

(66) Calderon, Francisco R., Op cit, p. 531.
(67) Ibidem, p. 543

descarga, prolongaban la permanencia de los buques en los puertos, a demás, el servicio de las líneas subvencionadas era deficiente. (68)

Casi ninguna línea de navegación tocaba las costas del Pacífico al establecerse el Gobierno Federal, en parte por la dificultad de comunicación con la zona central del país, en parte por su poco desarrollo propio y también por las guerras y revoluciones que había padecido México, por lo que varios Estados proyectaron impulsar la navegación en sus costas y ríos, y en todos los casos hubo de por medio un auxilio económico oficial para favorecer la creación o el sostenimiento de líneas de navegación, sin embargo este objetivo no se alcanzó.

El comercio de cabotaje al cual sólo podían dedicarse los barcos que navegaban con bandera nacional, era ya un privilegio para la marina de México, comercio en el cual por cierto los fletes eran tres veces mayores que en el de alto mar debido a las malas condiciones de los fondeaderos que ya se había mencionado antes.

A lo largo de los muchos años que Porfirio Díaz estuvo en el poder, tomó medidas concretas relativas a asuntos marítimos, entre ellas - la firma de algunos contratos para que algunos vapores hicieran viajes periódicos entre Veracruz, Nueva York y Nueva Orleans, además de la expedición de los Códigos de Comercio I y II sobre materia marítima, establecidos el 20 de abril de 1884 y el 15 de septiembre de 1889, respectivamente, los cuales legislaron adecuadamente para la época - la marina mercante nacional y por último la terminación de los traba

(68) Ibidem, p. 549.

jos para inaugurar el Ferrocarril interoceánico que unió Atlántico y Pacífico en 1894. (69)

Pero la red ferrocarrilera que se construyó quedó desconexa al construirse con vista a la exportación de materias primas, preferentemente mineras, sin tener en cuenta las líneas comerciales agrícolas del país. (70)

Por otro lado, en la actualidad los ferrocarriles no constituyen un verdadero elemento de integración demográfica, económica o industrial y tampoco ofrecen la infraestructura necesaria para el manejo de la carga que llega a los puertos, además es importante considerar que el transporte ha sido uno de los terrenos principales del sector inversión pública y privada, y a pesar de que desde la Segunda Guerra Mundial se hizo un esfuerzo considerable por aumentar la capacidad y mejorar las condiciones del transporte en general, éste fue menos acentuado para el transporte marítimo en los últimos años, ya que - en este sector las inversiones han sido hechas principalmente para aumentar la capacidad de los puertos mexicanos, por lo que la navegación apenas ha recibido atención.

2.2 LA LEGISLACION NACIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO.

Como se ha podido apreciar a lo largo de la historia, hasta hace algunos años la marina mercante mexicana ha mostrado muy pocos avances en su desarrollo desde la conquista, a pesar de que desde la Independencia del país, y como pudimos apreciar en su desarrollo histórico,

(69) Bosch Garcia, Carlos, Op cit, p.427.

(70) Ibidem, 428.

se aplicaron algunas medidas legislativas por el Gobierno Federal - para promoverla y sacarla de su difícil situación debido a las necesidades que requería el comercio exterior.

No obstante, en la actualidad esta situación no ha variado, ya que el Gobierno Federal ha tenido que hechar mano a los recursos disponibles que coadyuvan a una mejor situación, sin embargo esto no ha sido posible al considerar las necesidades económicas que se presentan en nuestro país, en su situación de "en vías de desarrollo" que cuenta con un litoral de aproximadamente 9200 kilómetros, con más o me-nos 40 puertos entre grandes y pequeños, y considerando además que el volumen de nuestro comercio exterior requiere de una flota mercante nacional que evite de la constante fuga de divisas, que por pago de fletes salen del país al contratar buques extranjeros, ya que el transporte por agua en los más de los casos resulta mucho más barato que cualquier otro, por lo que en la actualidad se ha tratado de fomentar a toda costa el desarrollo de la marina mercante, mediante el establecimiento de una serie de medidas jurídicas encaminadas a su desarrollo.

Como se mencionaba anteriormente, hasta hace algunos años se habían hecho algunos intentos por establecer una legislación específica para regular adecuadamente la marina mercante nacional, sin embargo a pesar de que algunos se acercaron al problema, éstos desaparecieron pronto debido a las circunstancias políticas de la época, y otros - ordenamientos en ocasiones estorbaban al desarrollo de la navegación comercial o tenía un efecto entorpecedor sobre ella. No obstante,

en la actualidad se ha dado mayor atención a la cuestión marítima, de ahí que se podrá notar que muchas reglamentaciones son relativamente recientes, y algunas puede decirse que son nuevas.

Cabe señalar que las políticas de promoción actualmente aplicadas, se encuentran establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes, en los que está contemplado un Subprograma de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, que tiene como finalidad el establecimiento de políticas y medidas que permitan el desarrollo de la marina mercante, así como el control de ciertos actos y normas que en materia marítima corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (71)

En este sentido, la Dirección General de Marina Mercante, dependiente de dicha Secretaría, tiene entre sus funciones principales la de fomentar la flota mercante nacional, para lo cual se han establecido una serie de medidas tanto en materia jurídica como de fomento en esta materia.

(71) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1976, la cual ha sido reformada en varias ocasiones desde su promulgación, que en su Artículo 36, Fracciones de la XII a la XX, confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las atribuciones relativas a la marina mercante y puertos, en cuanto al otorgamiento de concesiones y permisos para efectuar maniobras y servicios marítimos, portuarios auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; para regular, promover y organizar la marina mercante, regulaciones de las comunicaciones y transportes por agua e inspección de los servicios de la marina mercante. Estas actividades a su vez le son encomendadas a la Dirección General de Marina Mercante, en base al Artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.2.1 Leyes y Decretos en Materia de Transporte Marítimo.

El marco jurídico de la Legislación Marítima Mexicana encuentra su base fundamental en el Artículo 27, Fracciones IV, V, VI y VIII, y en el Artículo 73, Fracciones XII, XVII y XXIX-F, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al otorgarle facultades al Congreso para expedir leyes relativas a las zonas marinas mexicanas, al derecho marítimo de paz y de guerra, sobre vías generales de comunicaciones, sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal y aquellos ordenamientos legales tendientes a la promoción de la inversión mexicana.

De acuerdo a lo anterior, los ordenamientos que conforman la legislación en materia de marina mercante son:

- a) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como fuente principal.
- b) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- c) Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- d) Ley de Vías Generales de Comunicación .
- e) Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión en el Extranjero.
- f) Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto.
- g) Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje Interior del Puerto y Fluvial de la República y su Reglamento para la Navegación de Cabotaje.
- h) Ley Federal del Mar.
- i) Ley Aduanera y su Reglamento, y
- j) Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal.

En este sentido, considerando que ya han sido citados los dos primeros ordenamientos, me referiré sólo a los que aun se encuentran pendientes:

- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre de 1963, se considera el principal de los ordenamientos en la materia, ya que tiene como objeto principal regular las actividades de la navegación marítima - portuaria y sus maniobras conexas, así como la de las empresas navieras, lo relativo a buques, los actos, hechos y bienes relacionados al comercio marítimo.

No obstante la amplitud de esta Ley, desde su promulgación estableció la característica de supletoriedad a las leyes de Vías Generales de Comunicación y otras, en todo lo no previsto por la presente, sin embargo, cabe señalar que en las últimas reformas formuladas a esta Ley en el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1975, se suprimió la característica de supletoriedad que anteriormente tenía el texto original de esta disposición y establece la opción de recurrir a diversos instrumentos normativos tendientes a resolver las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las concesiones y permisos, vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y los servicios marítimos.⁽⁷²⁾

(72) En el Artículo 6° de la citada Ley, señala que para tal objeto se procederá conforme a lo dispuesto en:

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

- *La Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, que en su Libro Tercero comprende lo relativo a las comunicaciones por agua, en sus Artículos 169 al 305; sin embargo, cabe señalar que la Ley antes mencionada, deroga tales preceptos en lo que se opongan a ésta, de acuerdo a su Artículo 2º transitorio. Esta Ley ha sufrido algunas reformas recientemente.*

- *Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión en el Extranjero, publicada en el Diario Oficial del 9 de marzo de 1973.*

Cabe señalar que esta Ley al igual que las anteriormente señaladas, dan preferencia a las embarcaciones propiedad de mexicanos o de sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, que estén abanderadas y matriculadas conforme a las leyes del país, para llevar a cabo como una prerrogativa de exclusividad la navegación y tráfico de cabotaje, con las excepciones que la propia Ley establece.

- *Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981. El objeto principal de esta Ley es el fomentar el desarrollo de la marina mercante mexicana.*

Para lograr dicho objetivo, se establecen diversas medidas y fórmulas previstas por la propia Ley, tales como estímulos, apoyos económicos, exención en el pago de impuestos y derechos; se crea la reserva de carga para que determinados productos se transporten

sólo en buques mexicanos y se confirma la facultad del Estado para celebrar Convenios Bilaterales o Multilaterales, que el Ejecutivo Federal suscriba, previa la aprobación del Senado de la República con aquellos países que tengan comercio exterior con el nuestro - para procurar una distribución de la carga de manera equitativa - entre los países signatarios, y como consecuencia a asegurar la su peración de toda dependencia del exterior. Asimismo, se fomenta el desarrollo de la marina mercante con la ampliación de los planes - gubernamentales en materia de puertos, diques, astilleros, que permitan la adecuada operación, construcción y reparación de las embarcaciones.

Reglamento a Los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de octubre de 1981. Este instrumento reglamenta lo relativo a la reserva de carga, a la construcción y reparación de embarcaciones mexicanas, tanto dentro como fuera del país, asimismo se prevee lo relativo a las sanciones por infracciones cometidas a la Ley que se cita.

- Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje Interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada el 4 de enero de 1929. Dicha Ley define con más precisión el tráfico marítimo, atendiendo a la navegación que lleven a cabo las embarcaciones entre el puerto nacional en que se encuentren y el inmediato de escala; además, esta Ley se aplica como excepción a las prevenciones generales de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y también la excenta de tomar práctico a bordo, de visitas sanitarias, -

patente de sanidad, pago de derechos de matrícula, tráfico interior y patente de navegación, así como de cualquier otro derecho equivalente, pago de maniobras en el puerto, etc.

Reglamento para la Navegación de Cabotaje, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de septiembre de 1941, establece que las embarcaciones en tráfico de cabotaje desempeñan un servicio de interés nacional y las Autoridades deben darle toda clase de facilidades dentro de la esfera de sus atribuciones y señala casos específicos que les están prohibidos y las exenciones, entre las que se encuentran; la patente de sanidad, visitas sanitarias, de migración, fiscales, del servicio forestal, de Autoridades Municipales y Gobierno de los Estados, etc., además termina regulando para este tráfico las figuras de los armadores, consignatarios, capitanes de los buques, tripulación, Autoridad Marítima, navegaciones de remolque interior y pesca.

- Ley Federal del Mar, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986, establece todas aquellas medidas que rigen en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y en lo aplicable más allá, donde la Nación ejerce derechos de soberanía, como son: en el mar territorial, las aguas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y las plataformas insulares y cualquier otra que permita el derecho internacional.

- Ley Aduanera, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre de 1981, establece una serie de disposiciones que

regulan la entrada de mercancías al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, así como el despacho aduanero y los hechos o actos que -deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

Reglamento de la Ley Aduanera, publicado el 18 de junio de 1982, - que regula la forma en que podrán ser empleados los diversos tráficos, medios y vías de conducción de mercancías, así como el adecuado ejercicio de las facultades de la Autoridad Aduanera relativas a la entrada, salida, maniobras, transbordos y almacenamiento de las propias mercancías y en su caso de los medios de transporte.

- Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril de 1975, en el cual se establecen las principales funciones de las Autoridades en el puerto, además de las disposiciones que regulan la operación en el puerto tanto para el arribo de embarcaciones, el atraque de las mismas, permanencia de buques y almacenamiento, así como la salida de embarcaciones.

En este sentido, reafirmando el interés que se ha puesto en materia marítima en la Legislación Nacional, el Gobierno de la República se ha preocupado por actualizar dicha Legislación, con el objeto de adecuarla a las necesidades comerciales y operacionales del país y facilitar las negociaciones mercantiles que las empresas navieras tienen que realizar en el ámbito nacional e internacional, cualquiera que sea el contrato por celebrarse o se haya celebrado.

Como ya se hizo mención en su oportunidad, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ha sufrido reformas y adiciones para este efecto en varios de sus Artículos, tal es el caso del Decreto del 18 de diciembre de 1975, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 del mismo año, en el que se consigue entre otras cosas la adecuación a la Convención Internacional sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, además como puntos principales se comprenden los referentes a la libertad para navegar en los mares territoriales de la República las embarcaciones de todos los países en los términos del Derecho y tratados internacionales; se determinan los bienes del dominio marítimo; se establecen los servicios marítimos y portuarios, así como la competencia que el Gobierno Federal tiene sobre los mismos; se determina la Autoridad Marítima; se establece la capacidad legal para adquirir, abanderar y matricular embarcaciones como mexicanas, se regula lo relativo a las agencias consignatarias.

Por otro lado, cabe señalar que mediante el Decreto que Reforma a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1985, en el Artículo 4º reformado establece la naturaleza jurídica del Padrón de Abanderamiento Mexicano, en el que se registran la embarcaciones de bandera extranjera que son operadas por las empresas navieras mexicanas comprometiéndose éstas a abanderar dichos bienes en un plazo determinado. Para que tales bienes se registren en el Padrón, las empresas deben demostrar su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción a compra, debiendo en todo estar inscritos tanto la empresa, así como los contratos en el Registro Público

Marítimo Nacional. (73)

Es importante señalar que la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la Ley en materia de Cabotaje antes citada y la Ley para Promover la Inversión Extranjera, reserva el tráfico de cabotaje para los buques de bandera mexicana, y señala que sólo a falta de éstos se hará en buques inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano y en casos excepcionales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar provisionalmente que dicho tráfico sea hecho en buques de bandera extranjera, no inscritos en el citado Padrón.

Como una respuesta a lo plasmado en la multicitada Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, el Ejecutivo Federal emite un Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo de 1985, que establece Estímulos Fiscales para fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, con el objetivo principal de favorecer mediante la obtención de créditos contra impuestos federales no destinados a un fin específico, y fomentar tanto de esa manera el tráfico de cabotaje como el de altura, a fin de fortalecer a la marina mercante nacional, para el logro de un mayor porcentaje en el transporte de carga del comercio interior y exterior de México, y lograr como consecuencia un ahorro y generación de divisas propiciando de esa manera la creación de nuevas empresas de transporte marítimo y -

(73) El Registro Público Marítimo Nacional fue creado en el Artículo 96 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y es la Institución donde se registran todos los actos y documentos que ordena la Ley su inscripción, y de esa manera surten efecto contra terceros, dando como consecuencia, seguridad jurídica y publicidad de los derechos reales ahí inscritos a favor de los interesados.

y la ampliación de la capacidad de las ya existentes. (74)

Adicionalmente a lo anterior, considerando la importancia que se ha otorgado a la marina mercante nacional, es importante mencionar --- en este punto, el establecimiento de la Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos, (75) que anteriormente venía funcionando en dos Comisiones, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos por un lado, y por el otro, la Comisión Nacional de Marina Mercante. Dicha Comisión constituye un Órgano Consultivo del Secretario de Comunicaciones y Transportes, el cual plantea y analiza los problemas que se presentan relacionados en la materia, proponiendo y coordinando las políticas y acciones concertadas a seguir.

En esta Comisión se encuentran representadas todas aquellas Dependencias Gubernamentales y Entidades directamente involucradas en la materia, así como órganos representativos de los navieros y los usuarios del transporte marítimo, lo que contribuye a que las políticas que emanan de dicho órgano, guarden un cierto equilibrio que apoye su aplicación. Dicha Comisión realiza sesiones ordinarias bimestrales. Cabe señalar que muchos de los temas ahí tratados han culminado en medidas formalmente establecidas, como es el caso de algunas reglamentaciones de las ya mencionadas.

(74) Los créditos que contra impuestos federales obtengan las empresas que resulten beneficiarias, equivalen al 10% del costo de adquisición de los bienes tales como: buques, maquinaria y equipos nuevos de fabricación nacional, buques maquinaria y equipos nuevos o usados de fabricación extranjera, sólo cuando no se fabriquen en el país con las características o en los plazos requeridos, previo dictamen de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en otros bienes tangibles que estén directamente vinculados con las actividades del transporte marítimo.

(75) Decreto por el que se Reforman los Artículos 13 al 18 del Capítulo II de la Comisión Nacional de Marina Mercante, del Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana .

2.2.3 Aplicación en México de La Convención Internacional sobre un Código de Conducta de Las Conferencias Marítimas.

En los temas presentados hasta el momento en este Capítulo, se ha podido apreciar a grandes rasgos un panorama general de cómo ha venido evolucionando la marina mercante nacional, desde el punto de vista interno, así como los diferentes mecanismos legislativos, que son aplicados en la actualidad para tratar de lograr el desarrollo que en materia de transporte marítimo requiere el país. No obstante, es importante señalar que para complementar estas políticas establecidas por el Gobierno Federal, también se han adoptado una serie de medidas que son aplicadas en nuestro país a nivel internacional, como son las políticas que se aplican en la participación de foros internacionales; así como la firma de convenios bilaterales con aquellos países que por el grado de intercambio comercial, requieren de este tipo de acuerdos para racionalizar el trato entre los mismos, y de los cuales se hablará más adelante.

En este sentido, en el ámbito de los convenios internacionales, en especial los que corresponden a los multilaterales, se ha escogido el Convenio Internacional sobre un Código de Conducta de Las Conferencias Marítimas,⁽⁷⁶⁾ aun cuando existen otro tipo de convenios de los que México forma parte, debido a la estrecha relación con el tema en general, y en virtud de que nos permite apreciar a grandes rasgos la consolidación de esfuerzos de los países subdesarrollados, que aspiran a una mejor situación en su desarrollo de sus marinas mercan

(76) Comisión Nacional de Flotas Marítimas, Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México, Tomo I, México, - SGT, Enero de 1981, p. 25.

tes, y que pretenden salir del monopolio que en materia de transporte marítimo ejercen algunas potencias.

A fin de presentar un panorama más amplio sobre la Convención Internacional de que se trata, se hará referencia a la definición de conferencia marítima, cuyo concepto será de gran interés para el análisis de este Subcapítulo.

"En términos generales, una conferencia marítima es la reunión de líneas navieras que prestan servicio en una ruta determinada y que convienen en la aplicación de fletes uniformes, así como de ciertas normas; por ejemplo, las bases para el cálculo del flete y para su establecimiento, el embalaje para los diferentes productos, la uniformidad en el conocimiento de embarque, comisiones a corredores, entre otras, con el objeto de presentar un frente común contra la competencia de las líneas independientes, así como entre sus mismos asociados.

Se les conoce también como acuerdos de fletes y asociaciones de --- transporte". (77)

La primera conferencia de fletes marítimos se creó en el año de 1875, constituida por las compañías de las potencias marítimas de esa época, con el fin de unificar las tarifas de fletes y pasajeros, sin embargo, a pesar de que este tipo de mecanismos fue un avance para la organización del transporte marítimo, poco a poco su función se fue distorsionando, ya que ocasionó que estas compañías marítimas formaran un círculo exclusivo en el que se establecían acuerdos discri-

(77) Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Manual para el Usuario del Transporte Marítimo, México, SCT, Diciembre de 1982, 1a. Edición, p. 40

minatorios, es decir se ponían obstáculos para el ingreso de nuevos miembros, para el reparto de determinados tráficos entre los buques afiliados con exclusión de otros, e incluso eliminaban a los competidores independientes, tanto de línea, como a otros.

De ahí que uno de los problemas fundamentales del transporte marítimo que se crearon con este tipo de mecanismos fue el excesivo poder que ejercían y que ejercen todavía en la actualidad las conferencias marítimas sobre los usuarios.

En este sentido, considerando las discriminaciones de que eran objeto principalmente los países menos desarrollados en este tipo de prácticas, fue necesario buscar medidas de contrapeso a estas situaciones, como era tratar de contar con una marina mercante de acuerdo a sus necesidades, a fin de establecer determinadas condiciones para los transportes, de tal manera que los fletes no continuaran disminuyendo sus ganancias, ya que en muchos casos les convenía más no exportarlas y venderlas en el mercado nacional. Es por ello que con el objeto de promover el desarrollo de las marinas nacionales de estos países y para lograr el fortalecimiento de su comercio exterior para favorecer a los usuarios del transporte marítimo, permitiéndoles tener una mejor posición frente a las conferencias marítimas, fue preciso iniciar una serie de posiciones en algunos foros internacionales, a fin de buscar una solución favorable a esta problemática.

Las primeras negociaciones se llevaron a cabo en la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada en Ginebra, Suiza, en 1964, en la cual, el Grupo de los 77 exi-

gió un trato más justo y equitativo en la materia para que se remediara la situación que por años venían padeciendo este grupo de países.

Es por ello que existía la urgente necesidad de implantar un Código a nivel internacional, para remediar esas situaciones arbitrarias, y que la conducta de todos los países fuese más equitativa, por lo que finalmente después de una serie de negociaciones en diversas reuniones, el 6 de abril de 1974, fue aprobada la Convención Internacional sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas en el seno de la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD; lo que significó un triunfo para los países en desarrollo en la esfera del comercio internacional, por lo que los países miembros se ven obligados a crear organizaciones acordes para lograr hacer funcionar el Código, así como también que sus armadores nacionales se propongan aumentar su capacidad de bodega para participar en el reparto de carga otorgado por la propia Convención.

Cabe señalar que México tuvo una participación activa en las negociaciones que culminaron en el texto acordado del Código, ya que fue vocero de la región durante la celebración de la Conferencia de Plenipotenciarios que aprobó el multicitado Convenio, por lo que se adhirió a este ordenamiento internacional el 6 de mayo de 1976, después de concluidos los trámites legales internos, es por ello que desde el 6 de octubre de 1983, fecha de su entrada en vigor, tiene vigencia en nuestro país dicho Código.

A través del Código se persigue facilitar la expansión del comercio Marítimo mundial, promover el desarrollo de servicios marítimos y - garantizar un equilibrio tanto para los intereses de los proveedores como para los servicios del transporte marítimo de los usuarios de dichos servicios.

En este sentido, con la entrada en vigor de la Convención se hizo un análisis de la situación del país a la luz de las disposiciones de dicho ordenamiento internacional, a través de la Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos, ya que en la misma participaban y siguen participando tanto Autoridades, como usuarios del transporte marítimo, que son los participantes primordiales de las relaciones que reglamenta el Código de Conducta.

En base a lo anterior, la "Autoridad Competente" a que se refiere el articulado de la Convención se encuentra a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, conforme a lo establecido en el Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1984, en el que se establecen detalladamente todas sus funciones. Dicha Secretaría es la encargada de la aplicación del Código en lo relativo a las relaciones de los usuarios con las conferencias marítimas, y al establecimiento en la legislación interna de la reserva de carga, además de fijar la participación de las líneas navieras racionales, en este sentido, a fin de presentar un panorama general del ámbito de competencia que comprende dicha legislación, presentaré un resumen de los Artículos de mayor relevancia:

- En el Artículo 1, Apartado 5, el texto del Convenio establece que las conferencias tendrán en consideración los puntos de vista de las Autoridades Competentes al estudiar las solicitudes de ingreso de las líneas nacionales.
- En lo relativo a la reserva de carga del comercio exterior entre dos países para sus líneas nacionales, en el Código de Conducta se maneja el principio equitativo

vo de la fórmula 40-40-20 para reparto de fletes y volumen del tráfico particular de que se trate (Artículo 2 inciso 4)

Esto significa que cada uno de los países involucrados en un tráfico bilateral tendrá derecho a transportar el 50% de las cargas originadas entre ambos y transportadas en conferencia, pudiendo ceder un 10% a terceras banderas que tradicionalmente hayan operado en la ruta. De no contar con las líneas navieras, alguno de los dos países, o de no desear prestar el servicio, el porcentaje que originalmente le correspondía será distribuido entre los demás miembros de la conferencia que presta los servicios en ese tráfico.

Cabe señalar, que este principio de derecho de participación equitativo en el tráfico se contempla en nuestra Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto, sin embargo, dicha Convención mantiene una salvedad dentro del mismo Apartado 4 Artículo 2, al señalar que lo anterior se realizará a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo; o sea que las líneas de ambos países puedan tener capacidad para transportar el total de la carga generada o más, en cuyo caso podrán acordar que sólo esas líneas intervengan en el tráfico en cuestión.

- En el Artículo 5, Apartado 1, se concede a las Autoridades Competentes de cada país la facultad de solicitar a las conferencias la presentación de informes sobre las medidas adoptadas con respecto a reclamaciones por prácticas de abuso o violatorias del acuerdo de conferencia, con lo cual posibilitará a los Gobiernos Nacionales para opinar o recomendar sobre posibles caminos de so

lución a dichos problemas.

Asimismo, dichas conferencias deberán dar a conocer a solicitud de la Autoridad Competente de cualquier Gobierno miembro, sus acuerdos internos, de distribución de tráficos de derechos de escala y salidas, etc., lo que permitirá al Gobierno tener un marco de referencia más amplio para fijar sus lineamientos de políticas globales para el desarrollo del transporte marítimo.

- De gran importancia es lo establecido en el Artículo 7, relativo a los acuerdos de lealtad, los cuales se han celebrado entre usuarios y conferencias desde hace mucho tiempo sin una norma que lo regulara. Si bien seguirán siendo producto de la negociación entre las partes, en el marco del Código de Conducta los acuerdos de lealtad deberán garantizar tanto los derechos y obligaciones de los miembros de las conferencias como de los usuarios.
- En el Artículo 11, dispone que las Autoridades tendrán derecho a participar en las consultas entre las conferencias y las organizaciones de usuarios; esto permite a cada Gobierno miembro, vigilar que las consultas y negociaciones se celebren dentro de los márgenes permitidos por el interés nacional, además de que anula completamente la toma de decisiones unilaterales en aspectos de fletes, recargos, servicios, que tradicionalmente se presentaba por parte de las conferencias marítimas.
- En el Artículo 14, se institucionaliza el sistema de consultas entre los usuarios y las conferencias para negociar en materia de aumentos en los niveles de fletes, con lo que se pone término a

la práctica casi generalizada de las conferencias de fijar unilateralmente los incrementos de fletes.

- Por otro lado, en el Artículo 15, las Autoridades estarán en posibilidades de analizar los procedimientos de las conferencias para aceptar o negar un flete promocional solicitado por un usuario.
- Capítulo VI, que comprende los Artículos del 23 al 46, se dedica a las disposiciones y mecanismos para la solución de controversias. Dentro de los Artículos se presenta el 28, donde se estipula el derecho de la Autoridad Competente a participar en el procedimiento de conciliación para apoyar a la parte nacional o a una parte que tenga controversia relacionada con el comercio exterior del país contratante. Se desprende del texto que el apoyo gubernamental podrá ser para una línea naviera nacional o para los usuarios o el órgano representante de éstos.

Estos son a grandes rasgos los principales capítulos que han sido descritos, los cuales servirán de base para el análisis de los siguientes capítulos, ya que de alguna forma las disposiciones contenidas en dicha Convención son válidas en nuestro país, ya que de acuerdo al Artículo 133 Constitucional, el Código de Conducta ya es una Ley vigente en México, pudiéndose notar que es un mecanismo que regula las actividades de las conferencias que sirven al comercio exterior de un país miembro. En este sentido, cabe señalar que la aplicación de dichas disposiciones servirán de gran apoyo para fijar normas y límites a las tarifas establecidas por las conferencias que anteriormente eran establecidas en forma unilateral.

Cabe señalar que los objetivos finales del Código de Conducta son - promover y fortalecer el comercio exterior de los países en vías de desarrollo, y para lograrlo se promueve el desarrollo de las marinas nacionales de estos países que fortalecerán a los usuarios y - permitirán tener una mejor posición frente a las conferencias marítimas.

En otras palabras el propósito básico y útil del Código es agilizar el comercio exterior en términos generales, dándole mayor seguridad y severidad en sus transacciones mediante una infraestructura de - transporte marítimo eficaz y armonizado, en donde se aseguren los legítimos derechos de cada una de las partes que intervienen.

No obstante, cabe aclarar que en un tráfico entre dos países en que uno de ellos no sea parte de la Convención, no se le aplicará ésta, ni tampoco se aplicará al tráfico que no esté servido por conferencias marítimas.

En este sentido, es importante señalar que a pesar del apoyo y del interés que se ha mostrado por parte de nuestro país hacia la Convención, aún no se ha establecido una normatividad detallada que - regule su aplicación a nivel nacional, aun cuando algunas disposiciones ya están previstas en nuestra legislación y además al ser México miembro, ya existe una aplicación jurídica nacional para este mecanismo, lo que requerirá posteriormente que las Autoridades prosigan ese camino, ya que en la actualidad son 12 las conferencias marítimas o acuerdos que ofrecen servicios a puertos mexicanos.

2.2.3 Sistema de Convenios Bilaterales.

En el apartado anterior, se observó a grandes rasgos el enfoque que se da en nuestro país en la aplicación de acciones internacionales en materia de transporte marítimo que permite una mayor participación de nuestra marina mercante nacional, desde un punto de vista multilateral a través de los tráficos conferenciados en los que intervienen líneas navieras nacionales.

Otra medida que se ha instrumentado desde el marco internacional y en congruencia con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, lo ha sido la adopción de una política en la negociación y adopción de Convenios Bilaterales, que en México se ha hecho y se hace con sus principales socios comerciales, a fin de ayudar a la consecución de objetivos, tanto en el plano nacional como en el internacional. Es por ello que lo que ha inspirado en gran parte la celebración de convenios bilaterales ha sido el afán de desarrollar la marina mercante nacional y lograr una mayor participación en el transporte de mercancías de nuestra flota nacional.

Cabe señalar que la concertación de dichos convenios, tiene como finalidad la de establecer un reparto equitativo de las cargas generadas en ciertos tráficos,⁽⁷⁸⁾ por lo que los convenios bilaterales presentan en su articulado, medidas tendientes a agilizar el transporte de mercancías por mar. Al mismo tiempo presentan mecanismos de ayuda y disposiciones nacionales que permiten el buen funcionamiento de esos acuerdos como lo es el reparto de carga; ejercicio de la jurisdicción y mecanismos de consulta, entre otros.

(78) Este objetivo está contemplado en la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, que en su Artículo 13 establece que el Ejecutivo Federal podrá suscribir con aprobación del Senado de la República, Convenios Bilaterales o Multilaterales, con aquellos países que tengan comercio exterior con México, con el objeto de procurar una distribución de la carga de manera equitativa entre los países signatarios.

Es importante señalar que en nuestro país la Dirección General de - Marina Mercante, funge como la Autoridad Competente para la designación de empresas navieras; aprobación de tarifas de servicio de línea regular y la elaboración del reglamento respectivo. (79)

De esta manera, a través del establecimiento de un servicio de línea regular entre las partes contratantes, se podrá garantizar un reparto de cargas, importes de fletes equitativos, ofreciendo para nuestra marina mercante y sus usuarios condiciones que satisfagan las necesidades de transporte de mercancías de nuestro país.

Como se ha mencionado, entre los objetivos perseguidos en la concertación de estos convenios y a consecuencia de que muchos países cuentan con leyes de reserva de carga, como es el caso de la mayor parte de los países sudamericanos, lo que impide participar libremente en sus tráficos al nuestro, por lo que se ha buscado establecer este tipo de mecanismos que se apoyen en principios de reciprocidad - internacional para negociar condiciones equitativas para la marina mercante nacional.

En este contexto se tiene que México ha concretado actualmente 7 convenios bilaterales de reparto de carga con los siguientes países: - Argentina, Bulgaria, España, República Democrática Alemana, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Países Bajos y Brasil.

Cabe señalar que en todos ellos se hace mención de la distribución de la carga con una participación igualitaria. Además ha suscrito un convenio en materia de facilitación de tráfico marítimo con el Gobierno de la República Popular de China.

(79) Ibidem, Artículo 13.

El primer convenio de transporte marítimo firmado por México fue el de la República Federativa de Brasil, que fue firmado el 24 de julio de 1974, y entró en vigor el 30 de octubre de 1975, el cual como se ha mencionado anteriormente, éste al igual que los otros 6 -- convenios, tiene como finalidad facilitar el intercambio de bienes por vía marítima; y a su vez lograr la mayor captación de los fletes generados por dicho intercambio.

Posteriormente, le siguió el Convenio de Transporte Marítimo entre México y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para el reparto de cargas que fue firmado el 7 de julio de 1978 y entró en vigor el 13 de mayo de 1979. Y asimismo, el Convenio de Transporte Marítimo entre México y Bulgaria, firmado el 12 de julio de 1978, que entró en vigor el 26 de mayo de 1979.

En ese mismo orden, el 28 de septiembre de 1979, fue firmado el Convenio de Transporte Marítimo entre México y la República Democrática Alemana, que entró en vigor el 9 de mayo de 1980.

Cabe señalar que con estos tres últimos convenios se ha intentado profundizar las relaciones entre nuestro país y los del área socialista, ya que estos países están considerados como socios potenciales a mediano y largo plazo, representando una opción de diversificación del comercio exterior de México.

Además con la firma de dichos convenios, se persigue garantizar de esta manera que el transporte por vía marítima que se genere por el comercio exterior con esos países socialistas, sea regulado por las partes contratantes, asegurando una participación equitativa de las flotas mercantes interesadas.

El 9 de diciembre de 1980, fue firmado el Convenio de Transporte - Marítimo entre México y España, mismo que entró en vigor el 6 de junio de 1984. Es importante mencionar que este Convenio tiene mayor relevancia, toda vez que este país es uno de los principales socios comerciales de México, además de que conforme a una adición al reglamento de este Convenio, los productos derivados del petróleo, distintos a los obtenidos por destilación primaria en estado líquido o gaseoso, están regulados por este Convenio; para el efecto se publicó en el Diario Oficial de la Federación el reglamento y su Adendum.⁽⁸⁰⁾ De esta manera se ha tratado de garantizar que estas cargas efectivamente se realicen en buques de bandera nacional.

Posteriormente fue firmado el Convenio de Transporte Marítimo entre México y Argentina, el 4 de abril de 1984, el cual entró en vigor el 29 de abril de 1987 cuando se realizó el intercambio de instrumentos de ratificación, siendo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de junio de 1987.

De los anteriores también se destaca este último Convenio, ya que en el mismo se incluye la realización de estudios relacionados con seguros marítimos y con las sociedades de clasificación de buques en el contexto latinoamericano.

Por otra parte, con motivo de la VI Reunión de la Comisión Mixta de Cooperación Económica y Comercial entre México y la República Popular de China, se firmó en julio de 1984 el Convenio de Facilitación de Tráfico Marítimo entre ambos países. Este Convenio se di

(80) Diario Oficial de la Federación del 27 de noviembre de 1981.

ferencia de los demás, en virtud de que es un mecanismo innovador que sólo permite asegurar a buques de ambas partes que arriben a algún puerto y de la estancia de este buque en el puerto. Dicho Convenio entró en vigor el 27 de marzo de 1985.

Por último, le sigue el Convenio de Transporte Marítimo entre México y Los Países Bajos, que fue firmado el 18 de octubre de 1984, y entró en vigor el 1° de agosto de 1986, dicho Acuerdo constituye un gran acercamiento de nuestro país con los países del área, toda vez que la situación geográfica que presenta dicho país permite a México en cierta forma, la posibilidad de tener acceso comercial a otros mercados promoviendo la diversificación de su comercio exterior. Asimismo, constituye un rompimiento a la política de no concertación de Convenios Bilaterales que los países de la Comunidad Económica Europea hablan venido presentando.

Es de mencionarse, que la mayoría de los países antes citados con los que se ha concertado estos convenios, son como México, partes contratantes del Código de Conducta, lo que ha permitido y seguirá permitiendo que su ejecución y su funcionamiento sean coherentes con sus propios intereses, toda vez que su interés de promover sus marinas mercantes y su desarrollo económico a través de los mismos, se ve sustentado en las disposiciones de este instrumento jurídico internacional.

2.2. 1 Flota Mercante Mexicana Actual.

La marina mercante es un elemento de vital importancia para la es-

estructura económica de cada país, su importancia se ve resaltada toda vez que el transporte marítimo es el medio de mayor relevancia para el desarrollo de las relaciones comerciales entre las naciones, ya que la mayor parte del comercio mundial se realiza por vía marítima, y además, al considerar que este tipo de transporte, en los más de los casos es mucho más barato en el transporte de las mercancías, que cualquier otro para grandes volúmenes. Sin embargo, en México hasta hace algunos años, este elemento se había venido desarrollando en una forma lenta y muy atrasada, a pesar de que cuenta con muchos recursos a su favor, que de haber sido debidamente aprovechados lo hubieran colocado en una mejor situación, pero no fue así, ya que sólo se había dedicado escasa atención al fomento y la mejora de la marina mercante y poco había sido objeto de interés especial.

En cierta forma, este problema podría atribuirse al largo sometimiento a que estuvieron sujetos nuestros puertos desde la época colonial, lo que provocó que la inquietud de desarrollar una marina mercante propia surgiera más tarde, en proporción a otras naciones, sin embargo, una vez superada esta situación poco pudo hacer el Gobierno Federal para promover este campo, ya que la falta de experiencia y la carencia de recursos económicos, que necesariamente requiere la industria del transporte marítimo, así como las instalaciones portuarias, además de la aplicación de ciertas disposiciones emergentes, obstaculizaban su desarrollo.

No obstante, la actitud hacia esta materia ha evolucionado en los

últimos años, lo cual se puede apreciar en las políticas que actualmente son aplicadas por el Gobierno Federal, tanto a nivel nacional, como internacional, como se ha podido observar en los temas anteriormente tratados en este Capítulo, y que se presenta a través de la participación de los foros internacionales, la adopción de convenios bilaterales y el establecimiento de medidas que regulan la marina mercante nacional, lo que ha permitido obtener resultados positivos y despertar el interés de los sectores involucrados, a fin de desarrollar esta área, como una de las tantas que necesariamente requiere el país en esta crítica situación.

Con todas estas políticas, y no de menor importancia son los apoyos y estímulos que han sido establecidos para promover el fomento a la marina mercante, como son los Estímulos Fiscales y el Padrón de Abanderamiento Mexicano, entre otros, lo que ha contribuido a que la flota mercante nacional salga en cierta medida de su raquítica situación, logrando importantes incrementos en la capacidad de la flota disponible, además de la creación de nuevas empresas navieras mexicanas.

Para muestra de lo anterior, baste hacer una breve exposición del proceso de crecimiento de la flota que se ha registrado a partir de la presente década, que es más o menos el período en que se han emprendido las medidas de las que ya se ha hecho mención, las cuales han mostrado su efectividad en el hecho de que de 1981 a la fecha se han obtenido importantes incrementos en la flota mercante nacional de buques mayores de 500 Toneladas de Peso Muerto (TPM), tal

como puede apreciarse en el siguiente cuadro.

CUADRO 1

EVOLUCION DEL CRECIMIENTO DE LA FLOTA MERCANTE DE BANDERA MEXICANA^{a)}
(1981-1987)

TONELADAS DE PESO MUERTO (Millones de)

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
1.5	1.7	2.2	2.0	2.2	2.2	2.2

a) Embarcaciones mayores de 500 TPM.

FUENTE: Departamento de Promoción y Control para La Reserva de Carga, Dirección de Fomento y Desarrollo, Dirección General de Marina Mercante, Subsecretaría de Operación, S.C.T.

Como puede observarse, en el año de 1987 se registra un tonelaje de 2.2 millones de TPM, lo cual no resulta una cantidad precisa para todo el año, ya que la misma fue obtenida en el mes de marzo. No obstante lo anterior, a fin de presentar un panorama general de la flota mercante actual desglosaré esta cifra conforme a los datos obtenidos.

Así tenemos que hasta marzo de 1987, se cuenta con una flota mercante nacional de 161 embarcaciones mayores de 500 TPM, de diferentes tipos con 2'254,763 TPM, que corresponden a 45 empresas navieras mexicanas, tanto del sector público como del sector privado.

En este sentido, en los siguientes cuadros se detallan las principales empresas por cada uno de los sectores, según tonelaje:

CUADRO 2
EMPRESAS NAVIERAS DEL SECTOR PUBLICO

EMPRESA	NO. DE BUQUES	TPM	PORCENTAJE
Petróleos Mexicanos	40	1'009,630	45%
Navimin, S.A. de C.V.	2	84,989	4%
Transportadora de Sal	7	45,500	2%
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	21	42,363	2%
4 Empresas	70	1'182,487	53%

FUENTE: Registro Público Marítimo Nacional, de la Dirección General de Marina Mercante, de la Subsecretaría de Operación, de la S.C.T.

CUADRO 3
PRINCIPALES EMPRESAS NAVIERAS DEL SECTOR PRIVADO

EMPRESA	NO. DE BUQUES	TPM	PORCENTAJE
Transportación Marítima Mexicana, S.A.	11	390,918	17%
Grupo Marítimo Tolteca	3	112,447	5%
Granelmex, S.A.	1	148,900	7%
Navemar Sin.	2	102,164	5%
Más 37 Empresas	74	317,847	14%
41 Empresas	91	1'072,276	47%

FUENTE: Registro Público Marítimo Nacional, de la Dirección General de Marina Mercante, de la Subsecretaría de Operación, de la S.C.T.

En base a estos cuadros, las empresas que por la magnitud de su tonelaje resultan de mayor importancia son FEMEX, Transportación Marítima Mexicana, Granelmex, Grupo Marítimo Tolteca, Navemar Sin y Navimin. Además como se puede apreciar el Gobierno Federal tiene una participación mayoritaria en el tonelaje de esta flota, a través de la agencia gubernamental de Petróleos Mexicanos, que posee y opera la más grande flota de barcos mercantes del país, además de las que ya se han mencionado. Cabe señalar que su participación no sólo consiste en las empresas del sector público que se acaban de mencionar, ya que también participa como accionista en la más importante firma del Grupo Transportación Marítima Mexicana, S.A., sin embargo, en virtud de que su participación consiste en un cierto porcentaje, esta empresa por su constitución está contemplada en las de la iniciativa privada.

Por otro lado, es de señalarse la figura del Padrón de Abanderamiento Mexicano, creada como una medida de importante apoyo para las empresas navieras mexicanas en la adquisición de embarcaciones extranjeras, las cuales deberán ser abanderadas y matriculadas mexicanas a corto y mediano plazo, bajo el compromiso de sus respectivos armadores. En dicho Padrón, se encuentran registradas ⁽⁸¹⁾ 47 embarcaciones de bandera extranjera, de diferentes tipos, con 948,378 TPM.⁽⁸²⁾

Este último tonelaje, sumado al de la flota mercante nacional, constituyen una flota de aproximadamente 3.2 millones de TPM, sin embargo, aun cuando esta cantidad fuera en su totalidad de bandera mexi-

(81) Datos proporcionados por la Oficina del Padrón de Abanderamiento Mexicano de la Dirección General de Marina Mercante, Subsecretaría de Operación, S. C.T., actualizados al mes de marzo de 1987.

(82) Cabe señalar que debido a que estas embarcaciones pertenecen a las empresas que cuentan ya con buques de bandera nacional, esta información se omite.

cana, la flota seguiría siendo insuficiente para atender la demanda de transporte marítimo que requiere el comercio exterior, ya que - con las cifras actuales, apenas se alcanza a transportar una mínima parte del transporte marítimo de mercancías que genera el comercio exterior,⁽⁸³⁾ por lo que se ha tenido que recurrir a la contratación de buques extranjeros por parte, tanto de empresas paraestatales, - como privadas.

No obstante lo anterior, la situación es diferente en comparación a la de hace algunos años, ya que con los hechos antes mencionados, - se puede apreciar que existe la preocupación por parte de las Autoridades de promover este campo, al considerar que la mayoría de políticas van orientadas a lograr un incremento en la flota mercante de buques de bandera nacional para 1988.

Lo anterior, con el fin de alcanzar una expansión que permita transportar en 1988 el 100% de los productos movilizados en cabotaje, y el 40% en tráfico de altura.⁽⁸⁴⁾

(83) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, México, 1979, p.18.

(84) Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes, 1984-1988, Poder Ejecutivo Federal, p. 242.

CONCLUSIONES.

Es importante reconocer que la marina mercante ha tenido tradicionalmente una importancia muy relevante para la economía y el desarrollo de los países que han llegado a ser potencias reconocidas en el orden económico y político mundial. Sin embargo, como se ha podido apreciar en el desarrollo histórico de México, por condiciones muy especiales internas y externas, éste no ha podido desarrollar su flota mercante en la medida de sus necesidades, razón por la cual en la actualidad busca instrumentar políticas que le permitan contar con ese elemento estratégico que conlleva un sinnúmero de implicaciones, todas ellas de beneficio para su independencia económica y, por lo tanto, política, como las ya mencionadas.

Estas políticas, hasta ahora analizadas, han culminado en acciones concertadas, tanto en materia jurídica, como de fomento a la marina mercante para lograr incrementar la flota mercante nacional de 1.5 millones de TPM, con que se contaba en 1981, a 4 millones para 1988, que es cuando concluye la presente administración.

Sin embargo, esta inquietud persistente de lograr a toda costa esta meta, puede convertirse en un factor negativo para la promoción de este campo, ya que para alcanzar el desarrollo en la materia, no radica sólo en un crecimiento de la flota indiscriminado, sobre todo si se considera que gran parte del mismo pertenece al Gobierno Federal, como pudo notarse en el Cuadro 2, que señala que las empresas del sector público representan aproximadamente un 53% de la flota mercante nacional de buques mayores de 500 TPM, lo cual podría

resultar contraproducente, en virtud de que si se sigue a este ritmo, se contaría con una marina mercante subsidiada, cosa que afectaría a los sectores involucrados en la materia.

No obstante, las medidas adoptadas en la actualidad en materia de transporte marítimo han mostrado su efectividad, por lo que sería conveniente seguir incentivando a la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas y, a las ya existentes para su ampliación, a fin de favorecer una flota mercante nacional adecuada al comercio exterior del país, lo cual quedaría complementado con otra de las políticas que se pretende aplicar como es la reserva de carga para buques de bandera nacional y de la cual existen ya algunas disposiciones.

CAPITULO 3

ELEMENTOS ESTRATEGICOS DE LA LEY NORTEAMERICANA.

3.1 AMBITO DE COMPETENCIA DE LA "SHIPPING ACT OF 1984".

Como se pudo apreciar en el Capitulo Primero titulado "Antecedentes Históricos de la Marina Mercante de Estados Unidos", este país ha -
tenido una serie de cambios legislativos a lo largo de su historia,
no obstante, su política en la materia ha tenido una larga continui-
dad, fundamentalmente en cuanto a apoyos y subsidios destinados a -
este sector, sin embargo, hasta estos últimos años ha sufrido cam-
bios importantes, de los cuales el más significativo es el de la --
"Shipping Act of 1984", cuya traducción he dado como Ley de Transpor-
te Marítimo de 1984.

Cabe señalar que tanto en el ámbito nacional como en el internacio-
nal, dicha Ley constituye un nuevo sistema de reglamentación de las
empresas transportistas, navieras, enfocado a proteger a toda costa
la marina mercante estadounidense para así contribuir a la expansión
de su comercio exterior, en este sentido, surge una nueva forma de
apoyo, mediante el ataque a las legislaciones proteccionistas de o-
tros países incluso la contraposición a ciertos organismos interna-
cionales, como es el caso de la Conferencia de las Naciones Unidas
para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), a través de la Convención -
Internacional sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marí-
timas.

En este sentido, es importante destacar que dicha Ley está enfocada
exclusivamente a tráficos de servicio regular, ya que en la misma se
excluye de su ámbito de competencia a las cargas a granel, a los pro

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

- 79 -

ductos forestales, a la chatarra de metal y desechos de papel, por lo que estas exclusiones dejan en claro que la intención es legislar básicamente sobre el transporte de carga general unitizada, es decir sobre los tráficos habitualmente atendidos por las líneas regulares de navegación,⁽⁸⁵⁾ no omito mencionar que las líneas regulares de navegación constituyen el ámbito de actuación de las conferencias, por lo que muchas de estas disposiciones estarán enfocadas a regular este tipo de prácticas.

En base a lo anterior, en este Capítulo se analizarán las principales disposiciones consideradas como mecanismos estratégicos de la Ley y algunos de los beneficios que con ellos se alcanzan, además se destacarán aquellos que puedan resultar nocivos para países como el nuestro.

3.2 EFECTOS DE ALGUNAS DISPOSICIONES.

Los principales lineamientos en que se basa la política naviera estadounidense actual, han quedado claramente delimitados en dicha Ley, la cual se presenta como un sistema regulatorio gubernamental, por el cual el desarrollo de la marina mercante debe compatibilizarse con otras exigencias, como son en términos generales: la eficiencia, la competitividad, la reducción de costos y la adaptación a nuevas modalidades de transporte.

A este respecto, cabe señalar que el Congreso de los Estados Unidos,

(85) García, Domingo, Jefe del Departamento de Ultramar de la Secretaría de Transporte Fluvial Marítimo de la República de Argentina. Ley de Marina Mercante de Estados Unidos, Trabajo elaborado a título personal, p. 5.

al considerar que el sistema de la Comisión Federal Marítima (FMC) - era anticuado para enfrentarse a la difícil situación por la que atraviesa la industria marítima al encontrarse en la peor recesión de la historia, por lo que los transportistas norteamericanos demandaban desesperadamente una reforma regulatoria que les permitiera subsistir a la recesión mundial, ya que de lo contrario sería necesario que los robustecieran con las acostumbradas condiciones económicas que desempeñan tan importante papel en el ámbito internacional, en este sentido, se estableció esta Ley, con una marcada diferencia de las otras legislaciones que en materia de transporte se aplican en los Estados Unidos. (86)

Esta diferencia se distingue en el hecho de que establece una mínima cantidad de requisitos regulatorios a su agencia reguladora del -- transporte marítimo que será la Comisión Federal Marítima, en contraste con los estatutos regulatorios que se aplican a otro tipo de transporte, como son las líneas aéreas, terrestres y férreas de los Estados Unidos.

En este sentido, es importante resaltar que precisamente una de las innovaciones que se presentan en dicha Ley, la constituye el hecho de que muchas de estas medidas no serán determinadas por la Ley misma, sino que dependerán en gran parte de las acciones implantadas por la FMC, en contraste con las reacciones de los transportistas y los usuarios. Toda vez que provee a las empresas navieras que operan en el comercio exterior de los Estados Unidos de mayor inmunidad a las

(86) "Maritime Reform", American Shipper (Review), Washington, D.C., April 1984, p. 11.

Leyes "Antitrust" (Antimonopolio) en sus actividades conjuntas, incluyendo la formulación de las cuotas colectivas, además de que crea nuevas herramientas para la industria, como son la acción independiente, los contratos de servicio y tarifas según tiempo volumen.

Sobre tales lineamientos, cabe señalar que los usuarios de este servicio, no se opusieron a esta Ley, al contrario la apoyaron, toda vez que con ella ahora ejercen nuevos derechos para la negociación con los transportistas y las conferencias, estableciéndose nuevas restricciones sobre el poder de las conferencias.

Por su parte, las empresas navieras y las conferencias norteamericanas disponen ahora de nuevos derechos legales y mayor libertad, sin embargo, aun cuando las empresas navieras ahora se mueven con una mínima participación gubernamental, cuentan si con más regulación de mercado. ⁽⁸⁷⁾

La Ley de Transporte Marítimo de 1984 que nos ocupa, se integra por 22 Secciones que se señalan a continuación, de las cuales sólo serán analizadas unas cuantas, conforme a las principales disposiciones de esta Ley:

Sección 1 Dictamen.

Sección 2 Lineamientos de Política.

Sección 3 Definiciones.

Sección 4 Alcances de esta Ley.

Sección 5 Acuerdos Generales.

Sección 6 Alcances de los Acuerdos.

(87) Ibidem, p. 12

Sección 7 Exención de las Leyes "Antitrust".

Sección 8 Tarifas.

Sección 9 Empresa Transportista Controlada.

Sección 10 Actos Prohibidos.

Sección 11 Demandas, Investigaciones, Informes e Indemnizaciones.

Sección 12 Aplicación de Sanciones.

Sección 13 Sanciones Generales.

Sección 14 Acuerdos de la Comisión.

Sección 15 Informes y Certificados.

Sección 16 Exenciones.

Sección 17 Reglas Generales.

Sección 18 Informes de la Comisión Asesora.

Sección 19 Agentes Consignatarios.

Sección 20 Anulación y Ajuste de Enmiendas.

Sección 21 Vigencia de esta Ley.

Sección 22 Aprobación del Presupuesto. (88)

Teniendo un panorama general sobre el ámbito de competencia de la presente Ley, procederé a analizar específicamente las medidas que resulten de mayor interés en su aplicación:

3.2.1 Los Acuerdos y el Efecto de las Leyes "Antitrust".

A fin de comprender el efecto de algunas disposiciones enmarcadas en la Ley de Transporte Marítimo de 1984, será conveniente remitirnos - un poco a la política que los Estados Unidos han mantenido en mate-

(88) Shipping Act of 1984, 98th Congress 2d Session, Report 98-600, p.1.

ria comercial, toda vez que sus principios básicos están estrechamente ligados a la protección de sus prácticas comerciales y al considerar que dicho instrumento legal constituye un has de disposiciones antimonopólicas que prohíben las acciones o acuerdos para controlar, disminuir, distribuir y demás acciones semejantes a un mercado determinado, no se diga cuando el propósito sea excluir a un competidor definitivamente. (89)

En este sentido, considerando que la política comercial norteamericana se rige actualmente por una serie de Leyes "Antitrust", y que con la Ley de Transporte Marítimo de 1984 se establece la inmunidad de estas leyes de diferentes formas para las actividades de los transportistas, haré un breve paréntesis para explicar cómo surgen estas leyes para comprender mejor su aplicación en esta Ley.

Durante 1850, a raíz de la revolución industrial, por completo floreciente en los Estados Unidos, convirtió a la Nación en el país industrial más poderoso del mundo, dando origen a los grandes negocios que se regían por sus propios sistemas de comercialización, lo que dió origen a guerras de precios entre los rivales de importancia.

En esa competencia, surge el "trust" (monopolio), creado por S. C. - Dodd, consejero de una de las empresas de mayor importancia, el cual establecía una nueva forma de organización de sus patronos y aprovechándose de una idea antigua, la adaptó a las nuevas necesidades, ya que a través de un acuerdo se centralizaban las varias organizaciones en sólo tres depositarios, los cuales retenían las acciones, dis

(89) Cruz Miramontes, Rodolfo, La Ley Norteamericana de Navegación de 1984, Ponencia en el Simposio: US Shipping Act 1984 de la FELACU TI, celebrada en Bogotá Colombia en junio de 1986, p. 9.

ponían de la mayoría y seguían así una política común para el uso exclusivo y beneficio de los miembros del acuerdo. (90)

Considerando el modelo de "trust" implantado y su efectividad, los imitadores de otras industrias se apresuraron a copiar esta concepción surgiendo así los grandes monopolios, pero no fue por mucho -- tiempo, ya que la ley cae con tal severidad en este sistema a través de la promulgación de algunas leyes, entre las cuales se destaca la Ley Sherman contra los "trust", titulada "Sherman Antitrust Act", - que cerró una década de agitación interesante contra los grandes negocios. (91)

Los primeros años de la Presidencia de Wilson, mantuvieron una política para promover más bien el estado de competencia que el del monopolio, ya que señalaba que un "trust" era un acuerdo para eliminar la competencia, en este sentido proponía regular los métodos para - llevar a cabo una competencia que seguir aplicando un monopolio. Aseguraba que la prohibición de la competencia desleal serviría para dar le oportunidad a los pequeños inversionistas y productores de salir adelante, por lo que en 1914 se aprobó la "Ley Clayton" contra los "trust". Dicha Ley establecía una serie de prohibiciones, por un lado, la discriminación de precios entre los compradores de una mercancía quedaba prohibida cuando podía hacer disminuir la competencia o tendía a crear un monopolio. Asimismo, se prohibían los contratos en exclusiva cuando pudieran incurrir en dichas faltas, y por último, una corporación no podía adquirir acciones de otra cuando sus consecuencias fueran disminuir la competencia, restringir el comercio o crear un

(90) Kirkland, Edward, Op cit, p. 447.

(91) Ibidem, p. 448.

monopolio. (92)

Cabe señalar que cuando es sancionada la primera Ley "Antitrust", - las conferencias marítimas ya se habían extendido en los tráficos o ceánicos de los Estados Unidos, por lo que varias empresas se enfrentaron ante serios problemas legales por que se consideró que violaban las leyes antes mencionadas, ya que por su organización dichas conferencias toman las características de un monopolio.

En base a lo anterior, el Congreso decide adoptar la "Shipping Act of 1916", de la cual ya se hizo mención en el Capítulo Primero, y que establecía algunas medidas ante ese problema; por lo que permitía que las conferencias "abiertas" continuaran operando en los tráficos oceánicos del país pero la excepción "antitrust" prevista era limitada y sujeta a ciertas restricciones: como una condición previa a cualquier inmunidad antitrust, los acuerdos deberían ser registrados y aprobados por el "Shipping Board", ahora Comisión Federal Marítima, además, en la Sección 15, disponía que los acuerdos registrados deberían ser aprobados, a menos que la agencia reguladora encontrara que fueran injustificadamente discriminatorios o desfavorables; que fueran en detrimento del comercio, o que violaran la "Shipping Act", esta Sección fue el arma que más se utilizó para acciones de represalias. (93)

Conforme a esta Ley, los que se oponían a un acuerdo tenían la obligación de probar uno de los tres motivos antes señalados, de lo contrario el acuerdo podía ser aprobado. Era una cuestión simple objetarlo, tan pronto el acuerdo fuese sometido a aprobación y tener éxito consiguiendo que la FMC no lo aprobara, o por lo menos que lo

(92) Ibidem, p. 576.

(93) Hull Richard, La Ocean Shipping Act, Un compendio de las más importantes disposiciones, Ponencia en la XXI Asamblea General de ALAMAR, Nov. 1984, Lima, Perú.

demorara. Esto contribuía a que los acuerdos permanecieran muy frecuentemente ante la Comisión por años, antes de que una decisión se tomara, por lo que en ocasiones los transportistas eran desalentados. (94)

Posteriormente, la "Merchant Marine Act of 1920", en su famosa facultad de dictar las normas regulatorias que juzgara necesarias para resolver situaciones desfavorables en el transporte marítimo que sirve al comercio exterior, estableció en 1933 el "docket" 128, por el cual se exigía a las empresas navieras que operan con el exterior registrar las tarifas de fletes de los productos de exportación excepto graneles. (95)

Fue así como la preocupación de la administración gubernamental norteamericana por combatir estas prácticas desleales de comercio, se hicieron cada día más constantes, en esa necesidad de negociar, en ese espíritu de comerciar y de intercambiar bienes de toda índole con el propósito de lucro en un ambiente de libertad, más imponiendo restricciones a los demás si afectan a su mercado interno, (96) fue así que con estas bases se crea la "Shipping Act 1984"; por ello se explica que el Sr. Pedro A. Fox, naviero argentino diga que la Ley de Transporte Marítimo de 1984 "... es una Ley liberal hacia fuera y proteccionista hacia dentro". (97)

La nueva Ley hace cambios considerables en el procedimiento para la aprobación de acuerdos, ya que todo acuerdo debe ser registrado ante

(94) American Shipper, *Op cit*, p. 7

(95) García Domingo, *Op cit*, p. 7.

(96) Cruz Miramontes, Rodolfo, *Op cit*, p. 11

(97) Enfoques de Comercio Exterior, Cerrando el Círculo de nuestra Dependencia, Buenos Aires, Argentina, Abril de 1985, Año 2, Número 9, p. 12.

La FMC, no obstante, no es necesario que sea aprobado por la misma, - ya que un acuerdo registrado en la FMC automáticamente entra en vigencia a los 45 días después de haber sido registrado, a menos que dentro de estos 45 días la FMC se haya dirigido a la Corte que corresponda para procurar que prohíba entre en vigencia dicho acuerdo en base a que podría ser "substancialmente anticompetitivo", o en su caso utilice su poder para extender el período de 45 días, solicitando datos adicionales de las partes para el acuerdo, lo cual crea la posibilidad para la demora.

Cabe señalar que las Secciones que regulan dichos procedimientos son la 4, 5 y 6 que tratan diversos aspectos de los acuerdos y se limita el campo de los mismos conforme a la Ley regulando sus elementos básicos y su registro, o bien los términos legales para su entrada en vigor, así como para que la autoridad si fuera el caso enderece acciones para impedir que entre en vigor.

A este respecto, es importante destacar que aun cuando la presente Ley trata de ser más flexible al proveer a todo acuerdo registrado ante la FMC de inmunidad a las leyes antitrust, esta flexibilidad resulta de una manera disfrazada, toda vez que en la Sección 6(g) permite a la Comisión Federal Marítima declarar acuerdos substancialmente anticompetitivos, los cuales serán considerados como tales en caso de una reducción en la competencia, asimismo, por una reducción no razonable del servicio de transporte, o por un incremento injustificado en el costo del transporte.

Con la aplicación de esta disposición se hace claro que elimina au-

tomáticamente cualquier condena por si misma de las actividades colectivas, que podrían ser aplicadas por las leyes antitrust, quedando establecida en esta Ley con el mismo enfoque.

Sobre estas bases, la idea de la nueva Ley es que el Gobierno debe efectuar rápidamente y conceder que la mayoría de acuerdos sean implantados inmediatamente, a menos que los acuerdos sean declarados substancialmente anticompetitivos, para lo cual los transportistas deberán desarrollar enfoques alternativos para las condiciones del negocio, en el caso de que les sean cancelados; por otro lado, cabe señalar que aun cuando la FMC ya no tiene autoridad para desaprobado los acuerdos, poder que en esta Ley es dado a las Cortes Federales de los Estados Unidos, si tiene el poder de persuadir a la Corte para que un acuerdo sea impugnado. (98)

A fin de tener un panorama general de las actividades que están sujetas a la inmunidad antitrust bajo la Ley de Transporte Marítimo de 1984 que involucran acuerdos entre transportistas oceánicos, se señalan las siguientes:

- 1) Tratar, fijar o regular tarifas de transporte incluyendo fletes combinados, facilidades de espacio de cargas y otras condiciones de servicio.
- 2) "Pool" y distribución de tráficos, producidos, ganancias o pérdidas.
- 3) Asignar puertos o restringirlos, o de lo contrario regular el número y características de las salidas entre puertos.
- 4) Limitar o regular el volumen o carácter de la carga o el tráfico

(98) American Shipper, Op cit, p. 7

de pasajeros a ser transportado.

- 5) *Comprometerse en acuerdos de trabajos exclusivos, preferenciales o de cooperación entre ellos, o con uno o más operadores de terminales marítimas, o con transportistas comunes que no operan buques.*
- 6) *Controlar, regular o prevenir la competencia en el transporte marítimo internacional.*
- 7) *Regular o prohibir el uso de contratos de servicio.* (99)

Adicionalmente a lo anterior, bajo los alcances de la nueva Ley se establecen los acuerdos relativos al transporte interno o entre países extranjeros de un segmento del transporte intermodal, dentro de la Sección 7, los cuales no necesitan ni ser registrados en la FMC, ni tampoco estar sujetos a las leyes antitrust, esta misma excepción se aplica para acuerdos sobre terminales marítimas extranjeras, lo que significa que bajo la nueva Ley los miembros de las conferencias no necesitan hacer un acuerdo sobre la división interna, que es la cantidad abonada a los transportistas terrestres por el transporte en el interior de los Estados Unidos en una tarifa intermodal, pero ahora pueden debatir y acordar entre ellos sobre la porción terrestre de esta tarifa, que es la cantidad que cobra el usuario por el servicio interno del país.

En este sentido, cabe señalar que con este tipo de medidas el norteamericano está en libertad de concertar lo que a sus intereses convenga de la mejor forma, sobre porciones de un transporte multimodal
(99) Hull, Richard, Op cit, p. 37.

dal ubioados en el extranjero, así como acuerdos sobre la facilitación de terminales fuera del territorio norteamericano y otras más.⁽¹⁰⁰⁾

3.2.2 Derecho a La Acción Independiente.

Dentro de la Sección 5, titulada Acuerdos Generales se establecen -- Los requisitos necesarios para el registro ante la Comisión Federal Marítima, de todos los acuerdos celebrados conforme a esta Ley, a excepción de aquellos que sean de transporte interno de los Estados Unidos, o los que se celebren entre países extranjeros.

Asimismo, se establecen una serie de disposiciones para los acuerdos de las conferencias marítimas, o aquellos celebrados entre las mismas, así como los acuerdos de reparto, y por último para los acuerdos laborales marítimos, que aunque no son regulados por esta Ley, se establecen algunas disposiciones para sus cuotas o tarifas.

En este sentido, cabe señalar que en el inciso (b) (8) y (c) de esta Sección, entre las disposiciones establecidas para los acuerdos de las conferencias marítimas, la nueva Ley obliga a todas las conferencias que operan en los tráficos oceánicos con los Estados Unidos a permitir a sus miembros a tomar acciones independientes sobre cualquier cuota o servicio requerido para su inclusión en las tarifas, después de un periodo de aviso de 10 días.

Lo que significa que los miembros de este tipo de conferencias puedan actuar independientemente en la cotización de fletes o servicios de la conferencia, y permitir que esta cotización sea efectiva luego

(100) Cruz Niramontes, Rodolfo, Op cit, p. 13

de 10 días de recibir el aviso de un miembro, asimismo, señala que una vez que ha recibido el aviso de cualquier otro miembro de la conferencia tiene el derecho de adoptar la nueva tarifa o el nuevo servicio propuesto.

Esta medida que permite a cualquier armador conferenciado modificar unilateralmente sus tarifas, podría llevar en la práctica a un desequilibrio en la competencia internacional, ya que al considerar el fácil acceso para los interesados a efectuar una modificación a su conveniencia, sea para un aumento o reducción de la tarifa, iniciada por una línea miembro o por una conferencia determinada, afectaría la estabilidad de las tarifas en el mercado internacional que se procuran en períodos más bien prolongados. (101)

En base a lo anterior, como se puede apreciar, la Acción Independiente debilita enormemente las conferencias marítimas, toda vez que uno de sus objetivos para los que han sido creadas estas conferencias, lo constituye precisamente la aplicación de fletes uniformes para un servicio de una ruta determinada, (102) por lo que al aplicar este nuevo mecanismo establecido por la Ley, obstaculizará el entendimiento para formular tarifas razonables entre empresas de servicio regular, lo que podría conducir a un desorden en los tráficos que perjudicará además de los navieros a los comerciantes no favorecidos por este mecanismo.

En este sentido, es claro que los requisitos usualmente aplicados para las prácticas de las conferencias marítimas quedarán obsoletos en

(101) Guillermo Aragón, Carlos, U.S. Shipping Act 1984, Ponencia en el Simposio: US Shipping Act 1984 de la FELACUTI, Jun. 1986, Colombia.

(102) Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Manual para el Usuario... p. 40.

Los tráficos oceánicos con los Estados Unidos, como son aquellos -- donde un miembro al iniciar una reducción de tarifa deba notificar a todos los otros miembros de la conferencia, además de solicitar al miembro que inicia una reducción de tarifas la concurrencia obligatoria a una reunión solicitada para explicar o ajustar su plan; en este sentido, dicha disposición constituye una amenaza para el sistema conferencial que consecuentemente podría redundar en daños al tráfico de la región.

3.2.3 Las Tarifas.

Pasando a otro aspecto de importancia de la citada Ley se tratará el relativo a las tarifas que se aborda en la Sección 8, en la cual se establece la obligatoriedad de los transportistas y conferencias a registrar sus tarifas ante la Comisión Federal Marítima, existiendo la opción de registrar sus tarifas de servicio directo, es decir incluyendo las cuotas del servicio terrestre o intermodales.

Dichas tarifas serán públicas y para su registro se requiere cualquier documento que ampare el contrato de transporte; adicionalmente, también se ofrece la posibilidad de registrar tarifas tiempo volumen, que son aquellas que varían según el volumen de carga ofrecida en un período de tiempo dado.

Al analizar el establecimiento de acuerdos relativos al transporte intermodal extranjero, así como estas disposiciones, es significativo que esta Ley claramente establece que las conferencias puedan reci-

bir autoridad e inmunidad antitrust para establecer tarifas para servicios intermodales, lo que demuestra abiertamente que Estados Unidos lo que pretende con esta Ley es modernizar y actualizar sus prácticas de transporte marítimo, poniendo a su disposición todo tipo de mercado, utilizando importantes elementos de extraterritorialidad.

Cabe destacar que uno de los aspectos que ha afectado gravemente el transporte marítimo es la intrusión de servicios directos que se ha venido dando con la revolución de los contenedores, ya que en la actualidad los transportistas de los contenedores ofrecen rutas internas, para lo cual, los usuarios han mostrado mayor interés en comprar este tipo de servicio, más que de puerto a puerto. Por lo que este cambio da a los transportistas oportunidad para competir por la carga intermodal de los usuarios, dando un giro total al sistema - conferencial permitiéndole este tipo de servicio. (103)

Esta trascendente novedad de poder registrar o negociar tarifas de punto a punto, que pueden ser intermodales puede dificultar el control de tarifas de transporte marítimo, ya que el transporte marítimo es una parte del viaje que deben cumplir las mercaderías.

3.2.4 Contratos de Servicio.

En la misma Sección 8 Subsección (c), se señalan los contratos de servicio, los cuales se definen en la Sección 3 como un contrato celebrado entre un embarcador o usuario y una empresa naviera o confe

(103) Registro de Información, ALAMAR/Informativo No. 475, Quincenal, Montevideo, Uruguay, del 15 al 31 de marzo de 1985, p. 17.

rencia marítima, mediante el cual el usuario toma el compromiso de proveer una cierta cantidad mínima de carga, en un período de tiempo fijado y el transportista corriente o conferencia se compromete a aplicar una cierta tarifa, o plan de tarifas, así como un nivel de finido de servicios, tal como espacio de bodega asegurado, frecuencia y demás ventajas similares.

Estos contratos de servicio deberán ser registrados confidencialmente ante la Comisión Federal Marítima con todos sus términos, y solamente las condiciones más esenciales serán dadas a conocer públicamente y puestos a disposición de todos los usuarios en una ruta similar.

Las Condiciones esenciales se refieren a :

- 1) Los puertos de origen y destino comprendidos en los límites de la zona que abarca el contrato (para el transportista de puerto a puerto) o de las áreas geográficas (para transporte intermodal directo).
- 2) La mercadería o mercaderías involucradas.
- 3) El volumen mínimo.
- 4) El flete del transporte entre terminales.
- 5) Duración del contrato.
- 6) El compromiso de servicios.
- 7) La forma de liquidar los daños por incumplimiento, si lo hubiera.
- 8) Una relación de la identificación del cargamento, la que será conservada para respaldar el contrato.
- 9) Una descripción clara de cualquier circunstancia que permitiera:
 - a) Una reducción de la cantidad de carga, o monto del producido requerido en el contrato.

- b) *Una extensión del período del contrato sin ningún cambio en el flete del contrato, o el flete programado.*
- c) *Una interrupción del contrato.*
- d) *Cualquier otra desviación de los terminos del contrato.* (104)

Cabe señalar que el transporte realizado bajo la vigencia de tal contrato debe ser gobernado por el contrato mismo, a menos que se presente alguna controversia, para lo cual será turnado a la Corte correspondiente.

Dichos contratos omiten a los de carga a granel, productos forestales, metal procesado de desecho, papel de desecho, por lo que estos contratos de servicio se refieren única y exclusivamente a los de línea regular, incluyendo en estos mismos los servicios intermodales.

A este respecto, cabe señalar que además de que este tipo de contratos gozan de inmunidad antitrust desde que no se requiere que los mismos sean registrados en una tarifa, como cualquiera de los demás contratos que ya han sido analizados anteriormente, las conferencias que celebren este tipo de contratos no están obligadas a permitir a sus miembros a tomar acción independiente con respecto a los contratos de servicio. Por otro lado, dichos contratos quedan exentos de algunos actos que se consideren prohibidos conforme a la presente Ley, con ésto se puede apreciar su objetivo fundamental de evitar trabas en su aplicación.

En este sentido, considerando todas estas opciones se distingue o -
(104) Shipping Act of 1984, p. 6-7.

establece un panorama más atractivo para los buques de línea regular, con estos contratos para trabajar en forma independiente, que estar supeditados a las restricciones que implican el pertenecer sólo a una conferencia.

Lo anterior, ya presenta un efecto en la actualidad, en el sentido de que en el intercambio comercial desde el Lejano Oriente hacia la Costa Occidental de Estados Unidos, más del 70% de todas las cargas transportadas en buques de línea regular están sujetas actualmente a arreglos de contratos de servicio; adicionalmente la FMC ha indicado que, de los 6568 contratos registrados el 75% supone la participación de transportistas no afiliados a las conferencias, por lo que cabe el cuestionamiento, en base a lo anterior, que pasará con las conferencias. ⁽¹⁰⁵⁾

3.2.5 Actos Prohibidos.

La Sección 10 de la nueva Ley, especifica ciertas prácticas que están prohibidas, las cuales resultan adicionales a cualquier otra limitación o exclusión consignada en otras partes de la misma. Estas prohibiciones están divididas en varias categorías: las que se aplican a todas las personas, las que se aplican a un transportista que actúa solo o en conjunto con otra persona, y las que se aplican a conferencias o grupo de dos o más transportistas. En este sentido, en la Sección 10 (b) (13) se establece un acto prohibido para un transportista o conferencia a negarse a negociar con una Asociación de Embarcadores.

(105) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales en el Transporte Regular - por buques de línea: Perspectivas y Consecuencias para la Formulación de Políticas, LC/G 1463, 15 de julio de 1987, p.48.

Una Asociación de Embarcadores, es un nuevo concepto, y es definido como un grupo de embarcadores o usuarios (aparentemente embarcadores de los Estados Unidos, embarcadores extranjeros o una combinación de ambos), los cuales consolidan fletes y esfuerzos para asegurar el volumen, tarifas y servicios sin fines de lucro.

Este tipo de conceptos tiene evidentemente la finalidad de que los pequeños cargadores, a través de asociaciones que manejarán volúmenes grandes de carga pueden tener acceso a mejores tarifas y contratos de servicio, por lo que este tipo de medidas resulta muy coherente con los objetivos centrales por los que fueron implementadas las leyes antitrust, que eran fundamentalmente promover y apoyar a los pequeños productores e inversionistas.

Pasando a otro punto dentro de los actos prohibidos, en la Sección 10 (a) (2), se establecen las "Acciones Concertadas" entre las cuales se presenta la prohibición a cualquier conferencia o grupo de dos o más conferencias a comprometerse en forma restrictiva e injustificada al uso de servicios intermodales e innovaciones tecnológicas.

Como puede observarse, con este tipo de medidas se impone a los países de la región aceptar la expansión del uso de servicios multimodales e innovaciones tecnológicas, por lo que con ello Estados Unidos rebasa su ámbito de competencia, ya que con estas medidas afectan a otros intereses nacionales y especialmente el sistema confederal, al considerar que introducir buques de avanzada tecnología - desequilibra el nivel de servicio competitivo en los tráficos marítimos, favoreciendo especialmente a los que disponen de este tipo de tecnología, como no lo es en el caso de los países en vías de desa-

rrollo.

3.2.6. Sanciones Generales.

La "Shipping Act" contempla en su Sección 13 una serie de penalidades que pueden ser impuestas por violación a ciertas disposiciones por la Comisión Federal Marítima, no obstante, existe una que ha sido motivo de preocupación, no sólo para diversos países de la región, sino también para ciertos organismos internacionales, como es el caso de la Sección 13 (b) (5) de la Ley, que dispone que "si posterior a que la Comisión sea notificada, ésta determina que la acción cometida por un transportista, o de común acuerdo con otro, o con algún Gobierno Extranjero, perjudica injustificadamente el acceso de un buque documentado conforme a la legislación de los Estados Unidos para un comercio marítimo entre puertos extranjeros, la Comisión tomará las medidas que considere pertinentes, incluyendo la imposición de alguna de las sanciones señaladas en los párrafos (1) (2) y (3) de esta Subsección".

Dichas sanciones consisten en la supresión de tarifas, con lo que impedirá al armador operar en puertos estadounidenses o la imposición de cuotas sobre entradas o salidas. Asimismo, se establece la imposición de multas equivalentes a 5 000 dólares, hasta 25 000.

Lo que significa que dicha Ley dispone ejercer represalias contra prácticas de países extranjeros, en cualquier parte que éstas dificulten indebidamente el acceso de buques de bandera norteamericana. Cabe señalar que esta disposición no es del todo nueva, más bien, es

un mecanismo de defensa que se ha venido moldeando a través de las últimas legislaciones, conforme a sus circunstancias.

La "Shipping Act" de 1916, basada en la filosofía de asegurar acceso libre al tráfico oceánico norteamericano a los transportistas corrientes de todas las naciones, en su Sección 14 (a), daba poder a la FMC para investigar "prácticas desleales", que negaran a los transportistas oceánicos de los Estados Unidos acceso entre puertos extranjeros en iguales términos que otros transportistas oceánicos. Si la FMC encontraba una discriminación desleal tenía poder para certificar tal hecho ante la Secretaría de Comercio solicitándole negar la entrada a los puertos de los Estados Unidos a los buques de su propiedad, operados o controlados por tales personas extranjeras. - Cabe señalar que esta autoridad fue raramente usada, si no nunca usada por la FMC. (106)

Posteriormente, bajo la autoridad de la "Merchant Marine Act" de 1920, la Sección 19, la FMC tiene poder para emitir reglas o reglamentaciones, por lo que señala: "... ajustar o enfrentar condiciones desfavorables, especiales o generales del transporte marítimo en los tráficos extranjeros, sea en un tráfico particular, sea en una ruta particular o en un tráfico general y que surja del resultado de reglas extranjeras, reglas o reglamentación o de métodos y - prácticas competitivas ... ". (107)

En base a lo anterior, las Secciones 13 (b) (5) de la "Shipping Act"

(106) Hull Richard, Op cit, p. 43.

(107) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales ..., p. 49

de 1984 y 19 de la "Merchant Marine" de 1920, que sigue en la actualidad con plena vigencia y efectividad, proporcionan a la FMC amplias facultades a través de los reglamentos correspondientes a estas Secciones, que permiten a la FMC instituir procedimientos por su propia iniciativa o previa presentación de petición. (108)

Aun cuando en el caso de la Ley de 1984, el cumplimiento de la Sección 13 (b) (5) está limitado por la Sección 13 (b) (6), que establece una salvaguardia política para evitar casos como el precedente, ya que cualquier medida que toma la FMC debe ser sometida al Presidente de los Estados Unidos, quien podrá dentro de los 10 días siguientes desaprobado la medida por razones de política exterior o de defensa nacional; sin embargo, en el reglamento de la Sección 13 (b) (5) que se encuentra en el "46 Code of Federal Regulations 587", enumeran una amplia gama de condiciones que se definen como que perjudican el libre acceso de buques norteamericanos con la inclusión de los movimientos intermodales en esas operaciones de transporte como son:

"La reserva de una parte considerable de la carga total en el tráfico a buques de pabellón nacional y otros buques, lo que queda por resultado que no se proporcione un razonable acceso competitivo de los buques de pabellón de los Estados Unidos a las cargas". (109)

Este tipo de medidas podrían resultar de gran afectación a cualquier país de la región, toda vez que en muchos de estos países han pro-

(108) Sección 13, Sanciones Generales, ALAMAR/Informativo, No. 473, Quincenal, Montevideo, Uruguay, del 16 al 28 de febrero de 1985, p. 5.

(109) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales . . . p. 49.

rado reservar una cuota del tonelaje transportado y de sus costas a sus propias marinas mercantes, por lo que si a criterio de la Comisión Federal Marítima, considera que a las líneas de los Estados Unidos se les impide el libre acceso a algún comercio marítimo, ésta podrá exigir medidas represivas en contra de las líneas de transporte marítimo del país interesado. Este tipo de medidas represivas se refieren al tipo de sanciones antes mencionadas.

3.3 OPOSICION A LA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.

Como ya ha sido abordado en el Capítulo 2 de este trabajo, la Convención Internacional sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de fletes de línea regular, que sanciona el derecho de cada nación a reservar una cuota de carga para sus propios buques, igual al del socio bilateral en ese tráfico oceánico, y limitar el acceso a buques en ese tráfico bajo tercera bandera, a una razonable cantidad tal como el 20%, es un mecanismo que ha sido adoptado por 68 países que forman parte de dicho Convenio.

Sin embargo, Estados Unidos ha rehusado convertirse en signatario de este Código, debido principalmente a su desaprobación a esta disposición de distribución de la carga 40-40-20, por lo que ha mantenido una política de oposición a estas disposiciones, considerando en entrar en los acuerdos bilaterales de distribución de la carga, solamente cuando no haya otra opción disponible para proteger los intereses nacionales.

De esta manera, mientras generalmente se niega a negociar acuerdos bilaterales de distribución de carga con Gobiernos extranjeros, la "Maritime Administration" de Los Estados Unidos sólo ha concluido - tales acuerdos con Argentina y Brasil para toda la carga y con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República Popular de China para carga a granel. (110)

Por otro lado, durante muchos años el Gobierno de los Estados Unidos ha mantenido su marina mercante nacional mediante una combinación de regímenes de reservas de carga y de subsidios. Los de reserva que son aplicables a cargas de cabotaje, militares y de asistencia económica, son regulados bajo las leyes de preferencia de carga, que reserva a sus buques toda carga militar y el 50% de otras cargas gubernamentales o financiadas por el Gobierno, la otra carga privada es libre a opción del cargador. (111)

Asimismo, las empresas explotadoras de buques de línea regular de los Estados Unidos reciben subsidios diferenciales de explotación - (ODS), con los cuales los Estados Unidos prestan asistencia a sus empresas explotadoras de buques para que sufraguen los elevados costos de la mano de obra nacional, a fin de que puedan competir con las flotas de transporte marítimo de otros países, además se otorgan los subsidios diferenciales de construcción. Salvo unas pocas excepciones notables, la magnitud de estos subsidios y los regímenes de reserva hacen el transporte marítimo estadounidense en buques de

(110) Hull Richard, *Op cit*, p. 45.

(111) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales..., p. 50.

línea regular, unos de los más protegidos entre los países con economía de mercado. (112)

Con este tipo de medidas Estados Unidos siempre ha apoyado una política de acceso abierto, oponiéndose a toda costa al bilateralismo - que establecen algunas naciones para promover el desarrollo de sus marinas mercantes reservando un porcentaje de sus cargas.

En este sentido, es importante mencionar que en Latinoamérica, la mayoría de las naciones han sancionado leyes de reserva de carga, en virtud de las cuales, cada nación reserva para sus buques el 50% del tonelaje transportado para y de sus puertos, estas naciones implementan sus leyes a través de acuerdos bilaterales de distribución de carga, bajo los cuales, las cargas transportadas en las rutas oceánicas entre sus puertos y los de otra nación son en base a la fórmula 50/50, con algunas disposiciones hechas para la participación de buques de tercera bandera.

En este sentido, a fin de asegurar el acceso de los buques norteamericanos en el tráfico entre terceros países en que no participan los Estados Unidos y de todos los buques en los intercambios comerciales directos entre los Estados Unidos y países extranjeros se crea la Sección 13 (b) (5), de la cual se ha hecho mención en el Subcapítulo 3.2.6, la cual surge como una respuesta a una política norteamericana para el transporte marítimo, ya que el 15 de septiembre de 1980, durante la campaña presidencial, Ronald Reagan trazó el Programa Ma (112) Jantscher, Gerald R., Op cit, p. 13.

rítimo sobre las siguientes bases: "Reconocer el desafío creado por las políticas de cargas de otras naciones, por lo que había que estar preparado para responder constructivamente, por sus propios intereses a las políticas restrictivas de transporte marítimo de otras naciones; señalando que el objetivo principal de los Estados Unidos debe asegurar a los buques de bandera nacional un porcentaje equitativo de nuestro comercio exterior, compatible con las legítimas aspiraciones y políticas de nuestros socios comerciales". (113)

De ahí, su resolución 13 (b) (5) que acabo de mencionar, para lo cual se podrá aplicar entre otras penalidades la suspensión de tarifas que consiste en la prohibición de cargar o descargar en cualquier puerto de los Estados Unidos, ya que un transportista puede solamente hacerlo de acuerdo a una tarifa registrada en la Comisión Federal Marítima.

A este respecto, en mayo 16 de 1984, la FMC publicó las reglamentaciones interinas para implementar su nueva autoridad bajo la vigencia de la Sección 13 (b) (5), en la que se contempla investigaciones por la FMC a su propia iniciativa o en base a un pedido de ayuda registrado por cualquier armador u operador de una línea regular, granelero, buque tramp u otro buque documentado bajo las leyes norteamericanas.

Para este efecto, como ya ha sido mencionado, la Sección 587.2 de esta reglamentación enumera algunos factores que podrían indicar indebido perjuicio, entre ellos está el de "reservar una substancial por

(113) Hull, Richard, Op cit, p. 45.

ción de la carga comercial del tráfico para la bandera nacional u otros buques, resultando por ello malogrado un razonable acceso competitivo a las cargas del tráfico para los buques de bandera norteamericana ...". (114)

Solamente los operadores de servicios de línea regular extranjera pueden ser blanco de represalias por discriminatoria, lo que puede significar la existencia de un sector del comercio oceánico, enteramente separado y distinto, tal como el tráfico granelero o tramp.

No obstante lo anterior, un factor que podría impedir a la Comisión Federal Marítima imponer este tipo de sanciones, es el rechazo del Presidente a ser aprobada por razones de defensa nacional o política exterior, por lo que solamente el tiempo dirá cuan sensible será el Presidente a las implicaciones de política exterior, de imponer sanciones contra buques de un Gobierno extranjero.

(114) O.N.U., CEPAL, Cambios Estructurales..., p. 52.

CONCLUSIONES

Como se ha podido apreciar, la presente legislación norteamericana constituye un sistema regulatorio gubernamental netamente unilateral, cuidadosamente diseñado por los Estados Unidos para satisfacer las necesidades de todos aquellos sectores que involucran el transporte marítimo, pero sin perder de vista sus principales objetivos primordiales de expansión de su comercio exterior, cuya posición no disimula su carácter de Gran Potencia, ya que la idea de esta Ley no consiste sólo en una protección o promoción de una marina mercante en forma indiscriminada, sino que con su escudo de libre competencia, marca la pauta de un nuevo mecanismo impuesto que coadyuve a toda costa la facilitación de sus prácticas comerciales a través de un transporte marítimo competitivo de acuerdo a sus propios índices establecidos y de libre acceso a todos los mercados.

Para este efecto, en dicha Ley se establecen una serie de disposiciones que son sustentadoras de las fuerzas de mercado, de servicios y tecnológicas que persiguen reestructurar la industria del transporte marítimo tan cambiante en la actualidad, para lo cual, emplea algunas herramientas estratégicas para que los principales sectores que participan en esta materia puedan actuar en su beneficio de acuerdo a las circunstancias, para evitar cualquier riesgo.

En este sentido, la marina mercante norteamericana dispone no sólo de esta Ley que la protege de diferentes formas y sin límite alguno, al igual que a los transportistas, dándoles clara autoridad intermo-

dal como la expandida inmunidad antitrust, sino además está equipada de una serie de subsidios, además de sus leyes de reserva de carga. No obstante, los transportistas no son tan beneficiados como los embarcadores o usuarios del transporte marítimo, ya que por un lado, los manejadores de grandes volúmenes pueden inducir a la acción independiente para la obtención de buenos fletes, así como tomar la ventaja del volumen/tiempo y de los contratos de servicio no tan atados a los entretenidos trámites de los contratos legales; por otro lado, da la opción a los pequeños embarcadores o inversionistas para que puedan integrarse en una asociación de los mismos para tener acceso a todas estas ventajas.

En términos generales, dicha Ley constituye un nuevo sistema tanto de regulación de mercado como de transporte marítimo totalmente proteccionista a los intereses norteamericanos, respondiendo en caso de ser necesario a reacciones que van más allá de su territorio en caso de que obstaculicen cualquier práctica comercial; aún sobre cualquier tipo de legislación nacional o internacional que establezca un sistema diferente de regulación.

La situación no sería tan grave al tratarse de una legislación proteccionista a nivel interno que procura sus propios intereses sin afectar los de otras naciones, sin embargo, en el caso de los Estados Unidos, esta situación resulta grave, toda vez que esta Nación ha mostrado una oposición a las medidas a las que han recurrido una serie de países en vías de desarrollo, a fin de consolidar sus mecanismos de regulación del transporte marítimo para proteger sus intereses, y en especial, al considerar que aproximadamente dos tercios

de los buques de línea regular en el mundo hacen escalas en puertos estadounidenses y por consiguiente deben cumplir con sus exigencias.

Aun cuando en la Legislación Norteamericana se contemplan una serie de mecanismos de regulación de las conferencias marítimas, se les da un enfoque y un tratamiento menos atractivo que cualquier otro tipo de mecanismos creados en dicha Legislación, que agilizan y favorecen cualquier práctica comercial, por lo que podría decirse que en cierta forma dicha Ley aboga por la desaparición del sistema conferencial, cuestión que resulta muy preocupante por que en diversos países de la región se apoyan considerablemente en este sistema.

CAPITULO 4

*ESTUDIO SOBRE LAS PRACTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE MEXICO Y
LOS ESTADOS UNIDOS.*

4.1 BREVES ANTECEDENTES DE LAS RELACIONES MEXICO-ESTADOS UNIDOS. E INTERCAMBIO COMERCIAL.

Las relaciones entre México y los Estados Unidos son diversas, en primer lugar se está hablando del país más rico y poderoso del mundo, con abundantes recursos naturales y humanos y con una capacidad militar por demás inquietante, del otro lado, México, una Nación en etapas de desarrollo, territorialmente la cuarta parte de los Estados Unidos, con amplia variedad, más no abundancia, de recursos naturales, con excepción del petróleo, con graves desajustes sociales, con una población que se produce en forma vertiginosa y un ingreso per capita casi 6 veces menor al promedio de Estados Unidos. (115)

Es de señalarse que estos dos países tan diferentes entre sí, cultural, económica y socialmente, comparten una frontera de 3000 kilómetros cuestión que en el caso de México le ha costado entre otras cosas, la pérdida de más de la mitad de su territorio y la penetración económica a varios niveles.

Desde el inicio de las relaciones comerciales entre México y los Estados Unidos, y en general las económicas siempre han sido conflictivas, debido a que entre otras cosas las necesidades de su notable expansión no sólo territorial, sino económica y comercial registrada en aquel país desde el Siglo XVIII, lo perfilan para el XIX como una potencia capitalista de primer orden. (116)

Puede decirse que las primeras transacciones comerciales México-Es-

(115) Spidchenko, K., Geografía Económica del Mundo, Moscú, Editorial Progreso, 1977, Segunda Edición, p. 109.

(116) Strauss Martha, "Algunas consideraciones acerca de las Relaciones Comerciales entre México y los Estados Unidos", en Relaciones México Estados Unidos, Una Visión Interdisciplinaria, coordinado por Alonso Gómez Verduzco, México, UNAM, 1981, 1a. Edición, p. 45.

tados Unidos parten de la ilegalidad del contrabando y la piratería; auspiciado en parte por el monopolio del comercio exterior de los puertos de Veracruz y Tampico, así como por los elevados derechos y prohibiciones existentes en la época colonial, sin embargo, no fue sino hasta el México independiente y en especial a partir del año de 1828 en que se tiene noticia de los primeros intercambios ya formales. Así, durante los primeros gobiernos mexicanos se establecen tanto relaciones diplomáticas, como inmediatamente comerciales con el país vecino⁽¹¹⁷⁾ sin embargo, la diplomacia del dólar y el gran garrote, no fueron más que los métodos políticos de que se valieron para lograr sus objetivos de penetración pacífica por la vía económica, no solamente en México, sino en el resto de América Latina por igual.⁽¹¹⁸⁾

Desde el punto de vista de la historia de las relaciones México-Estados Unidos, fueron de suma importancia los siguientes acontecimientos; la Guerra de 1847, por medio de la cual México perdió la mitad de su territorio, mediante Los Tratados de Guadalupe Hidalgo de 1848. A su vez, Santa Ana, en 1853 firma el Tratado de La Mesilla, que sirve como antecedente al polémico Tratado Mc Lane Ocampo, del 14 de diciembre de 1859, por medio del cual se le otorgó a los norteamericanos derecho de paso por el Istmo de Tehuantepec, a cambio de 4 millones de dólares indispensables para hacer frente a la lucha contra los conservadores.⁽¹¹⁹⁾

Posteriormente, durante la época del Porfirismo fueron años de anar-

(117) Ortiz Wadgyman, Arturo, "Evolución de las Relaciones Comerciales entre México y Estados Unidos", en Relaciones México, p. 73.

(118) Furtado, Celso, La Hegemonía de los USA y América Latina, Madrid, Edicusa, 1971, p. 79.

(119) Ortiz Wadgyman, Arturo, Op cit, p. 77.

quía. . . dejándose entrar sin restricción alguna al capital extranjero; así pues, el crecimiento económico de México se debió sobre todo a la estabilidad política, al aumento de las inversiones extranjeras en todas las ramas de la economía y a la integración interna de la misma. Las actividades más importantes fueron la de los ferrocarriles, la de la tierra y especialmente la industria del petróleo, lo que contribuyó a que a pesar de la Revolución Mexicana, la economía del país se viera incrementada. (120)

Sin embargo, de 1920 a 1940, se dió un fuerte crecimiento en las importaciones, en tanto que el valor de las exportaciones casi se mantuvo estable, lo que significó el preludio del déficit estructural en la balanza comercial de México, iniciado a partir de 1943, y el cual, al agudizarse la dependencia comercial con Estados Unidos, contribuye y tiene su causa principal en el déficit en balanza comercial con este país. (121)

El más grave enfrentamiento entre México y Estados Unidos, fue la -- cuestión petrolera durante la época de Cárdenas, con la Expropiación Petrolera que tuvo gran trascendencia tanto a nivel nacional como - internacional, ya que sentó las bases de una industria nacional que habla de convertirse en una de las más bastas de América Latina.

Fuede decirse que en el período de la Presidencia de Avila Camacho, se replantean con mayor vigor los nuevos términos de la dependencia de México con Estados Unidos hasta nuestros días, configurándose la

(120) Strauss, Martha, Op cit, p. 46.

(121) Ortiz, Wadgymer, Arturó, Op. Cit, p. 85.

estructura actual de la economía mexicana y los fenómenos inherentes al nuevo proceso de la dependencia de México con ese país, al fijarse el desarrollo económico e industrial como meta suprema del país; objetivo que tendrán todos los presidentes posteriores.

En 1946, el Gobierno mexicano implementó un programa masivo denominado "Sustitución de Importaciones", a fin de asegurar la expansión de las industrias que habían desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial, y contrarrestar los límites del crecimiento económico, lo que trajo como consecuencia una fuerte propensión a importar la maquinaria, equipo y materias primas indispensables para el proceso de industrialización dependiente del país del capital extranjero y sus transnacionales, por lo que el capital norteamericano conservó su hegemonía en México, y el flujo de inversiones extranjeras fue exorbitante, acelerándose la dependencia del país y cambiando la pauta industrializadora. Es de señalarse que a partir de 1955, el intercambio de productos comerciales quedó supeditado a las leyes proteccionistas norteamericanas. (122)

A finales de la década de los sesentas y por la pérdida de hegemonía mundial norteamericana, en especial en el fracaso norteamericano en Cuba, los Estados Unidos se vieron afectados por una grave crisis - que repercutió consecuentemente en nuestro comercio exterior, ya que uno de los problemas económicos más serios que tuvo que afrontar la economía norteamericana fue el desequilibrio en su balanza de pagos que se desarrolló en forma creciente, rebasando niveles sorprendentes

(122) Strauss, Martha, *Op cit.*, p. 63.

y ocasionando la crisis monetaria internacional que en el caso de Estados Unidos propicia una serie de devaluaciones sucesivas del dólar norteamericano, a partir de 1971. (123)

En base a lo anterior, este país se propone un programa de protección de la balanza de pagos norteamericana, restringiendo en forma considerable su comercio exterior de importaciones, uno de los países más afectados fue México, quien a principios de los setentas dependía en un 65% de sus exportaciones, además, sus exportaciones se orientan fundamentalmente a los países desarrollados, quienes absorben del 60 al 70% de las ventas estadounidenses; el porcentaje restante se dirige a los países en vías de desarrollo. (124)

En la actualidad, las relaciones México-Estados Unidos se manejan en torno a un objetivo central, el control de los recursos petroleros de México, que surge como una necesaria modificación en las relaciones económicas entre ambos países, y manifestándose abiertamente al darse a conocer las enormes reservas de petróleo halladas en Chiapas y Tabasco, lo que coincide con la crisis del Gobierno de Echeverría, que culminó con la devaluación del peso mexicano en agosto de 1976.

El problema central de estas ventas de petróleo, consiste en que se depende en alto grado del mercado estadounidense, según muestran cifras de la gerencia del comercio exterior de PEMEX, ya que el programa de ventas externas de hidrocarburos en la actualidad, corresponde a Estados Unidos un 51%. (125)

(123) Furtado Celso, *Op cit*, p. 82.

(124) Ortiz Wadgymar, Arturo, *Op cit*, p. 100.

(125) Datos proporcionados en el mes de abril de 1988 por la Gerencia de Exportaciones de Crudo, de Petróleos Mexicanos.

Intercambio Comercial entre ambos Países.

En las relaciones comerciales de México con el resto del mundo, se observa un porcentaje mayoritario de transacciones con Estados Unidos, quienes representan el principal mercado para la compra y venta de sus productos.

Varios factores han contribuido a esa situación, tales como vecindad; amplitud del mercado norteamericano como consumidor y abastecedor; complementariedad de los diferentes sectores de producción y facilidad en las transacciones monetarias.

Si bien para México esta relación es vital, ya que representa el 66% de las exportaciones totales y el 63% de las importaciones totales, para los Estados Unidos, es sólo complementaria, 5% y 5% respectivamente, según datos registrados en su balanza comercial en 1986, tal como podrá apreciarse en los siguientes cuadros:

CUADRO 4
BALANZA COMERCIAL DE MEXICO CON ESTADOS UNIDOS.

	1985 <u>a)</u>		1986 <u>b)</u>	
	VALOR MILES DOLARES	PORCENTAJE COMERCIO EXTERIOR GLOBAL	VALOR MILES DE DOLARES	PORCENTAJE COMERCIO EXTERIOR GLOBAL
EXPORTACIONES	13 387 700	61.22%	10 419 404	66.05%
IMPORTACIONES	8 970 350	61.01%	7 502 997	62.55%

a) Balanza Comercial de México con el resto del mundo en miles de dólares, durante 1985:
Exportaciones: 21 866 406
Importaciones: 14 014 387

b) Balanza Comercial de México con el resto del mundo en miles de dólares, durante 1986:
 Exportaciones: 15 775 062
 Importaciones: 11 995 565

FUENTE: Revista "Estadística del Comercio Exterior de México", Instituto Nacional de Estadísticas, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Banco de México, Enero-Diciembre, 1986, Número 12.

CUADRO 5.

BALANZA COMERCIAL DE ESTADOS UNIDOS CON MEXICO.

	1985 <u>a)</u>		1986 <u>b)</u>	
	VALOR MILES DE DOLARES	PORCENTAJE COMERCIO EXTERIOR GLOBAL	VALOR MILES DE DOLARES	PORCENTAJE COMERCIO EXTERIOR GLOBAL
EXPORTACIONES	13 634 700	6%	12 391 600	5%
IMPORTACIONES	19 131 800	6%	17 301 700	5%

a) Balanza Comercial de Estados Unidos con el resto del mundo en miles de dólares, durante 1985:
 Exportaciones: 218 828 000
 Importaciones: 345 275 500

b) Balanza Comercial de Estados Unidos con el resto del mundo en miles de dólares, durante 1986.
 Exportaciones: 226 818 500
 Importaciones: 366 063 400

FUENTE: Document "Survey of Current Business", United States Department of Commerce, February 1988, Volume 68, Number 2.

En cuanto a la composición de las exportaciones e importaciones, puede decirse que con excepción de los hidrocarburos, México exporta a Estados Unidos bienes no esenciales que están expuestos a cambios frecuentes y que además pueden sustituirse fácilmente en otros mercados, tales como café, camarón legumbres, hortalizas y sal, entre

otros; además de azufre, algodón, henequén, plomo, tabaco, etc. (126)

Lo anterior, puede apreciarse en el siguiente cuadro, en el que las mercancías se clasifican en tres rubros: bienes de consumo, bienes de uso intermedio y bienes de capital:

CUADRO 6

VALOR DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES SEGUN SU VALOR DE LAS MERCANCIAS EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS ESTADOS UNIDOS DURANTE 1986.

(Miles de dólares)

	TOTAL	BIENES DE CONSUMO	BIENES DE USO INTERMEDIO	BIENES DE CAPITAL
EXPORTACIONES	10 419 404	2 013 818	7 959 389	446 197
IMPORTACIONES	7 502 997	635 805	5 084 908	1 782 284

FUENTE: Revista "Estadísticas del Comercio Exterior de México", Instituto Nacional de Estadísticas, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Banco de México, enero-diciembre, 1986, Número 12.

A este respecto, cabe señalar que la estructura de nuestras exportaciones a este país, sigue siendo la misma de las últimas décadas, - con un elemento relativamente nuevo que es la exportación masiva de petróleo, que consolida la vieja estructura y aumenta la capacidad de importación, es importante señalar que la exportación de manufacturas es mínima. (127)

En contraste a lo anterior, México importa de su vecino, sobre todo

(126) Instituto Nacional de Estadísticas, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Banco de México, Estadísticas del Comercio Exterior de México, Información Preliminar, enero-diciembre, 1986 Volumen IX, Núm. 12, p. 44.

(127) Ortiz Wadgyar, Arturo, Op cit, p. 130.

bienes de producción y ciertos productos agropecuarios indispensables, cuya adquisición no puede detenerse so pena de causar graves perjuicios a la economía nacional; estos productos consisten en: - maiz, soya, trigo, frijol, leches evaporadas, entre otros. De los bienes de producción, destacan el material de ensamble para fábricas automóviles, productos de polimerización, partes de automóviles, hidrocarburos aromáticos, productos para la industria química y chatarra.

Finalmente, los bienes de capital son: semillas de soya, aparatos eléctricos, árboles de transmisión, partes para motores de combustión, máquinas, herramientas, tractores, etc. (128)

4.2 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DE AMBOS PAISES.

A fin de destacar la importancia que el transporte marítimo tiene en el comercio exterior de ambos países, cabe hacer un breve paréntesis sobre la función que dicho modo de transporte ejerce en la economía de los países. A este respecto, cabe señalar que la importancia del transporte marítimo radica en que transporta grandes volúmenes de mercancías a un costo relativamente bajo, de acuerdo con la situación del mercado de fletes, con riesgos mínimos de pérdidas o daños hasta su lugar de destino y en condiciones óptimas de seguridad, hecho que se demuestra con un porcentaje de alrededor del 90% de las cargas mundiales transportadas por vía marítima. (129)

En este sentido, dicho transporte es la consecuencia directa del intercambio mercantil internacional, toda vez que el proceso de compra venta de mercancías fuera de la frontera de los países se efectúa a través del comercio exterior, resultando este transporte un complemento indispensable para dicho intercambio, ya que (128) Instituto Nacional de Estadísticas, S.H.C.P. y Banco de México, Op cit, p.24. (129) Batista Diéguez, Delio y García García, Luis, Op cit, p. 2.

influye en forma considerable en la ampliación de dicho comercio, al modificar el volumen o el alcance geográfico de tal intercambio de mercancías, además de tener un contenido económico especial.

Adicionalmente, hay que considerar que el transporte marítimo constituye un factor determinante en la propia operación, ya que en una de sus facetas es la parte del embarque-recepción de las mercancías, en la cual los productos terminados en la esfera de la producción pasan a la de consumo, o un proceso más complejo, la materia prima pasa del exportador al receptor para su transformación en producto industrial acabado que recorre un nuevo ciclo. (130)

Por otro lado, los gastos de tal transporte pueden hacer disminuir los gastos en la circulación, por lo que es un factor determinante en la decisión del comprador o vendedor, para importar o exportar de un lugar a otro respectivamente.

Sin embargo, el precio y la calidad de los servicios del transporte marítimo pueden tener efectos perjudiciales sobre la industria, especialmente en las incipientes industrias manufactureras, establecidas con el propósito de transformar las materias primas importadas en exportaciones manufacturadas, como suele darse en los países en vías de desarrollo, los cuales en su gran mayoría carecen de flota naviera propia, capaz de manipular sus propias cargas, por este motivo, este tipo de países, al igual que el nuestro se ven afectados con la consecuente fuga de divisas que por pago de fletes deben asignar al transporte de sus mercancías de su comercio exterior.

En este sentido, en su preocupación por el nivel de los fletes, que tienen que soportar tanto para sus importaciones como para sus exportaciones y a un tiempo sus productos reciben menos por las mercancías que venden al extranjero, por lo que la mayoría de estos países como el nuestro procuran establecer una serie de políticas orientadas a incrementar su flota mercante nacional, así como proteger
(130) *Ibidem*, p. 9

la a través de disposiciones, tales como la reserva de carga. En conclusión, la importancia del transporte marítimo radica en que el elevado nivel de los fletes repercute negativamente en su balanza de pagos al provocar una reducción de los ingresos y un aumento de los gastos, y esa repercusión se acentúa cuando el país utiliza obligatoriamente con frecuencia buques extranjeros. (131)

En el caso de México, esta situación es muy evidente, ya que actualmente las unidades de la flota mercante nacional son insuficientes para atender la demanda de transporte que plantea el tráfico marítimo requerido por el comercio exterior. (132) El tráfico de altura que en 1985 ascendió a 100 millones de toneladas, fue atendido en un -- 96.73% por buques de bandera extranjera, y sólo un 3.27% se transportó en embarcaciones mexicanas; cabe señalar que en términos generales el tráfico de altura esta compuesto por 89.1% de exportaciones y 10.9% de importaciones incluyendo petróleo y sus derivados.

Asimismo, de los 52.1 millones de toneladas transportadas en cabotaje, el 47.54% fue manejado en buques extranjeros y el 52.46% en buques nacionales, lo anterior arroja un saldo total de 152.2 millones de toneladas de carga transportada durante 1985, cuyo transporte se realizó sólo en un 20.19% con buques de bandera nacional y el 79.81% restante en buques de bandera extranjera. (133)

Estas estadísticas pueden ser mejor apreciadas en el siguiente cuadro

(131) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Líneamientos de..., p.55.

(132) Al mes de marzo de 1987, la flota mercante nacional era de 161 embarcaciones mayores de 500 TPM de diferentes tipos con un total de 2 254 763 TPM, según datos proporcionados por La Dirección General de Marina Mercante, SCT.

(133) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Movimiento de Carga y Buques de 1985, Sistema Portuario Nacional, Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, Información Anual, p.p.1-8.

dro que detalla el movimiento global de mercancías:

CUADRO 7
MOVIMIENTO GLOBAL DE MERCANCIAS POR VIA MARITIMA.

TRAFICO DE ALTURA (COMERCIO EXTERIOR)			TRAFICO DE CABOTAJE	MOVIMIENTO GLOBAL	
AÑO	TONELAJE IMP.	TONELAJE EXP.	TOTAL	TONELAJE MOVILIZADO	TOTAL
1985	10 903 447	89 157 447	100 060 894	52 167 578	152 228 499
Participación Bandera Mexicana			3.27%	52.46%	20.19%

FUENTE: Informe Anual "Movimiento de Carga y Buques de 1985", Dirección de Operación Portuaria, Subsecretaría de Operación, -- SCT.

Lo anterior muestra el incipiente desarrollo en materia de transporte marítimo que padece nuestro país, situación que ha representado cuantiosos pagos de divisas por concepto de fletes al extranjero.

Por otro lado, el caso de Estados Unidos se muestra con un enfoque - muy diferente en esta materia, ya que como se ha podido apreciar a lo largo de este trabajo, Estados Unidos como líder mundial en el comercio exterior, tanto por su valor como por su volumen alcanzado en el mercado internacional, ⁽¹³⁴⁾ siempre en voga de sus intereses económicos, posee una serie de principios de explotación comercial que en lugar de ser complementados por el interés de poseer una marina mercante adecuada a sus necesidades de transporte, procuran más bien - preservar el carácter monopolista del dominio del mercado de fletes de este tipo de transporte en ciertas áreas de interés. ⁽¹³⁵⁾

(134) U.S. Department of Commerce, Federal Maritime Commission, Ocean - Freight Rate Guidelines for Shippers, Washington, D.C., Government Printing Office, January 1974, p. 12.

(135) Batista Diéguez, Delto, Op cit, p. 4.

Esta situación se atribuye en parte al déficit comercial que sufre en la actualidad este país, ⁽¹³⁶⁾ lo que se atribuye en parte a que A mérica Latina como socio natural de Estados Unidos en el desarrollo y crecimiento de sus deprimidas exportaciones, tiene un carácter de gran deudor internacional con efectos muy serios sobre la economía de Estados Unidos, lo que hasta cierto punto impide el crecimiento de dicho país; cuestión que ha propiciado que los empresarios norte americanos pierdan interés en una mentalidad exportadora, por la magnitud de los mercados internos.

Los efectos de esto en los flujos de mercancías han sido significativos, y en algunos casos han producido la ruptura de los sistemas de transporte marítimo de las empresas navieras; por lo que los Estados Unidos experimentan un fenómeno de preferir lo extranjero a lo nacional, aun cuando sea de igual calidad y menor costo. ⁽¹³⁷⁾

En base a lo anterior, se puede señalar que aun cuando la flota estadounidense ha ido creciendo gradualmente, en la actualidad, en comparación con el porcentaje que ocupa a nivel mundial, éste ha ido disminuyendo; no obstante, su incremento ha sido considerable en cuanto a Tonelaje de Peso Muerto se refiere, ya que a 1981 la flota mercante de este país se encontraba integrada por 5869 buques de todos tipos, con un total de 24.1 millones de TPM; y a 1986, este tonelaje fue incrementado a 28.9 millones de TPM, que correspondía a 6496 buques de todos tipos. Esta información puede ser mejor apreciada

(136) Vid Supra; Cuadro 5, p. 114.

(137) Núñez, Sergio, Tendencias de Los Mercados Navieros y Portuarios, Ponencia presentada en el Seminario "Jornadas Iberoamericanas de Transporte Marítimo", del Centro de Estudios Navieros de Chile, celebrado del 28 de septiembre al 3 de octubre de 1987, en Viña del Mar, Chile, p. 6.

da en el siguiente cuadro en el que se detalla la evolución de la flota mercante norteamericana a partir de la presente década, hasta 1986, que es la información disponible:

CUADRO 8

EVOLUCION DE CRECIMIENTO DE LA FLOTA MERCANTE NORTEAMERICANA.
(1981-1986)

(Millones de Toneladas)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
REGISTRO BRUTO	18.9	19.1	19.4	19.3	19.5	19.9
PESO MUERTO	24.1	28.9	29.3	N.D.	N.D.	28.9

N. D. No disponible.

FUENTE: "Estatistical Tables" 1981, 1982, 1983, 1986; Published by Lloyd's Register of Shipping.

A este respecto, cabe señalar que en la actualidad se dice que menos de 500 buques de propiedad privada estadounidense⁽¹³⁸⁾ cruzan el océano actualmente, y por otro lado, la flota de la reserva que cuenta sólo con 300 buques para carga general parcelada, incluyendo buques de la Segunda Guerra Mundial, se encuentran en condiciones de navegación comercialmente ineficientes.⁽¹³⁹⁾

Esta situación se debe principalmente a la eliminación de reliquias demasiado viejas que hasta últimos años se hablan venido fomentando activamente, ya que más de 80 buques con bandera de Estados Unidos de armadores privados, - han sido desguazados en los últimos años.⁽¹⁴⁰⁾

(138) Los E.U., poseen un concepto basado en una economía centralizada, donde todos los bienes y servicios pertenecen a particulares, existiendo un derecho de propiedad muy fuerte.

(139) Flota Mercante de Estados Unidos, ALAMAR/Informativo No. 452, Quincenal, - Montevideo, Uruguay, del 9 al 22 de abril de 1984, p. 6.

(140) Industria Naval, ALAMAR/Informativo, No. 476, Quincenal, Montevideo, Uruguay, del 1° al 15 de abril de 1985, p. 13.

No obstante, es de destacar que este sector no ha sido del todo de ca id ad o por este pa ís, ya que los intereses norteamericanos han con trib uido de forma mayoritaria al desarrollo de las flotas de con ve ni encia, a través de sus transnacionales, las cuales transportan una parte considerable del tonelaje mundial. A este respecto, cabe se ñ al ar que tan solo en el caso de Panamá, que concede fácilmente su pa bell ón a los armadores de otros países, se estima que a Estados Unidos corresponde un 45% de la flota panameña. (141)

En este sentido, sería difícil definir la participación real de este país en el transporte marítimo de su comercio exterior, no obstante, en 1981, los buques que integran la flota norteamericana transporta ron sólo un 4% de su comercio exterior, sin incluir los embarques mi lit ares. (142)

4.2.1 El Tráfico Marítimo entre ambos Países.

Como ya se pudo apreciar en apartados anteriores, al analizar las relaciones comerciales de ambos países, para México el intercambio comercial es muy significativo, ya que concentra gran parte de su com er cio ext er io con este país, tanto en importaciones como en ex po rt aciones, mientras que para el comercio exterior de Estados Unidos apenas representa una mínima parte del mismo para con México.

Sin embargo, es importante señalar que aun cuando en el caso de Mé xi co el 90% de su comercio zonal con América Latina es realizado por v ía mar ít ima, al igual que ocurre con el tráfico de mercancías hacia

(141) Batista Diéguez, Delio, Op cit, p. 15.

(142) U. S. Department Of Transportation, Dp cit, p. 154.

Europa, Asia y Africa, no es así con los Estados Unidos y Centro América, hacia y desde, donde es utilizada la vía terrestre para el transporte de la mayoría de productos, objeto del intercambio.⁽¹⁴³⁾

No obstante, en este apartado se presentará el tonelaje total de carga movilizado en el intercambio comercial de ambos países por vía marítima que incluye petróleo y derivados, además de cómo ha ido evolucionando este tráfico de mercancías entre ambos países, a partir de: 1983 a 1986, a fin de tener un panorama general de la actividad marítima desde antes de la entrada en vigor de la "Shipping Act 1984" y después de su entrada en vigor.

CUADRO 9

COMERCIO DE MEXICO CON ESTADOS UNIDOS POR VIA MARITIMA

(Toneladas)

AÑO	TONELAJE DE IMPORTACION	TONELAJE DE EXPORTACION	T O T A L
1983	7 559 082	52 616 859	60 175 941
1984	6 012 124	55 111 617	63 212 515
1985	5 685 657	48 708 215	54 393 872
1986	5 042 635	51 994 877	57 037 512

FUENTE: Dirección General de Puertos, Subsecretaría de Operación, S.C.T.

Como puede observarse en el cuadro anterior el movimiento de mercancías por vía marítima ha venido disminuyendo durante este periodo,

(143) Chávez Gutierrez, Eduardo, Los Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo, Organismos necesarios en el Comercio Exterior de los Países, Tesis Profesional para La Licenciatura en Relaciones Internacionales, UNAM, México, 1983.

no obstante, es importante señalar que los principales productos de importación - que se han venido movilizand^o por vía marítima, son los siguientes: sorgo, soya, - semilla de girasol, maíz, frijol, carbón, fertilizantes, refacciones, maquinaria, - petroquímicos y productos químicos; de los cuales se destacan los graneles agrícolas. Por otro lado, en cuanto a los productos de exportación, sobresalen los siguientes: petróleo y sus derivados, sal, cemento, mineral, azufre, artículos de acero; - entre los cuales se destaca el movimiento de fluidos, como son petróleo y derivados, además de granel mineral.

A este respecto, y a fin de ampliar aun más el panorama antes expuesto, me referiré a la participación de la flota de ambos países; además de la panameña, por considerar que Estados Unidos es uno de los principales armadores de este tipo de pabellón de conveniencia. Para este efecto, se han escogido los años de 1985 y 1986, a fin de tener una idea sobre el panorama general actual.

CUADRO 10

FLOTAS DE INTERES EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL MEXICO ESTADOS UNIDOS Y SU PARTICIPACION POR VIA MARITIMA.

(Toneladas)

BANDERA	1985			1986		
	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	T O T A L	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	T O T A L
	5 685 657	48 708 215	54 393 872	5 042 635	51 994 877	57 037 512
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
MEXICANA	934 129	480 414	1 414 543	811 161	560 523	1 371 684
%	16.4	.9	2.7	16.0	1.0	2.4
U.S.A.	158 139	1 571 995	1 730 134	56 051	1 414 990	1 471 041
%	2.7	3.2	3.1	1.1	2.7	2.5
PANAMEÑA	940 201	10 117 418	11 057 619	1 006 892	8 085 364	9 092 256
%	16.5	20.7	20.3	19.9	15.5	15.9
OTRAS	3 653 188	36 538 388	40 191 576	3 168 531	41 934 000	45 102 531
%	64.2	75.0	73.8	62.8	80.6	79.0

FUENTE: Dirección General de Puertos, Subsecretaría de Operación, -
S.C.T.

Tal como se observa en el cuadro anterior, la participación de nuestra flota mercante en nuestras exportaciones es mínima en proporción a nuestras importaciones. Ahora bien, si analizamos la participación que tiene en estas cantidades una de las principales empresas navieras que por su tonelaje mercante con que cuenta y que aporta a nuestra flota nacional, por lo que está considerada como una de las de mayor relevancia en el país, como es el caso de *Transportación Marítima Mexicana, S.A.*, dicha participación resulta considerablemente inferior al volumen movilizado, ya que en importaciones esta empresa movilizó principalmente café y cerveza entre otros, con un total de 47 922 toneladas que equivalen a un 0.95% durante 1986.

Y en exportaciones, sólo 3 477 toneladas que equivalen a un 0.01% durante ese mismo año. En total podemos decir que su participación en el comercio exterior con este país correspondió apenas a un 0.09%⁽¹⁴⁴⁾

Por otro lado, en el cuadro antes presentado, se observa que la participación de la flota mercante mexicana ha oscilado de un 2.5% a un 2.7% en el transporte de sus mercancías, sin embargo, es importante hacer notar que en estos datos no se incluye la participación de los buques inscritos en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, mecanismo citado en el Capítulo II, ya que los mismos portan bandera de otros países, al encontrarse en proceso de abanderamiento. No obstante, se estima que los mismos tienen una participación del 4.0% en el movimiento del comercio exterior nacional,⁽¹⁴⁵⁾ cantidad que habría que a

⁽¹⁴⁴⁾ Datos obtenidos por la empresa *Transportación Marítima Mexicana, S.A.*

⁽¹⁴⁵⁾ Datos obtenidos de la Oficina del Padrón de Abanderamiento Mexicano, de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T., durante 1985.

dicionarse a la que corresponde a la flota mercante nacional.

*Adicionalmente, en el cuadro antes presentado se contempla un rubro correspondiente a la participación de buques de bandera panameña, - por considerar que aun cuando se desconoce la cifra exacta con la - que Estados Unidos participa en esta flota, como se ha mencionado - anteriormente, si se considera que es una participación considera-
ble la que corresponde a los intereses norteamericanos; por lo que la cifra de su participación señalada en el cuadro anterior, corres-
pondiente al 3.1% o 2.5% actual, no resulta del todo precisa. Eso - sin considerar la participación en otros tipos de bandera de conve-
niencia.*

*No obstante, considerando los anteriores factores, la participación de la flota mercante de ambos países en su comercio marítimo, resul-
ta totalmente inferior en proporción al de otras banderas que al fi-
nal de cuentas son las que resultan favorecidas por dicho transpor-
te con sus correspondientes flotas.*

*Esta situación no resulta tan grave para Estados Unidos, ya que co-
mo se ha podido apreciar, este país procura una política marítima -
comercial muy estricta, en pro de sus intereses económicos, y al -
considerar que como se ha venido mencionando las exportaciones de -
Estados Unidos a México representan una mínima parte de su comercio
exterior, por lo que con ello México ya se encuentra en una situa-
ción de desventaja automáticamente, por estar en una situación con-
siderablemente dependiente con aquel país.*

4.2.3 Principales Puertos de Movimiento.

En el esquema general del desarrollo marítimo, el puerto tiene un lugar de singular importancia, ya que es la puerta de entrada a tierra firme y, asimismo, el umbral que permite llegar hasta la fuente inagotable de riqueza que el mar constituye. En este sentido, todo país que aspire trascender más allá de su frontera física y disfrutar de los bienes que las actividades marítimas conceden, necesariamente deberá otorgarle una adecuada solución a sus problemas portuarios. (146)

Se puede decir que la importancia económica de los puertos radica en la realización de cuatro funciones fundamentales:

- a) Como lugar de operaciones de carga y descarga de las mercancías.
- b) Como lugar de almacenamiento de las mismas.
- c) Como centro de transformación de las mercancías para su expedición una vez transformadas.
- d) Como núcleos de contratación mercantil. (147)

Antes de introducirnos en el tema, es importante aclarar que el factor determinante para que la carga se mueva en los puertos, es necesario que ésta se produzca o consuma en volúmenes suficientemente grandes para que justifique su transportación por la vía marítima. En este sentido y en base a lo anterior, los puertos tendrán el carácter de centros de contratación mercantil, o sea como centro donde la mercancía es recogida después de recibida o antes de su embarque.

(146) Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Reforma Portuaria, 1980, SCT, p. 13.

(147) Batista-Díezguz, Delio y García García, Luis, Op cit, p. 64.

que.

Dichas mercancías pueden ser entregadas al destinatario inmediatamente después de extraídas del buque e incluso dentro de su bodega o sobre cubierta, pero con mayor frecuencia son conducidas a lugares de almacenamiento o depósito, tanto desde el punto de vista fiscal, como para su identificación, recuento y entrega.

Los puertos como cualquier otro de los elementos que participan en el comercio de mercancías y servicios, operan en un mercado de oferta y demanda, por que están sujetos a competencia; el grado de ésta se da en función de la situación geográfica, que determina el que pueda o no ofrecer alternativas en el movimiento de las cargas que se reciben o envían. Por consiguiente, las características de la -- competencia entre los puertos de la zona o área en que se generan -- los movimientos de carga es un factor determinante en el tráfico marítimo. (148)

Por lo que respecta a la navegación a la que prestan sus servicios, los puertos son de dos clases: puertos interiores o de cabotaje, o sea entre puertos nacionales y, puertos de altura o internacionales, que son aquellos habilitados para prestar servicios a la navegación internacional, éstos últimos suelen ser mixtos. (149)

Por otro lado, adicionalmente a lo anterior cabe señalar que en el desarrollo de un puerto, también desempeña un papel importante los

(148) Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, *Op cit*, p.126.

(149) Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, Editorial Herrero, México D. F., 1a. Edición p. 144.

aspectos náuticos, el movimiento de los buques en las zonas de aproximación y acceso, las maniobras dentro del puerto y las operaciones de atraque en las terminales; ⁽¹⁵⁰⁾ a este respecto, cabe señalar que actualmente, debido a la evolución de la técnica de los transportes y a la tecnología moderna, se requieren instalaciones de manipulación de la carga tan especializadas, que sólo los países desarrollados han podido destinar a sus puertos, tal es el caso de Estados Unidos, sin embargo en países en vías de desarrollo, en la mayoría de los casos existe la falta de planificación adecuada nacional, ya que se permite que un producto determinado que requiere ciertos cuidados su transporte, se distribuya entre una serie de puertos, lo que significa que cada puerto sólo estará en condiciones de instalar un equipo de capacidad reducida, lo que ocasiona que cada puerto tendrá que realizar grandes inversiones en terminales que se utilizarán por debajo de su capacidad. ⁽¹⁵¹⁾

Si bien es cierto que los países de lento desarrollo no están urgidos aun en incorporarse a los más sofisticados sistemas de operación, dado el volumen que operan y la frecuencia con que lo hacen no lo exigen, además al considerar que sus flotas no son tan actualizadas a la tecnología moderna.

No obstante, las actividades comerciales a nivel internacional para los efectos de las operaciones portuarias pueden dividirse en dos grandes grupos, las relacionadas con cargas en lotes y las homogé-

(150) ONU, Comisión de las Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo - (UNCTAD), "Desarrollo Portuario, Manual de Planificación para Los Países en desarrollo, Segunda Edición Revisada y Aumentada", TD/B/C.4/175/ Rev. 1, Naciones Unidas, p. 76.

(151) Ibidem, p. 5.

neas en grandes volúmenes; cabe señalar que las primeras constituyen en nuestro país la forma predominante por el número de transacciones. Esto se debe a que en general en México las instalaciones portuarias se caracterizan por ser inadecuadamente aprovechadas por su escasa relación con las necesidades reales de movimiento de carga, programas de mantenimiento insuficientemente atendidos, además de maniobras lentas. Esto podría atribuirse a nuestro reciente proceso de desarrollo que ha tenido nuestro país en esta materia. (152)

Los primeros muelles adaptados, sirvieron a los barcos de pesca, antes que pudieran construirse los que pudieran aprovechar los barcos mercantes que tuvieron que esperar obras más complejas, hasta que poco a poco fueron establecidos algunos puertos para este efecto, uno de ellos llegó a ocupar un lugar de importancia, como fué el caso de Tampico, que al establecerse definitivamente en el puerto las compañías petroleras trajeron como consecuencia un incremento en las actividades mercantiles y un aumento considerable en las maniobras -- portuarias, colocándolo como el de mayor importancia del país. (153)

México cuenta con 34 puertos, en los que se moviliza tanto carga de altura como de cabotaje, y que se encuentran ubicados en los litorales Pacífico, Golfo de México y el Caribe.

Por su importancia en el movimiento de carga en el comercio exterior de México con otros países, destacan los siguientes puertos, según la carga movilizada, incluyendo petróleo:

(152) Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Op cit, p. 25.

(153) Ibidem, p. 55

PUERTO	CARGA MOVILIZADA
COATZACOALCOS	Petróleo, roca fosfórica y minerales.
CIUDAD DEL CARMEN	Acette de petróleo.
DOS BOCAS	Petróleo.
SALINA CRUZ	Principalmente petróleo crudo.
TAMPICO	Petróleo y mineral.
MORRO REDONDO EN	
ISLA DE CEDROS	Sal de exportación.
VERACRUZ	Carga general.
MANZANILLO	Mineral.
SANTA ROSALIA	Mineral de exportación.
TUXPAN	Gasolina y contenedores.
GUAYMAS	Movimiento de granos.
LAZARO CARDENAS	Varios.
MAZATLAN	Movimiento de carga general.
ENSENADA	Láminas, carga general, algodón.
PROGRESO	Granos. (154)

Hasta 1981 escalaban puertos mexicanos 75 líneas navieras extranjeras, 3 navieras nacionales y la Naviera Multinacional del Caribe - (NAMUCAR) de la cual México fué accionista, estas líneas permitían vincular a 198 puertos del mundo, entre ellos 19 mexicanos. (155)

En el caso de Estados Unidos, este país cuenta con un número considerable de puertos cuyas instalaciones portuarias son de gran relevancia por su avanzada tecnología, además del volumen de cargas que maneja

(154) Datos obtenidos de la Dirección General de Marina Mercante de la SCT.

(155) Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, SCT, 1981, México.

nejan, se dice que dos tercios de la flota mundial tocan puertos norteamericanos. (156)

Uno de los más importantes puertos de Estados Unidos es el de Nueva York, que es el puerto de salida natural de los Grandes Lagos - del producto agrícola y carbonífero, su red de comunicaciones es - bastante extensa y se considera centro internacional mercantil con una actividad versátil destacada y, desarrollo bancario de influencia mundial. (157) Cabe señalar que este puerto mantiene su liderazgo en algunos indicadores de la actividad portuaria, entre las que se incluye por el valor de la carga manejada, valor por tonelada, número de salidas y diversidad de mercancías. (158)

Por otro lado, en el Estado de Texas se encuentra el puerto de Houston, uno de los principales puertos del país por su magnitud y diversificación, situado en el centro de la región petrolera, su importancia se ve resaltada a través de su historia por el papel que ha desempeñado al facilitar el desarrollo petrolero de los Estados Unidos, así como el mercado de productos petroleros; además, en la actualidad Houston se caracteriza por su gran diversidad y capacidad portuaria.

Otros puertos que se consideran importantes por su ubicación geográfica dentro de la zona industrial del país, se destacan los locali-

(156) Burkhalter, Larry, Cambios Estructurales en el Transporte Marítimo, Ponencia presentada en el "Seminario sobre Cambios Estructurales en la Cadena del Transporte Internacional y sus Consecuencias en las Políticas de los países de América Latina", organizado por la CEPAL y La SCT en México, D. F., p. 45.

(157) Batista Diéguez, Delio y García García Luis, Op cit, p. 67.

(158) Burkhalter, Larry, Op cit, p. 49.

zados en el Atlántico y por los Grandes Lagos, al noroeste del país, a lo largo del Atlántico, con los puertos de Boston, Filadelfia, Baltimore y Mobil.

Por otro lado, el puerto de Miami está considerado como uno de los de mayor relevancia a nivel internacional, ya que la mayor parte de importaciones y exportaciones del mundo pasan por este puerto. ⁽¹⁵⁹⁾

Cabe señalar que por la avanzada tecnología de sus instalaciones, el puerto de Los Angeles ha llegado a tener gran importancia, a lo largo de su desarrollo, el cual tiene sus orígenes desde 1872, y en -- 1908, cuando hicieron obras en el puerto, se instalaron vías férreas; posteriormente en 1929, se ganaron al mar nuevos terrenos y cuando abrió el Canal de Panamá, aumentó considerablemente el tráfico, que se duplicó tres veces más entre 1920 y 1930, alcanzando un máximo -- de 26 millones de toneladas, de las cuales 21 millones correspondían a importaciones de petróleo.

A partir de 1947, el desarrollo del puerto obedeció sobre todo a la necesidad concreta de proporcionar instalaciones especializadas para determinadas compañías de navegación, en particular una terminal de cereales a granel, terminales especiales para petroleros, y una terminal para chatarra metálica, así como nuevas zonas de almacenamiento y edificios para aduanas. ⁽¹⁶⁰⁾

Ahora bien, independientemente de que sólo se han mencionado los puertos de mayor relevancia que para cada país tiene en el desarrollo de su comercio exterior, me referiré ahora a los principales -- puertos de movimiento de mercancías de ambos países en su intercambio ⁽¹⁵⁹⁾ Burkhalter, Larry, *Op cit*, p.46.
⁽¹⁶⁰⁾ ONU, UNCTAD, Desarrollo Portuario, ..., p.73.

bio comercial; en el caso de México, son utilizados 22 puertos de los 34 existentes, de los cuales los principales puertos utilizados para el envío de mercancías, incluyendo petróleo y sal a granel con destino a Estados Unidos, son los siguientes:

CUADRO 11

PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS PARA EL ENVÍO DE MERCANCIAS A ESTADOS UNIDOS.

P U E R T O	P R O D U C T O	D E S T I N O
COATZACOALCOS	Petróleo	HOUSTON, LAKE CHARLES y FREEPORT
CIUDAD DEL CARMEN	Aceite de Petróleo	DELAWARE, HOUSTON y PASCAGOULA
DOS BOCAS	Petróleo	LOOP Y HOUSTON
TAMPICO	Cemento, Yeso y Carga Gene- ral	HOUSTON, NUEVA ORLEANS y WEST - PALM BEACH
SANTA ROSALIA ^{a)}	Gasolina y Contenedores	HOUSTON Y NUEVA ORLEANS

a) Cabe señalar, que adicionalmente a los puertos antes mencionados intervienen en este comercio, pero en una menor proporción los puertos de Rosarito, Isla de Cedros, Mazatlán, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz, Minatitlán, Progreso, Yukalpetén, Isla Mujeres y Cozumel.

FUENTE: Unidad de Estadísticas, de la Dirección General de Marina Mercante, de la Subsecretaría de Operación, de la S.C.T.

Por otro lado, los principales puertos norteamericanos utilizados para el envío de mercancías a México, son los siguientes:

CUADRO 12

PRINCIPALES PUERTOS NORTEAMERICANOS PARA EL ENVIO DE MERCANCIAS A MEXICO.

P U E R T O	P R O D U C T O	D E S T I N O
NUEVA ORLEANS	Granos, Sorgo, Soya, Mafz, Carbon y Carga General.	VERACRUZ, TAMPICO y TUXPAN
HOUSTON	Carga General y Granos.	VERACRUZ, TAMPICO y COATZACOALCOS.
LOS ANGELES	Carga General, Chatarra y Fludfos.	MANZANILLO y ROSARITO.
BROWNSVILLE	Granos y Carga General	VERACRUZ, TUXPAN Y PROGRESO
CORPUS CRISTI	Granos, Tubos y Carga General.	TUXPAN, TAMPICO y COAZACOALCOS
TAMPA ^{a)}	Roca Fosférica	COATZACOALCOS y MAZATLAN

a) Adicionalmente a los puertos norteamericanos antes señalados, participan en este comercio en menor proporción que los antes señalados, los siguientes puertos: Texas, Bayton, Loop, Nueva York, Pila delfia, Port Arthur, Nederland, Harbor Island, Long Beach, San Diego, Duluth, Gariville, Morgan, Gramercy, Destrehan, Baton Rouge, Chalmete, Burnside, Miami, Cabo Cañaverall, West Palm Beach, Jacksonville, Port Everglades, Pensacola, Nueva Jersey, Portland, Tacoma, Mobil y Norfolk.

FUENTE: Unidad de Estadísticas, de la Dirección General de Marina Mercante, de la Subsecretaría de Operación, de la S.C.T.

A este respecto, es importante señalar que para el caso de los puertos norteamericanos, éstos no sólo son utilizados para el envío o recepción de mercancías, sino también como puertos de transbordo, - tal es el caso del puerto norteamericano de Houston que esta siendo utilizado por la empresa Naviera Tecomar, S.A., que cuenta con una terminal privada para contenedores en Tuxpan, la cual hace escala - en Houston en su tráfico entre México y Europa. ⁽¹⁶¹⁾ Como este caso

(161) Tráfico México-Estados Unidos, ALAMAR/Informativo, No. 492, - Quincenal, Montevideo, Uruguay, del 1° al 15 de diciembre de 1985, p. 12.

existen algunas otras empresas que actúan de manera similar. Además en los puertos mexicanos debido a que los costos por maniobras portuarias son sumamente elevados para la eficiencia y rapidez de los servicios que se prestan, lo que ha motivado frecuentemente que grandes volúmenes de carga de importación o exportación se desvíen hacia puertos de los Estados Unidos, por lo que esto implica una mayor actividad en los mismos, afectando el desarrollo del transporte marítimo en México.

4.3 LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.

Considerando que se han tratado de analizar los principales elementos que componen la actividad marítima entre ambos países y, los problemas implícitos en este sector, en especial en el caso de México, me referiré ahora a las conferencias marítimas, que aunque ya en otros Capítulos de este trabajo se ha hecho mención a las mismas, respecto a qué son, y como surgen; en este apartado se ha concentrado mayor información a fin de tener un panorama general de cómo operan en nuestro país estos mecanismos, establecidos y regulados conforme a la Convención Internacional sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de la cual México es parte.

Como ya se ha hecho mención en el Capítulo 2, en este trabajo se ha escogido la definición aplicada por la UNCTAD, toda vez que según especialistas en la materia resulta más que menos acertada en lo económico, ya que una conferencia es un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan atendiendo a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares.⁽¹⁶²⁾

(162) Hérrandez Izal, Santiago, El Flete en el Transporte Marítimo, Contratación y Tarifación, Gráfica Salvá, 1980, Barcelona España, p. 47.

Uno de los principales intereses que conllevan a una empresa naviera a ser miembro de este tipo de mecanismos, los cuales en ocasiones son los mismos que para el mercado, pueden ser: determinadas cuantías de ingresos de posible percepción por la naviera miembro; la posibilidad de operar en áreas determinadas con garantías estimadas de liberación de la competencia, la contemplación de poder portear cantidades diversas de mercancías en la unidad de tiempo; la posibilidad de concurrir a una determinada clase de tráfico; la existencia actual de competencia y la posibilidad de eliminar a una parte de ella; y por último, la intención de compensar defectos de gestión, que de otro modo serían difíciles de corregir.

Las conferencias se integran principalmente por líneas navieras privadas, vinculadas por un acuerdo común o acuerdos entre sí. Este acuerdo establece la estructuración de la conferencia, las obligaciones de los miembros y las condiciones en la que se aceptará la carga. Asimismo, señala las funciones de cada uno de los órganos de la conferencia que usualmente son: Presidente, Secretaría, Comités, -- miembros de pleno derecho y ordinarios. (163)

El citado cuerpo tiene por misión, como conferencia, concertar en nombre propio o con terceras partes, pactos contractuales (los llamados de fidelidad) que comprometen a dichos terceros a determinados comportamientos en relación directa con los miembros de la conferencia. (164)

Se denominan Conferencias Abiertas a aquellas en que a la petición (163) O.N.U., UNCTAD, "Prácticas de Las Conferencias y Grados de Adecuación de Los Servicios de Transporte Marítimo" TD/B/C.4/62, p.p. 13-17.

(164) Hernández Yzal, Santiago, Op cit., p. 51.

de admisión en calidad de miembro por parte de una compañía o línea de navegación independiente, sigue la admisión como miembro de la conferencia, en tanto existe manifestación de la intención del solicitante de cumplir con la reglamentación interna de la conferencia.

Conferencia Cerrada es aquella en que con razón fundada o sin ella, el criterio de los miembros es de no admitir ninguna otra compañía independiente como miembro de la conferencia. (165)

A este respecto, cabe señalar que ésta última ha tenido una marcada oposición para poder actuar debido a determinados elementos ocasionales del mercado, o por los propios gobiernos; tal es el caso de Estados Unidos, que como se pudo observar en el Capítulo anterior, se oponen a cualquier pacto o acuerdo que resulte en una fórmula exclusiva o preferencial, en tanto surja una discriminación injusta de compañías porteadoras, cargadoras, exportadoras, puertos o entre exportadores de los Estados Unidos, o los socios extranjeros.

En una conferencia se indica el área de origen y el de destino, y constan de un número relativamente bajo de miembros; y las líneas de navegación participan normalmente en un número, asimismo, relativamente bajo de conferencias. Cuando mayor sea el número de miembros, mayor es la posibilidad de que haya desigualdades básicas entre las líneas miembros de aquellas.

A este respecto, es importante hacer referencia a los "pools", que son pactos que en una forma o en otra se hayan siempre inscritos en

(165) Ibidem, p. 54.

las conferencias de fletes, acerca de los cuales se matiza su condición de salidas, además se caracterizan por que rebasan el exclusivo marco de los tipos de fletes establecidos en las tarifas de las conferencias.

Los volúmenes de tráfico porteados y los ingresos conseguidos se remiten periódicamente a la secretaría de la conferencia, que llevará una clasificación continua de cada línea dentro del "pool", (166)

Sin embargo, como ya ha sido analizado anteriormente, este tipo de mecanismos tienen una tendencia al monopolismo, que se distingue - por la tendencia a convertirse en árbitros de las soluciones para el tráfico con el área de destino de la conferencia, lo cual es con- siderado por los usuarios como perjudiciales, principalmente por el nivel de fletes que aplican durante cualquier período.

Dicho monopolio ocasiona que el poder de negociación se vea mermado frente a ellos; asimismo, no son favorables para los países en desarrollo, con motivo de las dificultades que encuentran para que sus flotas logren ingresar y participen significativamente debido a la desigualdad existente entre el tonelaje de su flota y el de los -- países desarrollados.

Es por ello que, si se analiza el ámbito de los países en vías de desarrollo dentro de este campo, podría decirse que este tipo de países tendrían en las cargas de su comercio exterior las posibili- dades potenciales de empleo requerido para sus flotas propias; sin embargo, el desarrollo de una marina mercante propia supone un extra

(166) ONU, UNCTAD, Prácticas de las Conferencias..., p.16.

ordinario esfuerzo por parte de un país subdesarrollado, en virtud de las cuantiosas inversiones, apoyo industrial y recursos humanos - altamente calificados que se requieren. Es por ello que en este sentido los ha llevado a dos posiciones bastante extremas, que han sido:

- El afán de llegar a disponer de una flota mercante propia, y
- El deseo de controlar de cualquier modo los fletes de entrada y salida de mercancías, interesantes para los referidos países. (167)

Sin embargo, los tráficos marítimos entre los países subdesarrollados y los capitalistas desarrollados se encuentran bajo el control de conferencias, cuyos participantes en la inmensa mayoría de los casos, son las líneas navieras de éstos últimos; por lo que se considera que las líneas de conferencias constituyen un serio obstáculo para que la incipiente flota tenga garantizadas sus posibilidades de empleo. De ahí la redacción del multicitado Código de Conducta, que como ya ha sido analizado surge como un ordenamiento jurídico que regula las prácticas y funcionamiento de las conferencias - marítimas que sirven al comercio exterior entre dos países miembros, estipulando que las líneas nacionales tendrán opción de pertenecer como miembro de pleno derecho a las conferencias que sirvan a puertos nacionales. (168)

Para tener una idea del grado de proliferación de este sistema de -

(167) ONU, UNCTAD, Prácticas de las Conferencias..., p. 16.

(168) Sistema de Consultas entre los Consejos de Usuarios y las Conferencias Marítimas, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, - S.C.T., 1981, México, p. 25.

organización del transporte marítimo, baste señalar que en 1970, - servían a Europa 68 conferencias con 787 líneas; a Asia 60 conferencias con 1140 líneas; a África 19 conferencias con 215 líneas; a América 65 conferencias con 561 líneas y a Oceanía 14 conferencias - con 113 líneas. (169)

Quiere ello decir que los tráficos europeo y asiático están considerablemente más conferenciados que el americano, lo cual es cosa - sabida en la vida práctica, en parte, por las limitaciones que implica el régimen de la "Federal Maritime Commission" de los Estados Unidos, y en parte por la abundancia de "outsiders" en otros sectores, en especial hacia América del Sur.

Las conferencias marítimas que tienen servicios desde y hacia puertos mexicanos, así como las líneas nacionales que forman parte de - ellas, son 11 conferencias marítimas o acuerdos que ofrecen sus servicios en puertos mexicanos, de las cuales en 8 de ellas participa sólo una línea nacional, la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A.; en las otras tres no participa ninguna línea nacional, pero no por negativa o rechazo de esas conferencias, sino por que esto no ha sido solicitado por las navieras nacionales, por lo que -- aun cuando gozan de los beneficios establecidos en las regulaciones del Código de Conducta, esto no ha sido del interés de las empresas navieras mexicanas, ya que no se encuentra a su alcance por la carencia de una flota suficiente para los tráficos de este tipo de mecanismos.

(169) Hernández Yzal, Santiago, Op cit, p. 51.

En este sentido, los acuerdos y conferencias que sirven a puertos mexicanos son los siguientes:

CUADRO 13

ACUERDOS Y CONFERENCIAS DESDE Y HACIA PUERTOS MEXICANOS.

CONFERENCIA	AREA QUE CUBRE	PARTICIPA LINEA NACIONAL	EXISTE ACUERDO DE POOL.	% DE LINEA NACIONAL EN EL POOL
The Association of West India Trans-Atlantic - Steamship (WITASS) Mexican Section.	De puertos mexicanos del Atlántico, a puertos de Escandinavia, norte del continente, Reino Unido, Francia y puertos de Italia y viceversa.	si	no	no
(WITASS) General Section.	De puertos del Continente Europeo, Escandinavia a puertos de Isla del Caribe, Venezuela y Centroamérica, a puertos mexicanos del Pacífico a excepción de Ensenada.	si	no	no
Conferencia Merci Mexicano.	Servicios de puertos de Italia, Portugal, Francia en el Mediterráneo, a puertos de México en el Atlántico, en ambos sentidos.	si	si	2.96% desde Italia. Inactivos desde Marsella.
Japan Mexico Freight Conference (JMFC)	Puertos de Japón a puertos mexicanos de ambos litorales. En 11 puertos: Acapulco, Ensenada, Manzanillo, Lazaro Cárdenas, Guaymas, Veracruz, Mazatlán, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Progreso y Tampico; y viceversa.	si	si	50% a puertos mexicanos en el Pacífico.
Guaymas Association Agreement.	Puertos de México en el Pacífico (excepto Ensenada) a puertos de Japón	si	si (sólo se controla el algodón)	50%

CONFERENCIA	AREA QUE CUBRE	PARTICIPA LINEA NACIONAL	EXISTE ACUERDO DE POOL.	% DE LINEA NACIONAL EN EL POOL
Ensenada-Japan Freight	De Ensenada a puertos de Japon.	si	si (sólo se controla el algodón)	50%
Central América Mexico Association Lines (CAMEX)	Puertos de Centro América y México en el Pacífico a puertos del Lejano Oriente (excepto Japon y China).	si	no	no
Korea-Mexico Freight Conference	Puertos de Korea a puertos de México, en el Pacífico y Golfo.	si	no	no
Conferencia Centro Americana (CONCA)	Puertos de Italia y sur de Francia al Caribe, Centro América y México en el Pacífico.	no	no	no
Conferencia España, Caribe, Centro América (CONECA)	Puertos de España al Caribe, Centro América y México en el Pacífico.	no	no	no
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference	Puertos de Estados Unidos y Canadá en el Pacífico West Indies, y puertos de América del Sur, excluyendo Brasil, Argentina, Uruguay y las Bahamas.	no	no	no

FUENTE: Sección de Transportes Marítimos, Lacustres y Fluviales, de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, (datos correspondientes al mes de enero de 1984).

Con respecto al cuadro anterior, podemos observar que en los casos que cuenta con acuerdos de "pool", la línea nacional participante - que es Transportación Marítima Mexicana, S.A., en todos los casos,

cuenta con un 50% de participación, excepto en la Conferencia Merci Messico, donde sólo tiene el 42.96%.

En este sentido, es importante mencionar que de las conferencias y acuerdos antes señalados, puede decirse que la de mayor importancia es la conferencia "The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines" (WITASS), por cubrir un área extensa.

Como aspecto importante en los servicios que prestan las conferencias podemos decir que el mayor movimiento se registra en los puertos del Golfo de México, como lo demuestra el hecho de que el mayor número de líneas tocan puertos de Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos principalmente, hacia puertos norteamericanos del Golfo de México y del Atlántico, puertos europeos, sudamericanos y del Caribe, destacándose por su participación en las diversas conferencias las líneas de bandera japonesa, estadounidense, brasileña y holandesa entre otras. (170)

Sin embargo, la situación actual de las conferencias es bastante difícil, toda vez que a principios de los setentas ya se observaba la progresiva especialización de buques y, por otro lado, el transporte aéreo, matizaban considerablemente las circunstancias operativas de los buques y la discriminación hacia la aplicación de tipos de fletes que eran independientes de los resultados de los análisis de costos, lo que ha ocasionado un enorme incremento que está teniendo el servicio del transporte marítimo fuera de las conferencias, apoyándose en la disolución de éstas.

(170) Gallegos Meras Cecilia M. C. y Bertha E. de Valle, Los Convenios Bilaterales de Transporte Marítimo y la Reserva de Carga en el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, Tesis para la Licenciatura en Relaciones Internacionales, UNAM, México, D.F., 1985, p. 30.

Un factor crítico para las conferencias ha sido en los años transcurridos de la década de los setentas, el de la contenedorización, siendo que el transporte mediante contenedores tiene su más racional versión en el condicionado puerta-puerta, por lo que ha tenido que asociarse en cualquier forma a intereses terrestres del transporte mediante contenedores, con una directa aplicación de los conceptos jurídicos del transporte directo, unitario multimodal; de ahí la necesidad de regular la actividad de las líneas no conferenciadas.

4.4 ANALISIS PROSPECTIVO PARA LA CELEBRACION DE UN CONVENIO BILATERAL MEXICO-ESTADOS UNIDOS.

Considerando los elementos hasta ahora analizados en este Capítulo, - nos podemos percatar a simple vista, que en virtud de la vecindad y de las estrechas relaciones que en diversas materias se mantienen con - los Estados Unidos, tanto de índole político, como a su vez económica, se presenta para México una situación de dependencia cada vez más aguda frente al país vecino; ya que como se ha podido apreciar, Estados Unidos es nuestro principal socio comercial, tanto por la compra de productos de primera necesidad, como por las ventas masivas de nuestra principal fuente de producción, como lo es el petróleo.

Lo anterior ha sido demostrado anteriormente en el hecho de que para México esta relación es vital, toda vez que representa el 66% de nuestras exportaciones y el 63% de nuestras importaciones totales; en tanto para Estados Unidos resultan sólo complementarias; al darse apenas un porcentaje del 5% tanto en exportaciones como en importaciones; lo que constituye una situa

ción de gran desventaja para México, al considerar que estamos hablando de una de las primeras potencias hegemónicas con la que difícilmente podríamos competir y mucho menos aplicar medidas que impongan una reciprocidad internacional en cualquiera de sus prácticas, sean comerciales o de cualquier otra índole.

En este sentido, considerando lo anterior, podríamos decir que las políticas orientadas al desarrollo del país que usualmente son emprendidas para ese efecto, en su gran mayoría podrían estar expuestas a una serie de reacciones que en un momento dado de afectar -- los intereses norteamericanos expansionistas pueden ser aplicadas -- por el país vecino, el cual dado el poder que ejerce en naciones en vías de desarrollo como la nuestra, tendría la capacidad suficiente para ocasionar graves perjuicios a las mismas, directa o indirectamente, es por ello que muchas medidas no han podido ser aplicadas plenamente en su búsqueda del tan deseado desarrollo.

Un ejemplo claro de esta situación se ha observado a través del análisis del tema que hoy nos ocupa que corresponde sólo a uno de los sectores del transporte, como lo es el marítimo, el cual, no ha que dado exento de esta situación, y para muestra de ello, baste referirnos a la "Shipping Act 1984", que ya ha sido analizada y la cual contiene una serie de disposiciones que en un momento dado se encuentran a expectativa de ser aplicadas contra cualquier práctica que atente contra los intereses comerciales norteamericanos, aun cuando éstos rebacen su ámbito de aplicación aprovechando su poder hegemónico que ejerce.

En este sentido, considerando lo anterior y a efecto de contrarrestar los efectos que ya de por sí padecen los países en vías de desarrollo por la gran cantidad de divisas que tienen que pagar para el transporte de su comercio exterior debido a las deformaciones existentes en el mercado internacional de fletes marítimos ocasionados por países más poderosos, además de toda una serie de situaciones que podrían provocar los nuevos mecanismos establecidos en la citada Ley, lo que haría cada vez más difícil alcanzar el desarrollo del transporte marítimo, tan importante para el desarrollo del comercio exterior de estos países, en este punto basado en el caso de México y a manera de conclusión, se analizarán las posibles medidas que coadyuven a una relación equilibrada en las prácticas que comprenden este sector, considerando los elementos hasta ahora analizados y sin perder de vista el objetivo fundamental de fomento a la marina mercante de México.

A este respecto, cabe señalar que aun cuando en la actualidad no se ha presentado ningún problema en la materia con este país, ya que hasta la fecha México no ha aplicado ninguna medida que obstaculice el desarrollo de las políticas de libre comercio implantadas por el país vecino; y al considerar además que debido a la falta de una flota que satisfaga las necesidades de transporte del comercio exterior mantiene una puerta abierta a todo tipo de banderas para dicho transporte, a excepción de los tráficos contemplados en los convenios bilaterales. Esta armonía, podría verse lesionada por alguno de los mecanismos utilizados en los esquemas de fomento a la marina mercan

te nacional, ya que si bien es cierto que México promueve la marina mercante nacional apoyando a las empresas navieras a través de ciertos mecanismos, como son: los Estímulos Fiscales, el Padrón de Abanderamiento Mexicano, los Convenios Bilaterales de transporte marítimo con algunos países y la aún no aplicada reserva de carga, además de otros apoyos, esto no ha sido suficiente para lograr importantes avances en la materia, ya que como se ha podido observar el avance ha sido muy lento en los últimos años a pesar de las medidas antes señaladas.

Lo anterior, en parte se atribuye a las cuantiosas inversiones que requiere este sector, aunado a la gran crisis económica por la que atraviesa el mundo, sin embargo, esta justificación no resulta del todo válida, toda vez que en lugar de retomar dicho criterio para apoyarse en la falta del desarrollo de este sector, se requieren medidas más enérgicas y cuidadosamente diseñadas que además de afrontar esta situación, coadyuven al desarrollo del comercio exterior y garanticen el interés de este negocio por inversionistas mexicanos particulares, lo cual podría lograrse a través de la puesta en marcha de la reserva de carga que ya se encuentra establecida en la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto, y que sería para su transportación en buques de bandera nacional.

A este respecto, cabe señalar que la falta de seguridad y estabilidad en el aprovechamiento de las embarcaciones, así como el acceso a cargamentos importantes, dificulta la obtención de créditos para

la adquisición de buques, por lo que las reservas de carga apoyarán a los armadores nacionales en la obtención de financiamientos.

Sin embargo, con la aplicación de este importante instrumento para el fomento a la marina mercante, éste podría ser el inicio de una serie de polémicas con el país vecino por su marcada oposición a este mecanismo, por considerar que Estados Unidos como nuestro principal socio comercial involucrado en el transporte de dicho comercio, podría verse afectado no precisamente por la participación de su flota mercante nacional, en la que como hemos podido apreciar su participación es mínima, sino más que nada por sus intereses indirectos que preserva en otros tipos de bandera, como son las de conveniencia, las cuales, por su participación tan considerable, si se vieran afectados, ya que actualmente son las más favorecidas en este comercio bilateral, al considerar que tan sólo los buques de bandera liberiana transportaron en 1985 el 40% y los de bandera panameña el 20.3% del tonelaje total movilizado entre ambos países. (171) lo que significa que gran parte de este porcentaje es movilizado por armadores norteamericanos, quienes si aprovechan ciertamente este comercio.

En este sentido, considerando lo anterior y a efecto de promover una equidad de beneficios, contemplando coadyuvar ambos intereses, cabría la posibilidad de analizar la concertación de un Convenio Bilateral México-Estados Unidos, en el que por un lado, permita a México promover el desarrollo de una flota mercante nacional que permita atender los requerimientos del comercio marítimo del país y reducir los gastos de fletes y salida de divisas a otros países que no tienen ninguna ingerencia en dicho comercio; así como estimular el comercio ex

(171) Datos proporcionados por la Dirección General de Puertos, de la Subsecretaría de Operación, de la SCT.

terior y fortalecer la participación de la marina mercante en el ámbito internacional.

Por otro lado, a Estados Unidos le permitiría tener la opción de negociar y proteger sus propios intereses, concediéndole a su flota mercante nacional un panorama de ciertos privilegios y el derecho a participar en una forma proporcional en el tráfico de mercancías generado por ambos países.

Como ya se ha mencionado anteriormente, México al igual que los demás países en vías de desarrollo han promovido activamente la celebración de acuerdos y convenios bilaterales marítimos a través de los cuales se contemplan una serie de cláusulas específicas para que los embarques se efectúen únicamente en buques de los países participantes, de acuerdo con la disponibilidad de los servicios. A la fecha ya ha recurrido a este tipo de mecanismos con diversos países que por su relevante relación comercial han culminado en la concertación de este tipo de convenios; sin embargo, no se ha dado el caso con Estados Unidos, aun cuando este país es su principal socio comercial, y además ocupa el primer lugar en el movimiento de mercancías por vía marítima; a pesar de que parte de este comercio se realiza por otros medios, dada la cercanía geográfica.

Esto en parte podría atribuirse a que Estados Unidos no apoya la negociación de acuerdos bilaterales de distribución de la carga con gobiernos extranjeros; sin embargo, a la fecha ha concluido tales acuerdos con Argentina y Brasil, para toda la carga y, con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República Popular de Chi-

na para carga a granel, por lo que cabría la posibilidad de llevar a cabo la negociación de un convenio bilateral con México, toda vez que la balanza comercial con éste último, es más elevada que la de Brasil y Argentina. (172)

En este sentido, podemos señalar que el comercio con Estados Unidos por vía marítima ascendió en 1986 a 57 millones de toneladas, correspondiendo 91.16% a las exportaciones y el 8.84% restantes a las importaciones. Las principales ventas a ese país correspondieron a los fluidos de petróleo y derivados que representan el 87.2% de las exportaciones totales, seguido en orden de importancia el mineral a granel, con el 9.3% (cabe señalar que dentro de este rubro se destaca el yeso); el azufre con 1.4%, la sal 1.3% y la carga general que apenas alcanza el .7%. En el renglón de las importaciones, los fluidos de petróleo y derivados representan el 42.3% de los embarques marítimos procedentes de Estados Unidos, mientras que los granos agrícolas representan el 28.4% de ese total; asimismo, el granel mineral, entre los que destacan la roca fosfórica, el carbón mineral, que hacen un total del 21% además de otro tipo de fluidos con un 5.2% y por último la carga general con 3.3%. (173)

Considerando lo anterior, se puede apreciar que de los diferentes tipos de carga movilizada por vía marítima sobresale en este tráfico el transporte de fluidos de petróleo y derivados, que corresponde al rubro de las exportaciones, lo que significa que considerando que la

(172) United States Department of Commerce, Survey of Current Business, February 1988, Volume 68, Number 2, p-p 5-16 and 5-17.

(173) Dirección General de Puertos, SCT, Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga de Buques de 1986, p-p 30-419.

mayoría de las exportaciones constituyen la mayoría de cargas movilizadas en el tráfico bilateral, implicaría que para efecto de la distribución de porcentajes de la carga que se contemplaría en la negociación del Convenio, el petróleo quedaría excluido, por considerar que este producto está sujeto a disposiciones especiales de índole constitucional por el Gobierno Federal. En este sentido, considerando que el resto de la carga de los diferentes tipos, sería en una proporción mínima, el interés de ese país por celebrar el Convenio se vería casi nulificado, toda vez que Estados Unidos sobrepasa ya de por sí la participación de su flota en dicho comercio, conforme a los criterios antes empleados.

En base a lo anterior, considerando la raquítica participación que tiene nuestra flota mercante nacional en dicho comercio en los diversos géneros de carga transportada, que en su mayoría son propiedad o adquiridas por el Gobierno, en especial en este tráfico, sería conveniente y urgente que las Autoridades adopten medidas emergentes que coayuden a salir de esta situación a la marina mercante nacional, aprovechando las medidas existentes que ya la protegen y poniendo en marcha aquellas que aun se encuentran pendientes de ser aplicadas, tal es el caso de la reserva de carga, en la cual si se contemplan las disposiciones necesarias para que este tipo de productos estratégicos tanto por su volumen de transporte, como por su relevancia en dicho comercio, se transporten en buques de bandera nacional. Lo que contribuiría a garantizar la efectividad de todos esos esfuerzos emprendidos por el Gobierno Federal para desarrollar este sector, además de restarle mérito a la participación de otras banderas como son

las de conveniencia.

Sería así como posiblemente podría despertar algún interés a los Estados Unidos por buscar la negociación con nuestro país de un Convenio Bilateral.

CONCLUSIONES GENERALES.

Al concluir este análisis de la Ley de transporte Marítimo de 1904 de Estados Unidos frente a los países en vías de desarrollo, el caso particular de México, se ha podido apreciar la evolución que ha tenido Estados Unidos en la materia, principalmente por su larga trayectoria legislativa orientada al fomento y desarrollo de su marina mercante nacional, desde sus más remotos antecedentes como colonia inglesa, hasta su actual situación como una de las primeras potencias hegemónicas.

Así tenemos que durante la etapa floreciente de los buques de madera para la navegación, esta Nación creció y se desarrolló por sí sola, gracias a la gran cantidad de recursos naturales para la construcción de este tipo de embarcaciones que favorecieron una serie de condiciones económicas para hacerse de una flota mercante que respaldó sus prácticas comerciales, recién iniciada su vida independiente, por lo que la industria naviera llegó a ser predominante, y a marcar sus primeras inquietudes expansionistas.

Sin embargo, a raíz de la sustitución de la madera por el hierro, marcó el inicio de una gran decadencia de la marina mercante norteamericana; y el inicio de una lucha incansable de grandes esfuerzos políticos y económicos del país para recuperar el dominio en esta materia; no obstante, todos los esfuerzos realizados y los programas de ayuda establecidos para este sector fueron inútiles para alcanzar este objetivo, tal como pudo apreciarse a lo largo del primer

Capítulo, en el cual fueron abordadas a grandes rasgos las Leyes de 1845, 1864, 1891, 1916, 1920, 1928 y 1936; todas ellas orientadas a alcanzar un sólo objetivo el desarrollo de una marina mercante, por lo que estaban dotadas de importantes subsidios asignados a este sector.

A este respecto, es de señalarse que de todas ellas la única que logró acercarse al problema marítimo norteamericano, fué la "Merchant Marine Act 1936", a través de la cual se alcanzó el sueño dorado de la supremacía del transporte marítimo, ya que con esta Ley pudo cuatriplicar su flota mercante hasta alcanzar en 1946 el 50.6% de la flota mundial.

Sin embargo una vez alcanzado ese lugar fué difícil para este país mantenerse, por lo que nuevamente inició una larga decadencia, hasta llegar a su actual situación como una marina mercante mucho más cara en proporción a otros servicios ofrecidos por flotas extranjeras, a grado tal que el usuario norteamericano no tenga preferencia de lo nacional a lo extranjero, de ahí el gran giro de políticas actuales con la "Shipping Act 1984", que establece una serie de medidas orientadas a apoyar o fomentar su marina mercante, pero no con los acostumbrados subsidios solamente, que anteriormente eran prioritarios para este desarrollo, sino a través de una serie de medidas unilaterales, que más que fomentar el desarrollo de una marina mercante nacional, protegen a toda costa el comercio exterior y sus prácticas inmersas, no sólo las que abarcan el transporte, sino también al usuario de este servicio, dotándolos de una serie de mecanis

da país debe preocuparse por afrontar esta situación, adoptando medidas proteccionistas internas o de negociación con sus principales socios comerciales, en tanto los organismos internacionales que abarcan esta materia, adoptan medidas necesarias aplicables a la situación actual.

En base a lo anterior, no hay duda de que Estados Unidos no ha ignorado esta situación, antes bien puede decirse que ha contribuido en cierta forma a agudizarla, ya que la "Shipping Act 1984" no deja de ser una pieza legislativa, inteligentemente diseñada para regular - todo tipo de prácticas de transporte marítimo en el comercio exterior de una país tan dinámico como lo es Estados Unidos, y con plena conciencia de la crisis mundial por la que atraviesa este tipo de transporte; por lo que a través de una serie de armas esta enfocada a proteger a toda costa los intereses norteamericanos, de ahí su carácter unilateral.

Esta situación queda confirmada en el hecho de que esta Ley conserva un arma más poderosa, como es la Sección 13(b)(5), analizada en el Capítulo 3, que en un momento dado y de ser necesario puede ser aplicada contra cualquier práctica de países extranjeros, cuando con ello se obstaculice a su flota mercante nacional para participar en cualquier tráfico, por lo que con ello rebasa su ámbito de competencia, imponiendo un carácter de reciprocidad bajo sus propios términos, ya que dicho mecanismo utilizado como una amenaza a cualquier país que quiera incurrir en esta situación, mediante una decisión - del Presidente de este país podrá ser víctima de una serie de consecuencias, aprovechando su poder hegemónico.

En este sentido, considerando lo anterior y a fin de detectar el grado de afectación de dicha Ley, fué analizado el caso de México, en el Capítulo 2, como uno de los países representativos de la Región en vías de desarrollo, en especial por su atraso en este sector, además por su marcada dependencia con el país vecino; de lo cual pudimos apreciar que México no ha mostrado ninguna afectación del país vecino respecto a sus prácticas, esto en parte debido a su insuficiente flota mercante nacional y a la falta de enérgica aplicación de las medidas proteccionistas destinadas actualmente a esta materia.

Además se pudo apreciar también que en cuanto al sistema conferencial, considerando que la única empresa que participa en este sistema es la empresa Transportación Marítima Mexicana, y que su participación en este tráfico es totalmente mínimo en proporción al que se genera globalmente, (0.09%), puede decirse que las conferencias marítimas tienen muy poca afluencia en el intercambio generado por ambos países. Por lo que se concluye que los efectos que implican la aplicación de esta Ley no están orientados específicamente a afectar a alguna marina mercante en particular de un determinado tipo de países como pueden ser los que se encuentran en vías de desarrollo, que por su situación de atraso en este sector y de dependencia económica, ya de por sí resultan afectados, no sólo por estas medidas, sino por la crisis mundial existente.

Más bien puede decirse que a través de esta Ley, al igual que cualquier otra Ley de carácter nacional, se tiende a proteger los propios intereses unilateralmente, como lo serían los de cualquier o-

ra nación soberana; sin embargo, hay que reconocer que si procura a pesar de su situación no tan favorable en este sector, mantener una posición de liderazgo a través de este tipo de medidas que constituyen una serie de armas de competencia no sólo para los países que tendrían la capacidad para hacer contrapeso a este tipo de situaciones, como son los desarrollados, sino también frecuentemente a los países en vías de desarrollo, a través de los organismos internacionales que los protegen, los cuales ya a nivel individual si resultan afectados.

En base a lo anterior, es necesario que estos países en vías de desarrollo dupliquen sus esfuerzos, a fin de proteger sus intereses, adoptando medidas que sean efectivas a las críticas situaciones tan cambiantes que padece este sector; y de manera independiente, reforzar tales medidas con sus políticas nacionales que promuevan y protejan sus propios intereses.

En este sentido, considerando la anterior en el caso de México, independientemente de que se han hecho muchos intentos por promover este campo, a través de los mecanismos tanto económicos, como legislativos que fueron analizados en los diferentes Capítulos; y, considerando el ejemplo de un país tan poderoso como el que acabamos de analizar, que cuenta con una gran cantidad de apoyos destinados a su marina mercante, podría decirse que en el nuestro se cuentan con los elementos necesarios como para proteger y desarrollar este sector, sin embargo, muchas de ellas no han podido ser debidamente aprovechadas para permitir a los navieros nacionales que integran la flota mercante actual competir en el mercado marítimo internacional y subsistir

a la crítica situación por la que atraviesa este sector a nivel mundial, además de lograr incrementar el tonelaje nacional que tanto requiere el país para satisfacer las necesidades del comercio exterior, para cuyos objetivos fueron creadas.

No obstante, se considera que el actual esquema de fomento y promoción a este sector es suficiente para sacarlo de su raquítica situación, por lo que se requiere de mayor agresividad por parte de las Autoridades Competentes en su coordinación para obtener mayor efectividad del mismo, aplicando debidamente todas aquellas disposiciones establecidas para tal efecto, y poniendo en marcha las que aun se encuentran pendientes de ser aplicadas, como es el caso de la reserva de carga, cuyo mecanismo correctamente aplicado, servirá de base para garantizar la utilización de la flota mercante nacional que ya de por sí se encuentra garantizado en otro tipo de disposiciones, sino más bien para facilitar a las empresas navieras particulares existentes y las de nueva creación a contar con financiamientos necesarios para la adquisición de embarcaciones, lo que contribuirá a incrementar la flota mercante nacional, que es lo que realmente requiere el país, al considerar que si existe demanda de servicios de transporte, lo que no hay son buques que la puedan satisfacer.

Lo anterior, sólo será posible si nuestro Gobierno concede y reconoce la prioridad que este sector merece y la importancia que amerita en la economía del país.

CUADROS

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
1. <i>Evolución del Crecimiento de la Flota Mercante de Bandera Mexicana. (1981-1987)</i>	72
2. <i>Empresas Navieras del Sector Público</i>	73
3. <i>Principales Empresas Navieras del Sector Privado</i> ..	73
4. <i>Balanza Comercial de México con Estados Unidos (1985-1986)</i>	113
5. <i>Balanza Comercial de Estados Unidos con México (1985-1986)</i>	114
6. <i>Valor de Exportaciones e Importaciones segun su valor de las mercancías en el Intercambio Comercial - con los Estados Unidos durante 1986</i>	115
7. <i>Movimiento Global de Mercancías por Vía Marítima - 1985</i>	119
8. <i>Evolución de Crecimiento de la Flota Mercante Norte americana, (1981-1986)</i>	121
9. <i>Comercio de México con Estados Unidos por Vía Marítima (1983-1986)</i>	123
10. <i>Flotas de Interés en el Intercambio Comercial México-Estados Unidos y su Participación por vía Marítima</i>	124
11. <i>Principales Puertos Mexicanos para el envío de Mercancías a Estados Unidos</i>	134
12. <i>Principales Puertos Norteamericanos para el envío - de Mercancías a México</i>	135
13. <i>Acuerdos y Conferencias desde y hacia puertos mexi-</i>	

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
<i>canos.....</i>	<i>142-3</i>

ANEXOS

Anexo

Página

1. *Shipping Act of 1984, 98th Congress, 2d Session,
Report 98-600, February 23, 1984.....* 164

2. *Traducción no oficial de la "Shipping Act 1984",
realizada por Ruth Gómez Pacheco.....* 165

SHIPPING ACT 1984

SHIPPING ACT OF 1984

FEBRUARY 23, 1984.—Ordered to be printed

Mr. JONES of North Carolina, from the committee of conference,
submitted the following

CONFERENCE REPORT

[To accompany S. 47]

The committee of conference on the disagreeing votes of the two Houses on the amendments of the House to the bill (S. 47) to improve the international ocean commerce transportation system of the United States, having met, after full and free conference, have agreed to recommend and do recommend to their respective Houses as follows:

That the Senate recede from its disagreement to the amendment of the House to the text of the bill and agree to the same with an amendment as follows:

In lieu of the matter proposed to be inserted by the House amendment insert the following:

That this Act may be cited as the "Shipping Act of 1984".

TABLE OF CONTENTS

Sec. 1. Declaration of Policy.
Sec. 2. Definitions.
Sec. 3. Agreements Within Scope of Act.
Sec. 4. Agreements.
Sec. 5. Action on Agreements.
Sec. 6. Exemption From Antitrust Laws.
Sec. 7. Tariffs.
Sec. 8. Controlled Carriers.
Sec. 9. Prohibited Acts.
Sec. 10. Complaints, Investigations, Reports, and Reparations.
Sec. 11. Suspension and Discovery.
Sec. 12. Penalties.
Sec. 13. Commission Orders.
Sec. 14. Reports and Certificates.
Sec. 15. Exemptions.
Sec. 16. Regulations.
Sec. 17. Agency Reports and Advisory Commission.
Sec. 18. Ocean Freight Forwarders.
Sec. 19. Repeals and Conforming Amendments.

- (5) prohibit the conference from engaging in conduct prohibited by section 10(c) (1) or (2) of this Act;
- (6) provide for a consultation process designed to promote—
- (A) commercial resolution of disputes, and
 - (B) cooperation with shippers in preventing and eliminating malpractices;
- (7) establish procedures for promptly and fairly considering shippers' requests and complaints; and
- (8) provide that any member of the conference may take independent action on any rate or service item required to be filed in a tariff under section 8(a) of this Act upon not more than 10 calendar days' notice to the conference and that the conference will include the new rate or service item in its tariff for use by that member, effective no later than 10 calendar days after receipt of the notice, and by any other member that notifies the conference that it elects to adopt the independent rate or service item on or after its effective date, in lieu of the existing conference tariff provision for that rate or service item.
- (c) **INTERCONFERENCE AGREEMENTS.**—Each agreement between carriers not members of the same conference must provide the right of independent action for each carrier. Each agreement between conferences must provide the right of independent action for each conference.
- (d) **ASSESSMENT AGREEMENTS.**—Assessment agreements shall be filed with the Commission and become effective on filing. The Commission shall thereafter, upon complaint filed within 2 years of the date of the agreement, disapprove, cancel, or modify any such agreement, or charge or assessment pursuant thereto, that it finds, after notice and hearing, to be unjustly discriminatory or unfair as between carriers, shippers, or ports. The Commission shall issue its final decision in any such proceeding within one year of the date of filing of the complaint. To the extent that an assessment or charge is found in the proceeding to be unjustly discriminatory or unfair as between carriers, shippers, or ports, the Commission shall remedy the unjust discrimination or unfairness for the period of time between the filing of the complaint and the final decision by means of assessment adjustments. These adjustments shall be implemented by prospective credits or debits to future assessments or charges, except in the case of a complainant who has ceased activities subject to the assessment or charge, in which case reparation may be awarded. Except for this subsection and section 7(a) of this Act, this Act, the Shipping Act, 1916, and the Intercoastal Shipping Act, 1933, do not apply to assessment agreements.
- (e) **MARITIME LABOR AGREEMENTS.**—This Act, the Shipping Act, 1916, and the Intercoastal Shipping Act, 1933, do not apply to maritime labor agreements. This subsection does not exempt from this Act, the Shipping Act, 1916, or the Intercoastal Shipping Act, 1933, any rates, charges, regulations, or practices of a common carrier that are required to be set forth in a tariff, whether or not those rates, charges, regulations, or practices arise out of, or are otherwise related to, a maritime labor agreement.

SEC. 4. ACTION ON AGREEMENTS.

(a) **NOTICE.**—Within 7 days after an agreement is filed, the Commission shall transmit a notice of its filing to the Federal Register for publication.

(b) **REVIEW STANDARD.**—The Commission shall reject any agreement filed under section 5(a) of this Act that, after preliminary review, it finds does not meet the requirements of section 5. The Commission shall notify in writing the person filing the agreement of the reason for rejection of the agreement.

(c) **REVIEW AND EFFECTIVE DATE.**—Unless rejected by the Commission under subsection (b), agreements, other than assessment agreements, shall become effective—

(1) on the 45th day after filing, or on the 30th day after notice of the filing is published in the Federal Register, whichever day is later; or

(2) if additional information or documentary material is requested under subsection (d), on the 45th day after the Commission receives—

(A) all the additional information and documentary material requested; or

(B) if the request is not fully complied with, the information and documentary material submitted and a statement of the reasons for noncompliance with the request. The period specified in paragraph (2) may be extended only by the United States District Court for the District of Columbia upon an application of the Commission under subsection (i).

(d) **ADDITIONAL INFORMATION.**—Before the expiration of the period specified in subsection (c)(1), the Commission may request from the person filing the agreement any additional information and documentary material it deems necessary to make the determinations required by this section.

(e) **REQUEST FOR EXPEDITED APPROVAL.**—The Commission may, upon request of the filing party, shorten the review period specified in subsection (c), but in no event to a date less than 14 days after notice of the filing of the agreement is published in the Federal Register.

(f) **TERM OF AGREEMENTS.**—The Commission may not limit the effectiveness of an agreement to a fixed term.

(g) **SUBSTANTIALLY ANTICOMPETITIVE AGREEMENTS.**—If, at any time after the filing or effective date of an agreement, the Commission determines that the agreement is likely, by a reduction in competition, to produce an unreasonable reduction in transportation service or an unreasonable increase in transportation cost, it may, after notice to the person filing the agreement, seek appropriate injunctive relief under subsection (h).

(h) **INJUNCTIVE RELIEF.**—The Commission may, upon making the determination specified in subsection (g), bring suit in the United States District Court for the District of Columbia to enjoin operation of the agreement. The court may issue a temporary restraining order or preliminary injunction and, upon a showing that the agreement is likely, by a reduction in competition, to produce an unreasonable reduction in transportation service or an unreasonable increase in transportation cost, may enter a permanent injunction. In

among members of a multiemployer bargaining group, or an agreement specifically implementing provisions of such a collective-bargaining agreement or providing for the formation, financing, or administration of a multiemployer bargaining group; but the term does not include an assessment agreement.

(17) "non-vessel-operating common carrier" means a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier.

(18) "ocean common carrier" means a vessel-operating common carrier; but the term does not include one engaged in ocean transportation by ferry boat or ocean tramp.

(19) "ocean freight forwarder" means a person in the United States that—

(A) dispatches shipments from the United States via common carriers and books or otherwise arranges space for those shipments on behalf of shippers; and

(B) processes the documentation or performs related activities incident to those shipments.

(20) "person" includes individuals, corporations, partnerships, and associations existing under or authorized by the laws of the United States or of a foreign country.

(21) "service contract" means a contract between a shipper and an ocean common carrier or conference in which the shipper makes a commitment to provide a certain minimum quantity of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or conference commits to a certain rate or rate schedule as well as a defined service level—such as, assured space, transit time, port rotation, or similar service features; the contract may also specify provisions in the event of nonperformance on the part of either party.

(22) "shipment" means all of the cargo carried under the terms of a single bill of lading.

(23) "shipper" means an owner or person for whose account the ocean transportation of cargo is provided or the person to whom delivery is to be made.

(24) "shippers' association" means a group of shippers that consolidates or distributes freight on a nonprofit basis for the members of the group in order to secure carload, truckload, or other volume rates or service contracts.

(25) "through rate" means the single amount charged by a common carrier in connection with through transportation.

(26) "through transportation" means continuous transportation between origin and destination for which a through rate is assessed and which is offered or performed by one or more carriers, at least one of which is a common carrier, between a United States point or port and a foreign point or port.

(27) "United States" includes the several States, the District of Columbia, the Commonwealth of Puerto Rico, the Commonwealth of the Northern Marianas, and all other United States territories and possessions.

SEC. 1. AGREEMENTS WITHIN SCOPE OF ACT.

(a) OCEAN COMMON CARRIERS.—This Act applies to agreements by or among ocean common carriers to—

(1) discuss, fix, or regulate transportation rates, including through rates, cargo space accommodations, and other conditions of service;

(2) pool or apportion traffic, revenues, earnings, or losses;

(3) allot ports or restrict or otherwise regulate the number and character of sailings between ports;

(4) limit or regulate the volume or character of cargo or passenger traffic to be carried;

(5) engage in exclusive, preferential, or cooperative working arrangements among themselves or with one or more marine terminal operators or non-vessel-operating common carriers;

(6) control, regulate, or prevent competition in international ocean transportation; and

(7) regulate or prohibit their use of service contracts.

(b) MARINE TERMINAL OPERATORS.—This Act applies to agreements (to the extent the agreements involve ocean transportation in the foreign commerce of the United States) among marine terminal operators and among one or more marine terminal operators and one or more ocean common carriers to—

(1) discuss, fix, or regulate rates or other conditions of service; and

(2) engage in exclusive, preferential, or cooperative working arrangements.

(c) ACQUISITIONS.—This Act does not apply to an acquisition by any person, directly or indirectly, of any voting security or assets of any other person.

SEC. 2. AGREEMENTS.

(a) FILING REQUIREMENTS.—A true copy of every agreement entered into with respect to an activity described in section 4 of this Act shall be filed with the Commission, except agreements related to transportation to be performed within or between foreign countries and agreements among common carriers to establish, operate, or maintain a marine terminal in the United States. In the case of an oral agreement, a complete memorandum specifying in detail the substance of the agreement shall be filed. The Commission may by regulation prescribe the form and manner in which an agreement shall be filed and the additional information and documents necessary to evaluate the agreement.

(b) CONFERENCE AGREEMENTS.—Each conference agreement must—

(1) state its purpose;

(2) provide reasonable and equal terms and conditions for admission and readmission to conference membership for any ocean common carrier willing to serve the particular trade or route;

(3) permit any member to withdraw from conference membership upon reasonable notice without penalty;

(4) at the request of any member, require an independent neutral body to police fully the obligations of the conference and its members;

2
Sec. 17. Effective Date.
Sec. 18. Compliance with Budget Act.

SEC. 2. DECLARATION OF POLICY.

The purposes of this Act are—

- (1) to establish a nondiscriminatory regulatory process for the common carriage of goods by water in the foreign commerce of the United States with a minimum of government intervention and regulatory costs;
- (2) to provide an efficient and economic transportation system in the ocean commerce of the United States that is, insofar as possible, in harmony with, and responsive to, international shipping practices; and
- (3) to encourage the development of an economically sound and efficient U.S.-flag liner fleet capable of meeting national security needs.

SEC. 3. DEFINITIONS.

As used in this Act—

- (1) "agreement" means an understanding, arrangement, or association (written or oral) and any modification or cancellation thereof; but the term does not include a maritime labor agreement.
- (2) "antitrust laws" means the Act of July 2, 1890 (ch. 647, 26 Stat. 209), as amended; the Act of October 15, 1914 (ch. 323, 38 Stat. 780), as amended; the Federal Trade Commission Act (38 Stat. 717), as amended; sections 73 and 74 of the Act of August 27, 1894 (28 Stat. 570), as amended; the Act of June 19, 1936 (ch. 592, 49 Stat. 1526), as amended; the Antitrust Civil Process Act (76 Stat. 548), as amended; and amendments and Acts supplementary thereto.
- (3) "assessment agreement" means an agreement, whether part of a collective-bargaining agreement or negotiated separately, to the extent that it provides for the funding of collectively bargained fringe benefit obligations on other than a uniform man-hour basis, regardless of the cargo handled or type of vessel or equipment utilized.
- (4) "bulk cargo" means cargo that is loaded and carried in bulk without mark or count.
- (5) "Commission" means the Federal Maritime Commission.
- (6) "common carrier" means a person holding itself out to the general public to provide transportation by water of passengers or cargo between the United States and a foreign country for compensation that—
 - (A) assumes responsibility for the transportation from the port or point of receipt to the port or point of destination, and
 - (B) utilizes, for all or part of that transportation, a vessel operating on the high seas or the Great Lakes between a port in the United States and a port in a foreign country.
- (7) "conference" means an association of ocean common carriers permitted, pursuant to an approved or effective agreement, to engage in concerted activity and to utilize a common tariff; but the term does not include a joint service, consortium, pooling, sailing, or transshipment arrangement.

3
(8) "controlled carrier" means an ocean common carrier that is, or whose operating assets are, directly or indirectly, owned or controlled by the government under whose registry the vessels of the carrier operate; ownership or control by a government shall be deemed to exist with respect to any carrier if—

(A) a majority portion of the interest in the carrier is owned or controlled in any manner by that government, by any agency thereof, or by any public or private person controlled by that government; or

(B) that government has the right to appoint or disapprove the appointment of a majority of the directors, the chief operating officer, or the chief executive officer of the carrier.

(9) "deferred rebate" means a return by a common carrier of any portion of the freight money to a shipper as a consideration for that shipper giving all, or any portion, of its shipments to that or any other common carrier, or for any other purpose, the payment of which is deferred beyond the completion of the service for which it is paid, and is made only if, during both the period for which computed and the period of deferment, the shipper has complied with the terms of the rebate agreement or arrangement.

(10) "fighting ship" means a vessel used in a particular trade by an ocean common carrier or group of such carriers for the purpose of excluding, preventing, or reducing competition by driving another ocean common carrier out of that trade.

(11) "forest products" means forest products in an unfinished or semifinished state that require special handling moving in lot sizes too large for a container, including, but not limited to lumber in bundles, rough timber, ties, poles, piling, laminated beams, bundled siding, bundled plywood, bundled core stock or veneers, bundled particle or fiber boards, bundled hardwood, wood pulp in rolls, wood pulp in unitized bales, paper board in rolls, and paper in rolls;

(12) "inland division" means the amount paid by a common carrier to an inland carrier for the inland portion or through transportation offered to the public by the common carrier.

(13) "inland portion" means the charge to the public by a common carrier for the nonocean portion of through transportation.

(14) "loyalty contract" means a contract with an ocean common carrier or conference, other than a service contract or contract based upon time-volume rates, by which a shipper obtains lower rates by committing all or a fixed portion of its cargo to that carrier or conference.

(15) "marine terminal operator" means a person engaged in the United States in the business of furnishing wharfage, dock, warehouse, or other terminal facilities in connection with a common carrier.

(16) "maritime labor agreement" means a collective-bargaining agreement between an employer subject to this Act, or group of such employers, and a labor organization representing employees in the maritime or stevedoring industry, or an agreement preparatory to such a collective-bargaining agreement.

a suit under this subsection, the burden of proof is on the Commission. The court may not allow a third party to intervene with respect to a claim under this subsection.

(i) **COMPLIANCE WITH INFORMATIONAL NEEDS.**—If a person filing an agreement, or an officer, director, partner, agent, or employee thereof, fails substantially to comply with a request for the submission of additional information or documentary material within the period specified in subsection (c), the United States District Court for the District of Columbia, at the request of the Commission—

- (1) may order compliance;
- (2) shall extend the period specified in subsection (c)(2) until there has been substantial compliance; and
- (3) may grant such other equitable relief as the court in its discretion determines necessary or appropriate.

(j) **NONDISCLOSURE OF SUBMITTED MATERIAL.**—Except for an agreement filed under section 5 of this Act, information, and documentary material filed with the Commission under section 5 or 6 is exempt from disclosure under section 552 of title 5, United States Code and may not be made public except as may be relevant to an administrative or judicial action or proceeding. This section does not prevent disclosure to either body of Congress or to a duly authorized committee or subcommittee of Congress.

(k) **REPRESENTATION.**—Upon notice to the Attorney General, the Commission may represent itself in district court proceedings under subsections (h) and (i) of this section and section 11(h) of this Act. With the approval of the Attorney General, the Commission may represent itself in proceedings in the United States Courts of Appeal under subsections (h) and (i) of this section and section 11(h) of this Act.

SEC. 7. EXEMPTION FROM ANTITRUST LAWS.

(a) **IN GENERAL.**—The antitrust laws do not apply to—

(1) any agreement that has been filed under section 5 of this Act and is effective under section 5(d) or section 6, or is exempt under section 16 of this Act from any requirement of this Act;

(2) any activity or agreement within the scope of this Act, whether permitted under or prohibited by this Act, undertaken or entered into with a reasonable basis to conclude that (A) it is pursuant to an agreement on file with the Commission and in effect when the activity took place, or (B) it is exempt under section 16 of this Act from any filing requirement of this Act;

(3) any agreement or activity that relates to transportation services within or between foreign countries, whether or not via the United States, unless that agreement or activity has a direct, substantial, and reasonably foreseeable effect on the commerce of the United States;

(4) any agreement or activity concerning the foreign inland segment of through transportation that is part of transportation provided in a United States import or export trade;

(5) any agreement or activity to provide or furnish wharfage, dock, warehouse, or other terminal facilities outside the United States; or

(6) subject to section 20(c)(2) of this Act, any agreement, modification, or cancellation approved by the Commission before the

effective date of this Act under section 15 of the Shipping Act, 1916, or permitted under section 14b thereof, and any properly published tariff, rate, fare, or charge, classification, rule, or regulation explanatory thereof implementing that agreement, modification, or cancellation.

(b) **EXCEPTIONS.**—This Act does not extend antitrust immunity—

(1) to any agreement with or among air carriers, rail carriers, motor carriers, or common carriers by water not subject to this Act with respect to transportation within the United States;

(2) to any discussion or agreement among common carriers that are subject to this Act regarding the inland divisions (as opposed to the inland portions) of through rates within the United States; or

(3) to any agreement among common carriers subject to this Act to establish, operate, or maintain a marine terminal in the United States.

(c) **LIMITATIONS.**—(1) Any determination by any agency or court that results in the denial or removal of the immunity to the antitrust laws set forth in subsection (a) shall not remove or alter the antitrust immunity for the period before the determination.

(2) No person may recover damages under section 4 of the Clayton Act (15 U.S.C. 15), or obtain injunctive relief under section 16 of that Act (15 U.S.C. 26), for conduct prohibited by this Act.

SEC. 8. TARIFFS.

(a) **IN GENERAL.**—

(1) Except with regard to bulk cargo, forest products, recycled metal scrap, waste paper, and paper waste, each common carrier and conference shall file with the Commission, and keep open to public inspection, tariffs showing all its rates, charges, classifications, rules, and practices between all points or ports on its own route and on any through transportation route that has been established. However, common carriers shall not be required to state separately or otherwise reveal in tariff filings the inland divisions of a through rate. Tariffs shall—

(A) state the places between which cargo will be carried;

(B) list each classification of cargo in use;

(C) state the level of ocean freight forwarder compensation, if any, by a carrier or conference;

(D) state separately each terminal or other charge, privilege, or facility under the control of the carrier or conference and any rules or regulations that in any way change, affect, or determine any part or the aggregate of the rates or charges; and

(E) include sample copies of any loyalty contract, bill of lading, contract of affreightment, or other document evidencing the transportation agreement.

(2) Copies of tariffs shall be made available to any person, and a reasonable charge may be assessed for them.

(b) **TIME-VOLUME RATES.**—Rates shown in tariffs filed under subsection (a) may vary with the volume of cargo offered over a specified period of time.

(c) **SERVICE CONTRACTS.**—An ocean common carrier or conference may enter into a service contract with a shipper or shippers' associ-

ation subject to the requirements of this Act. Except for service contracts dealing with bulk cargo, forest products, recycled metal scrap, waste paper, or paper waste, each contract entered into under this subsection shall be filed confidentially with the Commission, and at the same time, a concise statement of its essential terms shall be filed with the Commission and made available to the general public in tariff format, and those essential terms shall be available to all shippers similarly situated. The essential terms shall include—

- (1) the origin and destination port ranges in the case of port-to-port movements, and the origin and destination geographic areas in the case of through intermodal movements;
- (2) the commodity or commodities involved;
- (3) the minimum volume;
- (4) the line-haul rate;
- (5) the duration;
- (6) service commitments; and
- (7) the liquidated damages for non-performance, if any.

The exclusive remedy for a breach of a contract entered into under this subsection shall be an action in an appropriate court, unless the parties otherwise agree.

(d) **RATES.**—No new or initial rate or change in an existing rate that results in an increased cost to the shipper may become effective earlier than 30 days after filing with the Commission. The Commission, for good cause, may allow such a new or initial rate or change to become effective in less than 30 days. A change in an existing rate that results in a decreased cost to the shipper may become effective upon publication and filing with the Commission.

(e) **REFUNDS.**—The Commission may, upon application of a carrier or shipper, permit a common carrier or conference to refund a portion of freight charges collected from a shipper or to waive the collection of a portion of the charges from a shipper if—

- (1) there is an error in a tariff of a clerical or administrative nature or an error due to inadvertence in failing to file a new tariff and the refund will not result in discrimination among shippers, ports, or carriers;
- (2) the common carrier or conference has, prior to filing an application for authority to make a refund, filed a new tariff with the Commission that sets forth the rate on which the refund or waiver would be based;
- (3) the common carrier or conference agrees that if permission is granted by the Commission, an appropriate notice will be published in the tariff, or such other steps taken as the Commission may require that give notice of the rate on which the refund or waiver would be based, and additional refunds or waivers as appropriate shall be made with respect to other shipments in the manner prescribed by the Commission in its order approving the application; and
- (4) the application for refund or waiver is filed with the Commission within 180 days from the date of shipment.

(f) **FORM.**—The Commission may by regulation prescribe the form and manner in which the tariffs required by this section shall be published and filed. The Commission may reject a tariff that is not

filed in conformity with this section and its regulations. Upon rejection by the Commission, the tariff is void and its use is unlawful.

SEC. 3. CONTROLLED CARRIERS.

(a) **CONTROLLED CARRIER RATES.**—No controlled carrier subject to this section may maintain rates or charges in its tariffs filed with the Commission that are below a level that is just and reasonable, nor may any such carrier establish or maintain unjust or unreasonable classifications, rules, or regulations in those tariffs. An unjust or unreasonable classification, rule, or regulation means one that results or is likely to result in the carriage or handling of cargo at rates or charges that are below a just and reasonable level. The Commission may, at any time after notice and hearing, disapprove any rates, charges, classifications, rules, or regulations that the controlled carrier has failed to demonstrate to be just and reasonable. In a proceeding under this subsection, the burden of proof is on the controlled carrier to demonstrate that its rates, charges, classifications, rules, or regulations are just and reasonable. Rates, charges, classifications, rules, or regulations filed by a controlled carrier that have been rejected, suspended, or disapproved by the Commission are void and their use is unlawful.

(b) **RATE STANDARDS.**—For the purpose of this section, in determining whether rates, charges, classifications, rules, or regulations by a controlled carrier are just and reasonable, the Commission may take into account appropriate factors including, but not limited to, whether—

- (1) the rates or charges which have been filed or which would result from the pertinent classifications, rules, or regulations are below a level which is fully compensatory to the controlled carrier based upon that carrier's actual costs or upon its constructive costs, which are hereby defined as the costs of another carrier, other than a controlled carrier, operating similar vessels and equipment in the same or a similar trade;
- (2) the rates, charges, classifications, rules, or regulations are the same as or similar to those filed or assessed by other carriers in the same trade;
- (3) the rates, charges, classifications, rules, or regulations are required to assure movement of particular cargo in the trade; or
- (4) the rates, charges, classifications, rules, or regulations are required to maintain acceptable continuity, level, or quality of common carrier service to or from affected ports.

(c) **EFFECTIVE DATE OF RATES.**—Notwithstanding section 8(d) of this Act, the rates, charges, classifications, rules, or regulations of controlled carriers may not, without special permission of the Commission, become effective sooner than the 30th day after the date of filing with the Commission. Each controlled carrier shall, upon the request of the Commission, file, within 20 days of request (with respect to its existing or proposed rates, charges, classifications, rules, or regulations), a statement of justification that sufficiently details the controlled carrier's need and purpose for such rates, charges, classifications, rules, or regulations upon which the Commission may reasonably base its determination of the lawfulness thereof.

(d) **DISAPPROVAL OF RATES.**—Whenever the Commission is of the opinion that the rates, charges, classifications, rules, or regulations

filed by a controlled carrier may be unjust and unreasonable, the Commission may issue an order to the controlled carrier to show cause why those rates, charges, classifications, rules, or regulations should not be disapproved. Pending a determination as to their lawfulness in such a proceeding, the Commission may suspend the rates, charges, classifications, rules, or regulations at any time before their effective date. In the case of rates, charges, classifications, rules, or regulations that have already become effective, the Commission may, upon the issuance of an order to show cause, suspend those rates, charges, classifications, rules, or regulations on not less than 60 days' notice to the controlled carrier. No period of suspension under this subsection may be greater than 180 days. Whenever the Commission has suspended any rates, charges, classifications, rules, or regulations under this subsection, the affected carrier may file new rates, charges, classifications, rules, or regulations to take effect immediately during the suspension period in lieu of the suspended rates, charges, classifications, rules, or regulations—except that the Commission may reject the new rates, charges, classifications, rules, or regulations if it is of the opinion that they are unjust and unreasonable.

(e) **PRESIDENTIAL REVIEW.**—Concurrently with the publication thereof, the Commission shall transmit to the President each order of suspension or final order of disapproval of rates, charges, classifications, rules, or regulations of a controlled carrier subject to this section. Within 10 days after the receipt of the effective date of the Commission order, the President may request the Commission in writing to stay the effect of the Commission's order if the President finds that the stay is required for reasons of national defense or foreign policy, which reasons shall be specified in the report. Notwithstanding any other law, the Commission shall immediately grant the request by the issuance of an order in which the President's request shall be described. During any such stay, the President shall, whenever practicable, attempt to resolve the matter in controversy by negotiation with representatives of the applicable foreign governments.

(f) **EXCEPTIONS.**—This section does not apply to—

(1) a controlled carrier of a state whose vessels are entitled by a treaty of the United States to receive national or most-favored-nation treatment;

(2) a controlled carrier of a state which, on the effective date of this section, has subscribed to the statement of shipping policy contained in note 1 to annex A of the Code of Liberalization of Current Invisibile Operations; adopted by the Council of the Organization for Economic Cooperation and Development;

(3) rates, charges, classifications, rules, or regulations of a controlled carrier in any particular trade that are covered by an agreement effective under section 6 of this Act, other than an agreement in which all of the members are controlled carriers not otherwise excluded from the provisions of this subsection;

(4) rates, charges, classifications, rules, or regulations governing the transportation of cargo by a controlled carrier between the country by whose government it is owned or controlled, as defined herein and the United States; or

(5) a trade served exclusively by controlled carriers.

SEC. 10. PROHIBITED ACTS.

(a) **IN GENERAL.**—No person may—

(1) knowingly and willfully, directly or indirectly, by means of false billing, false classification, false weighing, false report of weight, false measurement, or by any other unjust or unfair device or means obtain or attempt to obtain ocean transportation for property at less than the rates or charges that would otherwise be applicable;

(2) operate under an agreement required to be filed under section 5 of this Act that has not become effective under section 6, or that has been rejected, disapproved, or canceled; or

(3) operate under an agreement required to be filed under section 5 of this Act except in accordance with the terms of the agreement or any modifications made by the Commission to the agreement.

(b) **COMMON CARRIERS.**—No common carrier, either alone or in conjunction with any other person, directly or indirectly, may—

(1) charge, demand, collect, or receive greater, less, or different compensation for the transportation of property or for any service in connection therewith than the rates and charges that are shown in its tariffs or service contracts;

(2) rebate, refund, or remit in any manner, or by any device, any portion of its rates except in accordance with its tariffs or service contracts;

(3) extend or deny to any person any privilege, concession, equipment, or facility except in accordance with its tariffs or service contracts;

(4) allow any person to obtain transportation for property at less than the rates or charges established by the carrier in its tariff or service contract by means of false billing, false classification, false weighing, false measurement, or by any other unjust or unfair device or means;

(5) retaliate against any shipper by refusing, or threatening to refuse, cargo space accommodations when available, or resort to other unfair or unjustly discriminatory methods because the shipper has patronized another carrier, or has filed a complaint, or for any other reason;

(6) except for service contracts, engage in any unfair or unjustly discriminatory practice in the matter of—

(A) rates;

(B) cargo classifications;

(C) cargo space accommodations or other facilities, due regard being had for the proper loading of the vessel and the available tonnage;

(D) the loading and landing of freight; or

(E) the adjustment and settlement of claims;

(7) employ any fighting ship;

(8) offer or pay any deferred rebates;

(9) use a loyalty contract, except in conformity with the anti-trust laws;

(10) demand, charge, or collect any rate or charge that is unjustly discriminatory between shippers or ports;

ings, the Commission may impose sanctions, including entering a decision adverse to the delaying party.

(f) **REPORTS.**—The Commission shall make a written report of every investigation made under this Act in which a hearing was held stating its conclusions, decisions, findings of fact, and order. A copy of this report shall be furnished to all parties. The Commission shall publish each report for public information, and the published report shall be competent evidence in all courts of the United States.

(g) **REPARATIONS.**—For any complaint filed within 3 years after the cause of action accrued, the Commission shall, upon petition of the complainant and after notice and hearing, direct payment of reparations to the complainant for actual injury (which, for purposes of this subsection, also includes the loss of interest at commercial rates compounded from the date of injury) caused by a violation of this Act plus reasonable attorney's fees. Upon a showing that the injury was caused by activity that is prohibited by section 10(b) (5) or (7) or section 10(c) (1) or (3) of this Act, or that violates section 10(a) (2) or (3), the Commission may direct the payment of additional amounts; but the total recovery of a complainant may not exceed twice the amount of the actual injury. In the case of injury caused by an activity that is prohibited by section 10(b)(5) (A) or (B) of this Act, the amount of the injury shall be the difference between the rate paid by the injured shipper and the most favorable rate paid by another shipper.

(h) **INJUNCTION.**—

(1) In connection with any investigation conducted under this section, the Commission may bring suit in a district court of the United States to enjoin conduct in violation of this Act. Upon a showing that standards for granting injunctive relief by courts of equity are met and after notice to the defendant, the court may grant a temporary restraining order or preliminary injunction for a period not to exceed 10 days after the Commission has issued an order disposing of the issue under investigation. Any such suit shall be brought in a district in which the defendant resides or transacts business.

(2) After filing a complaint with the Commission under subsection (a), the complainant may file suit in a district court of the United States to enjoin conduct in violation of this Act. Upon a showing that standards for granting injunctive relief by courts of equity are met and after notice to the defendant, the court may grant a temporary restraining order or preliminary injunction for a period not to exceed 10 days after the Commission has issued an order disposing of the complaint. Any such suit shall be brought in the district in which the defendant has been sued by the Commission under paragraph (1); or, if no suit has been filed, in a district in which the defendant resides or transacts business. A defendant that prevails in a suit under this paragraph shall be allowed reasonable attorney's fees to be assessed and collected as part of the costs of the suit.

SEC. 12. SUBPENAS AND DISCOVERY.

(a) **IN GENERAL.**—In investigations and adjudicatory proceedings under this Act—

(1) depositions, written interrogatories, and discovery procedures may be utilized by any party under rules and regulations issued by the Commission that, to the extent practicable, shall be in conformity with the rules applicable in civil proceedings in the district courts of the United States; and

(2) the Commission may by subpoena compel the attendance of witnesses and the production of books, papers, documents, and other evidence.

(b) **WITNESS FEES.**—Witnesses shall, unless otherwise prohibited by law, be entitled to the same fees and mileage as in the courts of the United States.

SEC. 13. PENALTIES.

(a) **ASSESSMENT OF PENALTY.**—Whoever violates a provision of this Act, a regulation issued thereunder, or a Commission order is liable to the United States for a civil penalty. The amount of the civil penalty, unless otherwise provided in this Act, may not exceed \$5,000 for each violation unless the violation was willfully and knowingly committed, in which case the amount of the civil penalty may not exceed \$25,000 for each violation. Each day of a continuing violation constitutes a separate offense.

(b) **ADDITIONAL PENALTIES.**—

(1) For a violation of section 10(b) (1), (2), (3), (4), or (8) of this Act, the Commission may suspend any or all tariffs of the common carrier, or that common carrier's right to use any or all tariffs of conferences of which it is a member, for a period not to exceed 12 months.

(2) For failure to supply information ordered to be produced or compelled by subpoena under section 12 of this Act, the Commission may, after notice and an opportunity for hearing, suspend any or all tariffs of a common carrier, or that common carrier's right to use any or all tariffs of conferences of which it is a member.

(3) A common carrier that accepts or handles cargo for carriage under a tariff that has been suspended or after its right to utilize that tariff has been suspended is subject to a civil penalty of not more than \$50,000 for each shipment.

(4) If, in defense of its failure to comply with a subpoena or discovery order, a common carrier alleges that documents or information located in a foreign country cannot be produced because of the laws of that country, the Commission shall immediately notify the Secretary of State of the failure to comply and of the allegation relating to foreign laws. Upon receiving the notification, the Secretary of State shall promptly consult with the government of the nation within which the documents or information are alleged to be located for the purpose of assisting the Commission in obtaining the documents or information sought.

(5) If, after notice and hearing, the Commission finds that the action of a common carrier, acting alone or in concert with any person, or a foreign government has unduly impaired access of a vessel documented under the laws of the United States to ocean trade between foreign ports, the Commission shall take action that it finds appropriate, including the imposition of any

(11) except for service contracts, make or give any undue or unreasonable preference or advantage to any particular person, locality, or description of traffic in any respect whatsoever;

(12) subject any particular person, locality, or description of traffic to an unreasonable refusal to deal or any undue or unreasonable prejudice or disadvantage in any respect whatsoever;

(13) refuse to negotiate with a shippers' association; or

(14) knowingly disclose, offer, solicit, or receive any information concerning the nature, kind, quantity, destination, consignee, or routing of any property tendered or delivered to a common carrier without the consent of the shipper or consignee if that information—

(A) may be used to the detriment or prejudice of the shipper or consignee;

(B) may improperly disclose its business transaction to a competitor; or

(C) may be used to the detriment or prejudice of any common carrier.

Nothing in paragraph (14) shall be construed to prevent providing such information, in response to legal process, to the United States, or to an independent neutral body operating within the scope of its authority to fulfill the policing obligations of the parties to an agreement effective under this Act. Nor shall it be prohibited for any ocean common carrier that is a party to a conference agreement approved under this Act, or any receiver, trustee, lessee, agent, or employee of that carrier, or any other person authorized by that carrier to receive information, to give information to the conference or any person, firm, corporation, or agency designated by the conference, or to prevent the conference or its designee from soliciting or receiving information for the purpose of determining whether a shipper or consignee has breached an agreement with the conference or its member lines or for the purpose of determining whether a member of the conference has breached the conference agreement, or for the purpose of compiling statistics of cargo movement, but the use of such information for any other purpose prohibited by this Act or any other Act is prohibited.

(c) **CONCERTED ACTION.**—No conference or group of two or more common carriers may—

(1) boycott or take any other concerted action resulting in an unreasonable refusal to deal;

(2) engage in conduct that unreasonably restricts the use of intermodal services or technological innovations;

(3) engage in any predatory practice designed to eliminate the participation, or deny the entry, in a particular trade of a common carrier not a member of the conference, a group of common carriers, an ocean tramp, or a bulk carrier;

(4) negotiate with a nonocean carrier or group of nonocean carriers (for example, truck, rail, or air operators) on any matter relating to rates or services provided to ocean common carriers within the United States by those nonocean carriers: Provided, That this paragraph does not prohibit the setting and publishing of a joint through rate by a conference, joint venture, or an association of ocean common carriers;

(5) deny in the export foreign commerce of the United States compensation to an ocean freight forwarder or limit that compensation to less than a reasonable amount; or

(6) allocate shippers among specific carriers that are parties to the agreement or prohibit a carrier that is a party to the agreement from soliciting cargo from a particular shipper, except as otherwise required by the law of the United States or the importing or exporting country, or as agreed to by a shipper in a service contract.

(d) **COMMON CARRIERS, OCEAN FREIGHT FORWARDERS, AND MARINE TERMINAL OPERATORS.**—

(1) No common carrier, ocean freight forwarder, or marine terminal operator may fail to establish, observe, and enforce just and reasonable regulations and practices relating to or connected with receiving, handling, storing, or delivering property.

(2) No marine terminal operator may agree with another marine terminal operator or with a common carrier to boycott, or unreasonably discriminate in the provision of terminal services to, any common carrier or ocean tramp.

(3) The prohibitions in subsection (b) (11), (12), and (14) of this section apply to marine terminal operators.

(e) **JOINT VENTURES.**—For purposes of this section, a joint venture or consortium of two or more common carriers but operated as a single entity shall be treated as a single common carrier.

SEC. 11. COMPLAINTS, INVESTIGATIONS, REPORTS, AND REPARATIONS.

(a) **FILING OF COMPLAINTS.**—Any person may file with the Commission a sworn complaint alleging a violation of this Act, other than section 6(g), and may seek reparation for any injury caused to the complainant by that violation.

(b) **SATISFACTION OR INVESTIGATION OF COMPLAINTS.**—The Commission shall furnish a copy of a complaint filed pursuant to subsection (a) of this section to the person named therein who shall, within a reasonable time specified by the Commission, satisfy the complaint or answer it in writing. If the complaint is not satisfied the Commission shall investigate it in an appropriate manner and make an appropriate order.

(c) **COMMISSION INVESTIGATIONS.**—The Commission, upon complaint or upon its own motion, may investigate any conduct or agreement that it believes may be in violation of this Act. Except in the case of an injunction granted under subsection (h) of this section, each agreement under investigation under this section remain in effect until the Commission issues an order under this subsection. The Commission may by order disapprove, cancel, or modify an agreement filed under section 5(a) of this Act that operates in violation of this Act. With respect to agreements inconsistent with section 6(g) of this Act, the Commission's sole remedy is under section 6(h).

(d) **CONDUCT OF INVESTIGATION.**—Within 10 days after the initiation of a proceeding under this section, the Commission shall set date on or before which its final decision will be issued. This date may be extended for good cause by order of the Commission.

(e) **UNDUE DELAYS.**—If, within the time period specified in subsection (d), the Commission determines that it is unable to issue a final decision because of undue delays caused by a party to the proceeding

of the penalties authorized under paragraphs (1), (2), and (3) of this subsection.

(b) Before an order under this subsection becomes effective, it shall be immediately submitted to the President who may, within 10 days after receiving it, disapprove the order if the President finds that disapproval is required for reasons of the national defense or the foreign policy of the United States.

(c) **ASSESSMENT PROCEDURES.**—Until a matter is referred to the Attorney General, the Commission may, after notice and an opportunity for hearing, assess each civil penalty provided for in this Act. In determining the amount of the penalty, the Commission shall take into account the nature, circumstances, extent, and gravity of the violation committed and, with respect to the violator, the degree of culpability, history of prior offenses, ability to pay, and such other matters as justice may require. The Commission may compromise, modify, or remit, with or without conditions, any civil penalty.

(d) **REVIEW OF CIVIL PENALTY.**—A person against whom a civil penalty is assessed under this section may obtain review thereof under chapter 158 of title 28, United States Code.

(e) **FAILURE TO PAY ASSESSMENT.**—If a person fails to pay an assessment of a civil penalty after it has become final or after the appropriate court has entered final judgment in favor of the Commission, the Attorney General at the request of the Commission may seek to recover the amount assessed in an appropriate district court of the United States. In such an action, the court shall enforce the Commission's order unless it finds that the order was not regularly made or duly issued.

(f) **LIMITATIONS.**—

(1) No penalty may be imposed on any person for conspiracy to violate section 10(a)(1), (b)(1), or (b)(3) of this Act, or to defraud the Commission by concealment of such a violation.

(2) Each proceeding to assess a civil penalty under this section shall be commenced within 5 years from the date the violation occurred.

SEC. 14. COMMISSION ORDERS

(a) **IN GENERAL.**—Orders of the Commission relating to a violation of this Act or a regulation issued thereunder shall be made, upon sworn complaint or on its own motion, only after opportunity for hearing. Each order of the Commission shall continue in force for the period of time specified in the order or until suspended, modified, or set aside by the Commission or a court of competent jurisdiction.

(b) **REVERSAL OR SUSPENSION OF ORDERS.**—The Commission may reverse, suspend, or modify any order made by it, and upon application of any party to a proceeding may grant a rehearing of the same or any matter determined therein. No rehearing may, except by special order of the Commission, operate as a stay of that order.

(c) **ENFORCEMENT OF NONREPARATION ORDERS.**—In case of violation of an order of the Commission, or for failure to comply with a Commission subpoena, the Attorney General, at the request of the Commission, or any party injured by the violation, may seek enforcement by a United States district court having jurisdiction over the parties. If, after hearing, the court determines that the order was

properly made and duly issued, it shall enforce the order by an appropriate injunction or other process, mandatory or otherwise.

(d) **ENFORCEMENT OF REPARATION ORDERS.**—(1) In case of violation of an order of the Commission for the payment of reparation, the person to whom the award was made may seek enforcement of the order in a United States district court having jurisdiction of the parties.

(2) In a United States district court the findings and order of the Commission shall be prima facie evidence of the facts therein stated, and the petitioner shall not be liable for costs, nor for the costs of any subsequent stage of the proceedings, unless they accrue upon his appeal. A petitioner in a United States district court who prevails shall be allowed reasonable attorney's fees to be assessed and collected as part of the costs of the suit.

(3) All parties in whose favor the Commission has made an award of reparation by a single order may be joined as plaintiffs, and all other parties in the order may be joined as defendants, in a single suit in a district in which any one plaintiff could maintain a suit against any one defendant. Service of process against a defendant not found in that district may be made in a district in which is located any office of, or point of call on a regular route operated by, that defendant. Judgment may be entered in favor of any plaintiff against the defendant liable to that plaintiff.

(e) **STATUTE OF LIMITATIONS.**—An action seeking enforcement of a Commission order must be filed within 3 years after the date of the violation of the order.

SEC. 15. REPORTS AND CERTIFICATES

(a) **REPORTS.**—The Commission may require any common carrier, or any officer, receiver, trustee, lessee, agent, or employee thereof, to file with it any periodical or special report or any account, record, rate, or charge, or memorandum of any facts and transactions appertaining to the business of that common carrier. The report, account, record, rate, charge, or memorandum shall be made under oath whenever the Commission so requires, and shall be furnished in the form and within the time prescribed by the Commission. Conference minutes required to be filed with the Commission under this section shall not be released to third parties or published by the Commission.

(b) **CERTIFICATION.**—The Commission shall require the chief executive officer of each common carrier and, to the extent it deems feasible, may require any shipper, shippers' association, marine terminal operator, ocean freight forwarder, or broker to file a periodic written certification made under oath with the Commission attesting to—

(1) a policy prohibiting the payment, solicitation, or receipt of any rebate that is unlawful under the provisions of this Act;

(2) the fact that this policy has been promulgated recently to each owner, officer, employee, and agent thereof;

(3) the details of the efforts made within the company or otherwise to prevent or correct illegal rebating; and

(4) a policy of full cooperation with the Commission in its efforts to end those illegal practices.

Failure to file a certification shall result in a civil penalty of not more than \$5,000 for each day the violation continues.

SEC. 16. EXEMPTIONS.

The Commission, upon application or on its own motion, may by order or rule exempt for the future any class of agreements between persons subject to this Act or any specified activity of those persons from any requirement of this Act if it finds that the exemption will not substantially impair effective regulation by the Commission, be unjustly discriminatory, result in a substantial reduction in competition, or be detrimental to commerce. The Commission may attach conditions to any exemption and may, by order, revoke any exemption. No order or rule of exemption or revocation of exemption may be issued unless opportunity for hearing has been afforded interested persons and departments and agencies of the United States.

SEC. 17. REGULATIONS.

(a) The Commission may prescribe rules and regulations as necessary to carry out this Act.

(b) The Commission may prescribe interim rules and regulations necessary to carry out this Act. For this purpose, the Commission is excepted from compliance with the notice and comment requirements of section 553 of title 5, United States Code. All rules and regulations prescribed under the authority of this subsection that are not earlier superseded by final rules shall expire no later than 270 days after the date of enactment of this Act.

SEC. 18. AGENCY REPORTS AND ADVISORY COMMISSION.

(a) **COLLECTION OF DATA.**—For a period of 5 years following the enactment of this Act, the Commission shall collect and analyze information concerning the impact of this Act upon the international ocean shipping industry, including data on:

- (1) increases or decreases in the level of tariffs;
- (2) changes in the frequency or type of common carrier services available to specific ports or geographic regions;
- (3) the number and strength of independent carriers in various trades; and
- (4) the length of time, frequency, and cost of major types of regulatory proceedings before the Commission.

(b) **CONSULTATION WITH OTHER DEPARTMENTS AND AGENCIES.**—The Commission shall consult with the Department of Transportation, the Department of Justice, and the Federal Trade Commission annually concerning data collection. The Department of Transportation, the Department of Justice, and the Federal Trade Commission shall at all times have access to the data collected under this section to enable them to provide comments concerning data collection.

(c) **AGENCY REPORTS.**—

(1) Within 8 months after expiration of the 5-year period specified in subsection (a), the Commission shall report the information, with an analysis of the impact of this Act, to Congress, to the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping established in subsection (d), and to the Department of Transportation, the Department of Justice, and the Federal Trade Commission.

(2) Within 60 days after the Commission submits its report, the Department of Transportation, the Department of Justice, and the Federal Trade Commission shall furnish an analysis of the impact of this Act to Congress and to the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping.

(3) The reports required by this subsection shall specifically address the following topics:

(A) the advisability of adopting a system of tariffs based on volume and mass of shipment;

(B) the need for antitrust immunity for ports and marit terminals; and

(C) the continuing need for the statutory requirement the tariffs be filed with and enforced by the Commission.

(d) **ESTABLISHMENT AND COMPOSITION OF ADVISORY COMMISSION.**—

(1) Effective 5 and one-half years after the date of enactment of this Act, there is established the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping (hereinafter referred to as the "Advisory Commission").

(2) The Advisory Commission shall be composed of 17 members as follows:

(A) a cabinet level official appointed by the President;

(B) 4 members from the United States Senate appointed by the President pro tempore of the Senate, 2 from 1 membership of the Committee on Commerce, Science, a Transportation and 2 from the membership of the Committee on the Judiciary;

(C) 4 members from the United States House of Representatives appointed by the Speaker of the House, 2 from the membership of the Committee on Merchant Marine and Fisheries and 2 from the membership of the Committee on the Judiciary; and

(D) 8 members from the private sector appointed by the President.

(3) The President shall designate the chairman of the Advisory Commission.

(4) The term of office for members shall be for the term of Advisory Commission.

(5) A vacancy in the Advisory Commission shall not affect powers, and shall be filled in the same manner in which original appointment was made.

(6) Nine members of the Advisory Commission shall constitute a quorum, but an Advisory Commission may permit few as 2 members to hold hearings.

(e) **COMPENSATION OF MEMBERS OF THE ADVISORY COMMISSION.**

(1) Officials of the United States Government and Members of Congress who are members of the Advisory Commission shall serve without compensation in addition to that received their services as officials and Members, but they shall be reimbursed for reasonable travel, subsistence, and other necessary expenses incurred by them in the performance of the duties vested in the Advisory Commission.

(2) Members of the Advisory Commission appointed from the private sector shall each receive compensation not exceeding

maximum per diem rate of pay for grade 18 of the General Schedule under section 5332 of title 5, United States Code, when engaged in the performance of the duties vested in the Advisory Commission, plus reimbursement for reasonable travel, subsistence, and other necessary expenses incurred by them in the performance of those duties, notwithstanding the limitations in sections 5701 through 5733 of title 5, United States Code.

(5) Members of the Advisory Commission appointed from the private sector are not subject to section 208 of title 18, United States Code. Before commencing service, these members shall file with the Advisory Commission a statement disclosing their financial interests and business and former relationships involving or relating to ocean transportation. These statements shall be available for public inspection at the Advisory Commission's offices.

(f) **ADVISORY COMMISSION FUNCTIONS.**—The Advisory Commission shall conduct a comprehensive study of, and make recommendations concerning, conferences in ocean shipping. The study shall specifically address whether the nation would be best served by prohibiting conferences, or by closed or open conferences.

(g) **POWERS OF THE ADVISORY COMMISSION.**—

(1) The Advisory Commission may, for the purpose of carrying out its functions, hold such hearings and sit and act at such times and places; administer such oaths, and require, by subpoena or otherwise, the attendance and testimony of such witnesses, and the production of such books, records, correspondence, memorandums, papers, and documents as the Advisory Commission may deem advisable. Subpenas may be issued to any person within the jurisdiction of the United States courts, under the signature of the chairman, or any duly designated member, and may be served by any person designated by the chairman, or that member. In case of contumacy by, or refusal to obey a subpoena to, any person, the Advisory Commission may advise the Attorney General who shall invoke the aid of any court of the United States within the jurisdiction of which the Advisory Commission's proceedings are carried on, or where that person resides or carries on business, in requiring the attendance and testimony of witnesses and the production of books, papers, and documents; and the court may issue an order requiring that person to appear before the Advisory Commission, there to produce records, if so ordered, or to give testimony. A failure to obey such an order of the court may be punished by the court as a contempt thereof. All process in any such case may be served in the judicial district whereof the person is an inhabitant or may be found.

(2) Each department, agency and instrumentality of the executive branch of the Government, including independent agencies, shall furnish to the Advisory Commission, upon request made by the chairman, such information as the Advisory Commission deems necessary to carry out its functions.

(3) Upon request of the chairman, the Department of Justice, the Department of Transportation, the Federal Maritime Com-

mission, and the Federal Trade Commission shall detail all personnel as necessary to assist the Advisory Commission.

(4) The chairman may rent office space for the Advisory Commission, may utilize the services and facilities of other Federal agencies with or without reimbursement, may accept voluntary services notwithstanding section 1342 of title 31, United States Code, may accept, hold, and administer gifts from other Federal agencies, and may enter into contracts with any public or private person or entity for reports, research, or surveys in furtherance of the work of the Advisory Commission.

(h) **FINAL REPORT.**—The Commission shall, within one year after its establishment, submit to the President and to the Congress a final report containing a statement of the findings and conclusions of the Advisory Commission resulting from the study undertaken under subsection (f), including recommendations for such administrative, judicial, and legislative action as it deems advisable. Each recommendation made by the Advisory Commission to the President and to the Congress must have the majority vote of the Advisory Commission present and voting.

(i) **EXPIRATION OF THE COMMISSION.**—The Advisory Commission shall cease to exist 90 days after the submission of its final report.

(j) **AUTHORIZATION OF APPROPRIATION.**—There is authorized to be appropriated \$500,000 to carry out the activities of the Advisory Commission.

SEC. 19. OCEAN FREIGHT FORWARDERS.

(a) **LICENSE.**—No person may act as an ocean freight forwarder unless that person holds a license issued by the Commission. The Commission shall issue a forwarder's license to any person that—

(1) the Commission determines to be qualified by experience and character to render forwarding services; and

(2) furnishes a bond in a form and amount determined by the Commission to insure financial responsibility that is issued by a surety company found acceptable by the Secretary of the Treasury.

(b) **SUSPENSION OR REVOCATION.**—The Commission shall, after notice and hearing, suspend or revoke a license if it finds that the ocean freight forwarder is not qualified to render forwarding services or that it willfully failed to comply with a provision of this Act or with a lawful order, rule, or regulation of the Commission. The Commission may also revoke a forwarder's license for failure to maintain a bond in accordance with subsection (a)(2).

(c) **EXCEPTION.**—A person whose primary business is the sale of merchandise may forward shipments of the merchandise for its own account without a license.

(d) **COMPENSATION OF FORWARDERS BY CARRIERS.**—

(1) A common carrier may compensate an ocean freight forwarder in connection with a shipment dispatched on behalf of others only when the ocean freight forwarder has certified in writing that it holds a valid license and has performed the following services:

(A) Engaged, booked, secured, reserved, or contracted directly with the carrier or its agent for space aboard a vessel or confirmed the availability of that space.

(B) Prepared and processed the ocean bill of lading, dock receipt, or other similar document with respect to the shipment.

(2) No common carrier may pay compensation for services described in paragraph (1) more than once on the same shipment.

(3) No compensation may be paid to an ocean freight forwarder except in accordance with the tariff requirements of this Act.

(4) No ocean freight forwarder may receive compensation from a common carrier with respect to a shipment in which the forwarder has a direct or indirect beneficial interest nor shall a common carrier knowingly pay compensation on that shipment.

SEC. 20. REPEALS AND CONFORMING AMENDMENTS.

(a) REPEALS.—The laws specified in the following table are repealed:

Shipping Act, 1916:

Sec. 17.....	37 Stat. 722
Sec. 14a.....	46 App. U.S.C. 812
Sec. 11b.....	46 App. U.S.C. 812a
Sec. 18(b).....	46 App. U.S.C. 817(b)
Sec. 18(c).....	46 App. U.S.C. 817(c)
Sec. 25.....	46 App. U.S.C. 825
Sec. 44.....	46 App. U.S.C. 811A

Merchant Marine Act,

1920:

Sec. 10..... 41 Stat. 296.

Merchant Marine Act,

1935:

Sec. 211(e)..... 46 App. U.S.C. 1122(e)

Sec. 211..... 46 App. U.S.C. 1121, wherever that section applies to the Federal Maritime Commission (Commission), any member of the Commission or any member, officer or employee designated by the Commission.

Omnibus Budget Reconciliation Act of 1931:

Sec. 1603..... 51 Stat. 752.

(b) CONFORMING AMENDMENTS.—The Shipping Act, 1916 (46 App. U.S.C. 801 et seq.), is amended as follows:

(1) in section 1 by striking the definitions "controlled carrier" and "independent ocean freight forwarder";

(2) in sections 14, 15, 16, 20, 21(a), 22, and 45 by striking "common carrier by water" wherever it appears in those sections and substituting "common carrier by water in interstate commerce";

(3) in section 14, first paragraph, by striking "or a port of a foreign country";

(4) in section 14, last paragraph, by striking all after the words "for each offense" and substituting a period;

(5) in section 15, fourth paragraph, by striking "(including changes in special rates and charges covered by section 14b of this Act which do not involve a change in the spread between such rates and charges and the rates and charges applicable to noncontract shippers)" and also "with the publication, and filing requirements of section 18(b) hereof and";

(6) in section 15, sixth paragraph, by striking ", or permitted under section 14b," and in the seventh paragraph, by striking "or of section 14b";

(7) in section 16, in the paragraph designated "First" by striking all after "disadvantage in any respect" and substituting "whatsoever";

(8) in section 17 by striking the first paragraph, and in the second paragraph, by striking "such carrier and every";

(9) in section 21(b) by striking "The Commission shall require the chief executive officer of every vessel operating common carrier by water in foreign commerce and to the extent it deems feasible, may require any shipper, consignor, consignee, forwarder, broker, other carrier or other person subject to this Act," and substituting "The Commission may, to the extent it deems feasible, require any shipper, consignor, consignee, forwarder, broker, or other person subject to this Act,";

(10) in section 22 by striking subsection (c);

(11) in section 25, at the end of the first sentence, by adding "under this Act";

(12) in section 29 by striking "any order of the board, the board," and substituting "any order of the Federal Maritime Commission under this Act, the Commission,";

(13) in sections 30 and 31, after the words "any order of the board", by adding "under this Act,";

(14) in section 32(a) by striking "and section 44"; and

(15) in section 32(c), after the words "or functions," by adding "under this Act,".

(c) TECHNICAL AMENDMENTS.—Section 212 of the Merchant Marine Act, 1936 (46 App. U.S.C. 1122) is amended by—

(1) striking after subsection (d) the following undesignated paragraph:

"The Federal Maritime Commission is authorized and directed—"; and

(2) striking after subsection (e) the following undesignated paragraph:

"The Secretary of Transportation is authorized and directed—"

(d) EFFECTS ON CERTAIN AGREEMENTS AND CONTRACTS.—All agreements, contracts, modifications, and exemptions previously approved or licenses previously issued by the Commission shall continue in force and effect as if approved or issued under this Act; and all new agreements, contracts, and modifications to existing, pending, or new contracts or agreements shall be considered under this Act.

(e) SAVINGS PROVISIONS.—

(1) Each service contract entered into by a shipper and an ocean common carrier or conference before the date of enactment of this Act may remain in full force and effect and need not comply with the requirements of section 8(c) of this Act until 15 months after the date of enactment of this Act.

(2) This Act and the amendments made by it shall not affect any suit—

(A) filed before the date of enactment of this Act; or

(B) with respect to claims arising out of conduct engaged in before the date of enactment of this Act, filed within one year after the date of enactment of this Act.

SEC. 11. EFFECTIVE DATE.

This Act shall become effective 90 days after the date of its enactment, except that sections 17 and 18 shall become effective upon enactment.

SEC. 12. COMPLIANCE WITH BUDGET ACT.

Any new spending authority (within the meaning of section 401 of the Congressional Budget and Impoundment Control Act of 1974) which is provided under this Act shall be effective for any fiscal year only to the extent or in such amounts as provided in advance in appropriations Acts. Any provision of this Act that authorizes the enactment of new budget authority shall be effective only for fiscal years beginning after September 30, 1984.

And the House agree to the same.

WALTER B. JONES,
MARIO BIAGGI,
JOHN B. BREAUX,
WILLIAM J. HUGHES,
PETER W. RODINO, Jr.,
JOHN F. SEIBERLING,
EDWARD F. FEIGHAN,
EDWIN B. FORSYTHE,
GENE SNYDER,
DON YOUNG,
HAMILTON FISH, Jr.,
CARLOS J. MOORHEAD,

Managers on the Part of the House.

BOB PACKWOOD,
SLADE GORTON,
TED STEVENS,
ROBERT W. KASTEN, Jr.,
RUSSELL B. LONG,
DANIEL K. INOUE,
STROM THURMOND,
ORRIN G. HATCH,

Managers on the Part of the Senate.

*LEY DE TRANSPORTE MARITIMO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE 1984.*

*Traducción no oficial por
Ruth Gómez Pacheco.*

Publicada el 23 de febrero de 1984.

Mr. Jones del Estado de Carolina del Norte, miembro de la Comisión Consultiva, emite el siguiente:

D I C T A M E N .

(Anexo a La Sección 47)

La Comisión Consultiva, ante los votos de desacuerdo de las Cámaras para enmiendas al Proyecto de Ley por parte del Pleno (Sección 47), a fin de desarrollar el sistema internacional de transporte y comercio marítimo de los Estados Unidos y después de haberse reunido en una Conferencia Abierta, ha acordado encomendar a sus Cámaras lo siguiente:

Que el Senado retire su desacuerdo a la enmienda del Pleno para modificar el texto del Proyecto de Ley y aceptarlo con las siguientes enmiendas:

En sustitución del título propuesto por la Cámara, incluir el siguiente:

Que esta Ley sea denominada "Ley de Transporte Marítimo de 1984".

C O N T E N I D O .

Sección 2 Lineamientos de Política.

Sección 3 Definiciones.

Sección 4 Alcances de esta Ley.

Sección 5 Acuerdos Generales.

Sección 6 Alcances de los Acuerdos.

Sección 7 Exención de las Leyes "Antitrust".

Sección 8 Tarifas.

Sección 9 Empresa Transportista Controlada.

Sección 10 Actos Prohibidos.

Sección 11 Demandas, Investigaciones, Informes e Indemnizaciones.

Sección 12 Aplicación de Sanciones.

Sección 13 Sanciones Generales.

Sección 14 Acuerdos Generales.

Sección 15 Informes y Certificados.

Sección 16 Exenciones.

Sección 17 Reglas Generales.

Sección 18 Informes de la Comisión Asesora.

Sección 19 Agentes Consignatarios.

Sección 20 Anulación y Ajuste de Enmiendas.

Sección 21 Vigencia de esta Ley.

Sección 22 Aprobación del presupuesto.

SECCION 2 LINEAMIENTOS DE POLITICA.

Los objetivos de esta Ley son:

- (1) Establecer un proceso de regulación no discriminatorio para el transporte de mercancías por agua en el comercio exterior de los Estados Unidos, con un mínimo de intervención gubernamental y costos.
- (2) Implantar un sistema de transporte eficiente y económico para el comercio marítimo de los Estados Unidos dentro de lo posible, de acuerdo con las prácticas del transporte marítimo y,
- (3) Fomentar el desarrollo de la flota con bandera de los Estados Unidos dedicada a la prestación de servicios regulares, de manera económica y eficiente, a fin de asegurar la satisfacción de las necesidades nacionales.

SECCION 3 DEFINICIONES.

De acuerdo a esta Ley:

- (1) "acuerdo" significa un entendimiento o arreglo, escrito o verbal, así como una modificación o cancelación al mismo; pero este término no comprende un acuerdo de carácter laboral en el ámbito marítimo.
- (2) "Leyes antitrust", se refiere a la Ley del 2 de julio de 1890 y sus enmiendas, la Ley del 15 de octubre de 1914 y sus enmiendas, la Ley de la Comisión Federal de Comercio y sus enmiendas; las Secciones 73 y 74 de la Ley del 27 de agosto de 1894 y sus enmiendas, la Ley del 19 de junio de 1936 y sus enmiendas, la Ley "Antitrust" de - Proceso Civil y sus enmiendas y, enmiendas a las Leyes Suplementarias.
- (3) "acuerdos de reparto", son acuerdos de negociación colectiva o individual para proveer de un fundamento a una colectividad, determinando los derechos y obligaciones sobre las bases hora-hombre, sin

- considerar la carga manejada, tipo de embarcaciones o equipo utilizado.
- (4) "carga a granel" significa la carga que es embarcada y transportada a granel sin marca.
- (5) "Comisión" se refiere a la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos.
- (6) "transportista marítimo" es la persona que ofrece al público en general un servicio de transporte por agua de pasajeros o de carga, entre los Estados Unidos y un país extranjero, por una remuneración, mediante la cual:
- (A) Asume la responsabilidad del transporte de un puerto de origen a uno de destino, y
 - (B) Utiliza para ese transporte o parte de él, una embarcación para operar en tráfico de altura o en los Grandes Lagos entre un puerto de los Estados Unidos y un puerto extranjero.
- (7) "conferencia marítima" es una asociación de transportistas reunidos mediante la concertación de un convenio, por el cual se comprometen a realizar una tarifa común, pero esta definición no incluye un servicio conjunto, consorcio o acuerdo de transbordo.
- (8) "empresa transportista controlada" se refiere a una empresa transportista o naviera, cuyas embarcaciones son directa o indirectamente reconocidas o controladas por el Gobierno bajo su registro. El control de dichas embarcaciones por otro Gobierno será válido si:
- (A) una mayor parte de los intereses de la embarcación es reconocida o controlada de alguna manera por ese Gobierno, por alguna Agencia del mismo o por alguna empresa pública o privada controlada por éste; o
 - (B) que el Gobierno tenga el derecho de aprobar o desaprobar el nombramiento de la mayoría de los directores, capitanes y primeros oficiales.
- (9) "descuento diferido" es el reembolso de una parte del flete, que efectúa el transportista al embarcador como una retribución al hecho de que éste último ofrece al primero y otro transportista la entrega de todos sus embarques o una gran parte de ellos con un fin específico. Este reembolso se efectúa cuando el servicio de transporte marítimo se ha concluido y solamente será efectivo cuando el embarcador haya cumplido con las condiciones del acuerdo.
- (10) "buque de lucha" es la embarcación que se utiliza para un comercio en particular por un transportista o un grupo de transportistas

con el objeto de excluir, impedir o reducir la competencia de otro - transportista en este mismo comercio.

- (11) "mercancías forestales" son los productos de origen forestal no procesados o semiprocesados que requieren de un manejo especial y - de grandes espacios para su transporte contenerizado, incluyendo ma - deras procesadas en fardos, maderas no procesadas, nudos, postes, - estacas, vigas laminadas, maderas contrachapadas, hojas de madera, pulpa de madera en rollos o pacas y papel en rollos.
- (12) "distribución terrestre" es el importe que cubre el armador al transportista terrestre por el servicio de transporte por tierra o - ofrecido por éste o por el armador mismo.
- (13) "porción terrestre" es el cobro que efectúa el armador al usua - rio por la parte terrestre en un servicio de transporte directo.
- (14) "acuerdo de lealtad" es el contrato con una empresa naviera o - conferencia marítima para la realización de un servicio en base a cuotas establecidas por tiempo volumen, mediante el cual un embarca - dor obtiene tarifas más bajas al entregar todo o parte de su carga a esa empresa o conferencia.
- (15) "operador de terminal marítima" es la persona contratada en los Estados Unidos que se encarga de las operaciones en los muelles, bo - degas, almacenes y otras instalaciones, en conexión con el trans - portista marítimo.
- (16) "contrato laboral marítimo" es el contrato de negociación colec - tiva entre un trabajador o un grupo de trabajadores sujetos a esta Ley y un sindicato que representa a un sector laboral marítimo o de estibadores; puede ser un contrato previo a una negociación colecti - va entre miembros de un grupo de organizaciones laborales, o un a - cuerdo específico de disposiciones colectivas. Puede ser también un acuerdo colectivo sobre capacitación, financiamiento o administra - ción de un grupo de trabajadores. Esta definición no comprende el - acuerdo de reparto.
- (17) "transportista marítimo que no se dedica a la explotación de em - barcaciones" se refiere al transportista marítimo que no explota - directamente las embarcaciones que utiliza en sus servicios de trans - porte que ofrece, y actúa como embarcador o usuario en su relación con las empresas navieras.
- (18) "empresa naviera" es la empresa que explota una embarcación. Es

ta definición no comprende la prestación de un servicio de transporte en embarcaciones de pasajeros, ni en embarcaciones que ofrecen servicios irregulares (buques trampa).

(19) "agente consignatario" es la persona en los Estados Unidos que:

(A) Atiende los embarques desde este país en representación del transportista marítimo, reserva los espacios para tales embarques y lleva los respectivos registros contables.

(B) Elabora la documentación y realiza todas las demás actividades relacionadas con dichos embarques.

(20) "persona", este término comprende individuos, corporaciones y asociaciones existentes bajo el reconocimiento de las leyes de los Estados Unidos, o de un país extranjero.

(21) "contrato de servicio" es el contrato celebrado entre un embarcador y una empresa naviera o conferencia marítima, mediante el cual un embarcador remite un mínimo de carga durante un determinado período, y la empresa o conferencia marítima realiza su transporte mediante el cobro de una cuota dentro de los niveles establecidos, asegurando el espacio para esa carga, el tiempo de transporte, la ruta y las condiciones de servicio en general. En este contrato se especifican las disposiciones en caso de incumplimiento por alguna de las partes.

(22) "embarque" es toda la carga transportada en los términos de un mismo conocimiento de embarque.

(23) "embarcador o usuario" es la persona propietaria de la carga para quien se realiza el servicio de transporte marítimo, o la persona a quien esa carga le es remitida.

(24) "asociación de embarcadores o usuarios" es un grupo de embarcadores consolidados para un flete sin fines de lucro en beneficio de los miembros de ese mismo grupo, a fin de asegurar el transporte de sus productos, las tarifas y los contratos respectivos.

(25) "tarifa directa" es la cantidad única que cobra el transportista en relación con el transporte directo.

(26) "transporte directo" es el transporte continuo entre un punto de origen y uno de destino, por el cual se establece una tarifa directa para ser aplicada por uno o más transportistas, de los cuales al menos uno de ellos es el transportista marítimo entre un puerto de los Estados Unidos y uno extranjero.

(27) "Estados Unidos", este término comprende varios Estados, el Distrito de Columbia, la Comunidad de Puerto Rico, la Comunidad de las Marianas del Norte y otros territorios y posesiones de los Estados Unidos.

SECCION 4 ALCANCES DE ESTA LEY.

(a) Empresa naviera.- Esta Ley aplica los acuerdos entre empresas - navieras para:

- (1) discutir, establecer y regular las tarifas de transporte, incluyendo tarifas directas, espacios para la carga y otras condiciones de servicio.
- (2) distribuir o repartir los tráficos, ingresos, ganancias o pérdidas.
- (3) designar puertos o regular el número de salidas de cada uno de ellos.
- (4) fijar o regular los volúmenes y tipos de tráficos de carga y pasaje para su transporte.
- (5) reservar en forma exclusiva y preferencial los acuerdos laborales celebrados entre las empresas mismas o con uno o más operadores marítimos, o bien con otras empresas marítimas que no operan embarcaciones de servicio regular.
- (6) controlar, regular o prevenir la competencia en el transporte marítimo internacional, y
- (7) regular o prohibir la aplicación de sus contratos de servicio.

(b) Operadores marítimos.- Esta Ley regula los acuerdos (en el ámbito del transporte marítimo en el comercio exterior de los Estados Unidos) entre uno o más operadores marítimos y entre éstos con alguna o más empresas navieras, a fin de:

- (1) discutir, fijar y regular las tarifas de fletes y otras condiciones de servicio; y
- (2) legalizar en forma exclusiva y preferencial los acuerdos laborales.

(c) Limitaciones.- Esta Ley no es aplicable en beneficio de alguna persona en particular directa o indirectamente, o para que otra per

sona pueda obtener ciertas ventajas.

SECCION 5 ACUERDOS GENERALES.

(a) Requisitos. - Presentar ante la Comisión una copia de cada acuerdo efectuado en cualquiera de las actividades descritas en la sección 4 de esta Ley, excepto los acuerdos de transporte que sean efectuados internamente o los que se celebren entre países extranjeros, y los acuerdos entre transportistas para establecer, operar y mantener una terminal marítima en los Estados Unidos. En caso de celebrarse un acuerdo verbal, presentar un memorandum en el que se especifique en detalle el contenido de éste. La Comisión podrá dictaminar una regulación específica para determinar la forma en que deban presentarse dichos acuerdos, así como la información adicional sobre los documentos necesarios para su evaluación.

(b) Acuerdos de las Conferencias Marítimas. - Cada acuerdo de las conferencias deberá:

- (1) manifestar su propósito;
- (2) establecer en forma razonable y equitativa los lineamientos y condiciones para la admisión o readmisión de alguna empresa naviera dispuesta a servir u operar en una ruta o comercio particular, como miembro de una conferencia.
- (3) permitir a cualquier miembro de una conferencia su retiro de la misma, mediante su notificación oportuna y sin aplicarle sanción alguna.
- (4) requerir, a solicitud de cualquiera de los miembros, la intervención de un representante independiente que vigile el cumplimiento de las obligaciones de las conferencias y de sus miembros.
- (5) prohibir a las conferencias comprometerse en determinados actos, señalados en las Secciones 10 (c), (1) o (3) de esta Ley.
- (6) establecer un proceso de consulta destinado a promover:
 - (A) la resolución comercial de conflictos,
 - (B) la cooperación con embarcadores para prevenir y eliminar prácticas discriminatorias.
- (7) establecer procedimientos ágiles y razonables, tomando en consideración las inconformidades y solicitudes de los embarcadores; y
- (8) Prever que cualquier miembro de la conferencia pueda tomar acciones independientes sobre cualquier otra cuota o servicio

requeridos para su inclusión en las tarifas de la Sección 8 (a) de esta Ley, notificándolo a la Conferencia en un lapso que no excederá de 10 días de calendario, la cual incluirá dicha cuota o servicio en sus tarifas para ser aplicados por ese miembro después de los 10 días de haberse entregado la notificación correspondiente.

Asimismo, dicha cuota o servicio podrán ser adoptados en lugar de las tarifas existentes, después del mencionado período, por cualquier otro miembro que lo notifique a la Conferencia.

(c) Acuerdos entre Conferencias Marítimas.- Cada acuerdo entre transportistas de diferentes conferencias marítimas o entre diferentes conferencias, deberá establecerse el derecho a adoptar acciones independientes por cada una de las partes.

(d) Acuerdos de Reparto.- Estos acuerdos serán reconocidos por la Comisión si son registrados ante la misma, y entrarán en vigor una vez registrados. Dos años después de la aprobación de estos acuerdos, la Comisión podrá modificar, desaprobado o cancelar cualquiera de ellos, previa reclamación causada por una aplicación de alguna práctica injusta o discriminatoria en perjuicio de transportistas, embarcadores o puertos.

La Comisión otorgará su decisión final sobre cualquier procedimiento, en el lapso de un año a partir de la fecha en que se haya presentado la reclamación. Cuando la extensión del acuerdo de reparto se encuentre en proceso de ser un acuerdo injusto o discriminatorio, la Comisión resolverá tal discriminación durante el período entre la fecha de presentación de la reclamación y la fecha de adopción de la decisión definitiva, mientras se realizan los ajustes correspondientes. Estos ajustes serán aplicados mediante cuentas o créditos posteriores, que serán considerados en los próximos acuerdos o recargos, excepto en el caso de que se presente alguna reclamación que suspenda las actividades del acuerdo correspondiente, en cuyo caso la modificación será aprobada.

A excepción de esta Subsección y de la Sección 7 (a) de esta Ley, esta misma Ley, así como la de Transporte Marítimo de 1916 y la de Cabotaje de 1933, no aplicarán estos acuerdos de reparto.

(e) Acuerdos Laborales Marítimos.- Esta Ley, así como la de Trans-

porte Marítimo de 1916 y la de Cabotaje de 1933, no aplicarán este tipo de acuerdos. Esta Subsección no exenta de aplicación a las leyes citadas a cualquier cuota, recargo, disposición o práctica de un transportista que deba apegarse a alguna tarifa específica, sea o no resultado de algún acuerdo laboral marítimo.

SECCION 6 ALCANCE DE LOS ACUERDOS.

(a) Notificaciones.- transcurridos siete días del registro de cualquier acuerdo, la Comisión notificará al Registro Federal Marítimo sobre el mismo a efecto de llevar a cabo la publicación correspondiente.

(b) Revisiones.- La Comisión rechazará cualquier acuerdo registrado en los términos de la Sección 5 (a) de esta Ley, si considera después de una primera revisión, que no se ha cumplido con los requisitos de la Sección 5. Dicha Comisión notificará por escrito al interesado los motivos del mencionado rechazo.

(c) Revisión y Vigencia.- A no ser que los acuerdos sean rechazados por la Comisión conforme a lo establecido por el inciso anterior, los acuerdos generales, así como los de reparto entrarán en vigor en los siguientes términos:

(1) 45 días después de su registro o 30 días después de que su registro haya sido publicado por el Registro Federal Marítimo; ó

(2) en caso de requerirse información o documentación adicional, según se establece en el inciso (d), éstos entrarán en vigor 45 días después de que la Comisión considere:

(A) que toda la información y documentación adicional que se requiera haya sido recibida por la misma.

(B) en caso de que la información o documentación presentada no sea satisfactoria para los requerimientos solicitados, y el interesado justifica la falta de cumplimiento de dicha información; el período establecido para la entrega de documentación, podrá ser ampliado sólo por la Corte del Distrito de Columbia de los Estados Unidos por conducto de la Comisión, en los términos de la Subsección (i).

- (d) *Información Adicional.*- Antes de concluir el período señalado - en la Subsección (c) (1), la Comisión podrá solicitar al interesado en dicho - registro cualquier información y documentación adicional que considere necesaria para tomar la determinación correspondiente a esta Sección.
- (e) *Reducción del Período de aprobación.*- A solicitud del interesado, la Comisión podrá reducir el período de revisión establecido - en la Subsección (c), pero este período no podrá ser menor a los 14 días después de que se haya publicado el registro del acuerdo en el Registro Federal Marítimo.
- (f) *Expiración de los Acuerdos.*- La Comisión no podrá limitar el período de vigencia de algún acuerdo a un plazo determinado.
- (g) *Acuerdos Considerados Incompetentes.*- Si transcurrido algún tiempo del registro de un acuerdo o de entrada en vigor del mismo, la Comisión considera que el acuerdo muestra en forma injustificada - la reducción de servicio del transporte o el incremento del costo del mismo, éste será considerado incompetente por la Comisión y podrá aplicar alguna medida resolutive de las comprendidas en la Subsección (h) y hacerlo del conocimiento del interesado.
- (h) *Medidas Resolutivas.*- Como una medida resolutive a un acuerdo - considerado incompetente, la Comisión podrá, en coordinación con - la Corte del Distrito de Columbia de los Estados Unidos, prohibir la operación de dicho acuerdo. Para este efecto la Corte podrá expedir alguna orden restrictiva temporal o alguna medida preventiva - cuando se haya comprobado que el acuerdo en cuestión en efecto muestra incompetitividad. Esta orden podrá tener una aplicación permanente. La comprobación de dicha situación será por parte de la Comisión y la Corte podrá prohibir la intervención de una tercera parte en caso de presentarse alguna incorfomidad en los términos de esta Subsección.
- (i) *Cumplimiento de Requisitos.*- si un acuerdo registrado por una - persona en particular, un Capitán, un Director, Agente o un empleado de cualquier rango, no cumple con los requerimientos de la información o documentación adicional solicitada, dentro del período señalado en la Subsección (c), la Corte del Distrito de Columbia de los Estados Unidos, a solicitud de la Comisión podrá:
- (1) exigir el cumplimiento de los requisitos correspondientes,

- (2) ampliar el período señalado en la Subsección (c) (2) hasta que se haya cumplido con los requisitos; y
- (3) aplicar cualquier otra resolución que la Corte considere apropiada o necesaria.

(j) *Información Confidencial.*- A excepción de un acuerdo registrado conforme a la Sección 5 de esta Ley, toda la información y documentación presentada a la Comisión dentro de la Sección 5 y 6, no podrá darse a conocer públicamente, estará exenta de ser revelada conforme a lo establecido por la Sección 552 del Capítulo 5 del Código de los Estados Unidos, a menos que se requiera para un procedimiento administrativo o judicial. Esta Sección no impide que la documentación sea dada a conocer a cualquier parte del Congreso o algún Comité o Subcomité de éste que haya sido debidamente autorizado.

(k) *Representación de la Comisión.*- Previa notificación al Ministro de Justicia, la Comisión podrá ser representada en la Corte de Distrito para los procedimientos señalados en las Subsecciones (h) e (i) de esta Sección y la Sección 11 (h) de esta Ley.

Con la aprobación del Ministro de Justicia, la Comisión podrá ser representada en las Cortes de Apelación de los Estados Unidos para cualquier procedimiento señalado en las Subsecciones (h) e (i) de esta Sección y la Sección 11 (h) de esta Ley.

SECCION 7 EXENSIONES DE LEYES "ANTITRUST"

(a) *Aspectos Generales.*- Las Leyes "antitrust" no se aplicarán a:

- (1) Cualquier acuerdo que haya sido registrado conforme a la Sección 5 de esta Ley y se encuentre vigente conforme a la Subsección (d) de la misma y Sección 6, o que sea exento de cualquier requisito de esta Ley conforme a la Sección 16 de la misma.
- (2) Cualquier actividad o acuerdo realizada en el ámbito de esta Ley que sea aprobada o prohibida por ésta misma o concertada sobre las bases establecidas para:
 - (A) ser registrada ante la Comisión y vigente en el momento en que se celebró, o
 - (B) ser exenta de cualquier requerimiento de esta Ley conforme a la Sección 16.

- (3) *Cualquier acuerdo o actividad relativo al servicio de transporte interno o entre países extranjeros, sea o no vfa Estados Unidos, a menos que el acuerdo o actividad tenga un efecto directo, substancial y necesario para el Comercio de los Estados Unidos;*
- (4) *cualquier acuerdo o actividad que comprenda un servicio de transporte terrestre que sea parte del transporte para la importación o exportación del Comercio de los Estados Unidos;*
- (5) *cualquier acuerdo o actividad que comprenda servicios de almacenamiento, muelleaje o cualquier otro en instalaciones fuera de Estados Unidos; o*
- (6) *Lo establecido en la Sección 20 (e) (2) de esta Ley para cualquier acuerdo, modificación o cancelación aprobada por la Comisión antes de la entrada en vigor de esta Ley y conforme a la Sección 15 de la Ley de Transporte Marítimo de 1916, o autorizado por la Sección 14 (b) de esa Ley y cualquier tarifa, cuota, precio, recargo, clasificación o alguna disposición aclaratoria en la implementación de cualquier acuerdo, modificación o cancelación.*

(b) *Exenciones.* - Esta Ley no exime de aplicación de las Leyes "Anti-trust" a:

- (1) *cualquier acuerdo con o entre transportistas aéreos, terrestres o marítimos no sujetos a esta Ley en relación al transporte interno de los Estados Unidos.*
- (2) *cualquier discusión o acuerdo entre transportistas marítimos que esten sujetos a esta Ley, en relación a las cuotas establecidas para la distribución terrestre comprendida en un servicio; o*
- (3) *cualquier acuerdo entre transportistas marítimos sujetos a esta Ley para establecer, operar o mantener una terminal marítima en los Estados Unidos.*

(c) *Limitaciones.*

- (1) *Cualquier determinación por alguna agencia o por la Corte, que concluya en la negativa de aplicación de Leyes "antitrust" consideradas en la Subsección (a), no será aplicada hasta en tanto sea tomada dicha determinación.*
- (2) *Ninguna persona podrá ser beneficiada con las disposiciones*

establecidas en la Sección 4 de la Ley "Clayton" o beneficiarse con una medida resolutive de la Sección 16 de dicha Ley, como aplicación a un acto prohibido por esta Ley.

SECCION 8 TARIFAS.

(a) Aspectos Generales.

- (1) Cada transportista y conferencia deberá registrar sus tarifas ante la Comisión y las mantendrá disponibles al público en general mostrando abiertamente las cuotas, recargos, clasificaciones, reglas de aplicación y los puertos y las rutas de operación entre los puertos que realizan el servicio, así como cualquier otra ruta de transporte que se establezca. No obstante lo anterior, los transportistas marítimos no estarán obligados a registrar por separado la tarifa del servicio terrestre en una cuota de servicio directo.

(Esta disposición no se aplicará para la carga a granel, productos forestales, metal procesado de desecho y papel de desecho).

Las tarifas deberán detallar la siguiente información:

- (A) Establecer los lugares entre los cuales será transportada la carga.
- (B) Señalar la clasificación de la carga.
- (C) Determinar el tipo de compensación que otorgará el transportista o la conferencia a un agente consignatario.
- (D) Señalar separadamente cada terminal, cargos, privilegios, o facilidades establecidos por el transportista o conferencia y cualquier disposición que de alguna manera cambie, afecte o modifique a las cuotas o recargos; y
- (E) Incluir copias simples de cualquier contrato legal, como cimiento de embarque, contrato de fleteamiento o cualquier documento que ampare el contrato de transporte.

- (2) Copias de las tarifas estarán disponibles a cualquier persona y los cargos que puedan beneficiarles.

(b) Cuotas de Tiempo y Volumen.- Las cuotas establecidas en las tarifas registradas señaladas en la Subsección (a) podrán variar con el

volumen de la carga ofrecida sobre un período específico.

(c) *Contratos de Servicio.*- Una empresa naviera o conferencia podrá concertar algún contrato de servicio con un embarcador o una asociación de embarcadores conforme a los requisitos establecidos por esta Ley, excepto para los contratos de servicio para carga a granel, productos forestales, metal procesado de desecho y papel de desecho. Cada contrato celebrado conforma a esta Subsección serán registrados confidencialmente ante la Comisión, y asimismo un documento que detalla sus términos más importantes deberán registrarse ante la misma, para darse a conocer públicamente en una tarifa y encontrarse disponible dicha información a cualquier embarcador. Estos términos más importantes deberán comprender:

- (1) Puntos de origen y destino en los casos de servicio puerto a puerto y, puntos de origen y destino en el caso de un servicio intermodal;
- (2) mercancías a ser transportadas;
- (3) volumen mínimo
- (4) cuotas de maniobras;
- (5) duración del trayecto;
- (6) compromisos de servicio; y
- (7) liquidación de daños por incumplimiento de cualquiera de las partes.

La única solución por falta de cumplimiento de un contrato considerado en esta Subsección, será la decisión por parte de la Corte Competente, a menos que las partes lleguen a un acuerdo.

(d) *Cuotas.*- Cualquier cambio a una cuota inicial o a una ya existente que resulte con un costo superior para el embarcador, podrá entrar en vigor dentro de los 30 días siguientes después de haber sido registrada por la Comisión.

Esta Comisión, por un motivo justificado, podrá autorizar dicho cambio en un período inferior a los 30 días, señalando cualquier cambio a las cuotas existentes que disminuya el costo a los embarcadores, y podrá entrar en vigor mediante su publicación y su registro ante dicha Comisión.

(e) *Reembolso.*- La Comisión podrá autorizar a un transportista o una conferencia el reembolso de una parte de los recargos a un embarca-

dor, o renunciar al cobro de los mismos en caso de:

- (1) que exista un error en una tarifa por motivos administrativos, o un error debido a la negligencia por falta del registro a una nueva tarifa, dicho reembolso no deberá ser discriminatorio entre embarcadores, puertos o transportistas.
- (2) que el transportista o la conferencia tengan prioridad por parte de la autoridad para aplicar el reembolso de una tarifa registrada recientemente por la Comisión.
- (3) que el transportista o conferencia consideren que el permiso será otorgado por la Comisión, en este caso, deberá ser publicado en la tarifa correspondiente, un aviso oportuno o si la Comisión adopta cualquier otra medida sobre la tarifa en la cual estarán basadas el reembolso o la renuncia al mismo que deberá darse a conocer. Los reembolsos adicionales serán autorizados con relación a otros embarques en la manera señalada por la Comisión en sus decisiones de aplicación aprobadas por la misma.
- (4) que la aplicación del reembolso sea registrada ante la Comisión en un período de 180 días, a partir de la fecha del embarque.

(f) Procedimiento.- La Comisión podrá determinar la forma o el procedimiento por el cual las tarifas de esta Sección deban ser publicadas o archivadas. Esta Comisión podrá rechazar una tarifa que no ha ya sido registrada, de conformidad con las disposiciones de esta Sección.

En caso de rechazo de cualquier tarifa por parte de la Comisión, ésta será considerada nula y su uso será ilegal.

SECCION 9 EMPRESA TRANSPORTISTA CONTROLADA.

(a) Cuotas para Empresas Transportistas Controladas.- ninguna de las empresas navieras que se encuentren sujetas a esta Subsección podrá mantener cuotas o recargos más bajos de los niveles razonables y justos en sus tarifas registradas ante la Comisión; asimismo, dichas empresas no podrán establecer o mantener alguna disposición injusta e irracional en estas tarifas.

Una disposición injusta e irracional se refiere a una tarifa más ba

ja del nivel establecido en el transporte y el manejo de la carga. La Comisión podrá, después de recibir cualquier aviso, desaprobado cualquier cuota, recargo o disposición que la empresa transportista controlada no haya comprobado que es justa y razonable.

Para efectos de esta Subsección, las empresas transportistas controladas deberán demostrar que sus cuotas, recargos y disposiciones son justas y razonables. En caso contrario, las mismas serán desaprobadas y suspendidas por la Comisión, considerándose ilegales en caso de aplicación.

(b) Cuotas Regulares.- Para los efectos de esta Sección y para determinar si las cuotas, recargos y disposiciones son justas y razonables, la Comisión podrá tomar en consideración, en forma no limitante, los siguientes factores:

- (1) Las cuotas o recargos que hayan sido registrados y que resulten ser más bajos para beneficiar a las empresas transportistas controladas basados en los costos actuales o en los costos que les sean favorables, - los cuales podrán ser establecidos para otras empresas transportistas controladas que operan un servicio similar;
- (2) Las cuotas, recargos o disposiciones que se encuentren registradas en forma similar a la de otra empresa naviera en el mismo tráfico.
- (3) Las cuotas, recargos o disposiciones que requieran asegurar el movimiento de una carga en un comercio determinado; o
- (4) Las cuotas, recargos o disposiciones que sean necesarias - para mantener una continuidad, nivel o calidad del servicio proporcionado por un transportista hacia o desde puertos afectados.

(c) Vigencia de las Cuotas.- Sin perjuicio de lo establecido por - la Sección 8 (d) de esta Ley, las cuotas, recargos y disposiciones de las empresas transportistas controladas, no podrán entrar en vigor antes de cumplirse 30 días a partir de la fecha de registro a menos que se obtenga una autorización especial por parte de la Comisión.

Cada empresa transportista controlada presentará ante dicha Comisión, dentro de un período de 20 días previos a la fecha de entrada en vigor de las cuotas, un documento en el que justifique plenamente sus necesidades y objetivos para la aplicación de las mismas, a fin de que la Comisión determine si éstas son procedentes.

(d) Desaprobación de Cuotas.- Cuando la Comisión considere que las cuotas, recargos y disposiciones registradas por una empresa trans-

portista controlado, puedan ser injustas o irracionales, ésta Comisión podrá expedir a tal empresa una orden en la que justifique los motivos por los cuales serán rechazados. Dependiendo del procedimiento de legalidad, la Comisión podrá suspender la entrada en vigor de las cuotas, recargos y disposiciones en cualquier momento + que considere pertinente.

En el caso de que dichas cuotas recargos y disposiciones hayan entrado en vigor, la Comisión podrá suspender estas cuotas, mientras expide la orden de justificación de las mismas en un período que no exceda de 60 días a la fecha de aviso por parte de la empresa - transportista. Ningún período de suspensión podrá ser mayor de 180 días.

Cuando la Comisión haya suspendido cualquier cuota, recargo o disposición en los términos de esta Subsección, la empresa afectada podrá efectuar un nuevo registro de cuotas, recargos y disposiciones, para que éstos puedan ser aplicados en lugar de las primeras durante el período de suspensión, excepto que las mismas sean rechazadas por considerarse injustas e irracionales.

(e) Informe del Presidente.- De conformidad con la publicación respectiva, la Comisión transmitirá al Presidente cada orden de suspensión o de desaprobación de cuotas, recargos y disposiciones de una empresa transportista controlada sujeta a esta Sección.

En un período de 10 días posteriores a la fecha de entrada en vigor de la orden de la Comisión, el Presidente podrá solicitar por escrito a la Comisión que siga vigente dicha orden, si considera + que esto perjudica de alguna manera los intereses nacionales o de la política exterior; los motivos que se tengan para ello deberán especificarse en el informe correspondiente:

Independientemente de las disposiciones de cualquier otra Ley, la Comisión podrá conceder la expedición de una orden en la cual se detallará la solicitud efectuada por el Presidente. De cualquier manera el Presidente resolverá cualquier situación en controversia mediante la negociación con representantes de los gobiernos involucrados.

(f) Excepciones.- Esta Sección no se aplicará a:

- (1) Una empresa transportista controlada de un Estado cuyas embarcaciones disfruten de los derechos otorgados mediante un convenio con los Estados Unidos para recibir un tratamiento

especial de carácter nacional.

- (2) una empresa transportista controlada de un Estado sujeto a las disposiciones de esta Sección que haya aprobado los lineamientos de política de transporte marítimo comprendidos en la nota No. 1 anexo A del Código Actual de Liberalización de Operaciones Invisibles, adoptado por el Consejo de la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo.
- (3) cuotas, recargos y disposiciones de una empresa transportista controlada en algún comercio particular comprendido en un acuerdo vigente conforme a la Sección 6 de esta Ley o en cualquier otro acuerdo en el que sus miembros se encuentren bajo control, de conformidad con lo previsto en esta Subsección.
- (4) cuotas, recargos y disposiciones gubernamentales para el transporte de carga de una empresa transportista controlada entre el país que ejerce la propiedad o control; y
- (5) un comercio exclusivamente utilizado por empresas transportistas controladas.

SECCION 10 ACTOS PROHIBIDOS.

(a) En general.- Ninguna persona podrá:

- (1) utilizar deliberadamente sea directa o indirectamente cualquier orden, clasificación o reporte falso o cualquier medida injusta, para obtener o tratar de obtener algún servicio de transporte marítimo mediante cuotas o recargos inferiores a los aplicables.
- (2) operar sobre algún acuerdo que fué registrado en base a la Sección 5 de esta Ley, pero que no ha entrado en vigor conforme la Sección 6, o que ha sido rechazado, desaprobado o cancelado; o
- (3) operar sobre algún acuerdo que fue registrado en la Sección 5 de esta Ley, sin respetar lo establecido en sus propios términos o algunas modificaciones hechas por la Comisión a dicho acuerdo.

(b) Transportistas Marítimos.- Ningún transportista marítimo en particular o en coordinación con cualquier otro, podrá directa o indirectamente:

- (1) cobrar una retribución mayor, menor o diferente por algún

- servicio en conexión del mismo, que las cuotas y recargos establecidos en sus tarifas o en sus contratos de servicio.*
- (2) *aplicar algún descuento o alguna devolución de alguna parte de sus cuotas que no este contemplado en sus tarifas o contratos de servicio.*
 - (3) *conceder o negar a cualquier persona algún privilegio, concesión o equipo, a menos que se estipule en sus propias tarifas o contratos de servicio.*
 - (4) *permitir a cualquier persona obtener algún contrato de transporte marítimo con cuotas o recargos más bajos a las establecidas en sus tarifas o contratos de servicio mediante alguna orden, medida o clasificación falsa o por cualquier disposición injusta.*
 - (5) *tomar represalias en contra de algún embarcador por haber patrocinado a otro transportista, o haber presentado alguna queja ante la Comisión o por cualquier otra razón, en cuyo caso sus reacciones sean de rechazo, ya sea mediante la negación de un servicio o amenazarle de rechazar su carga cuando existan espacios de acomodo disponible o mediante cualquier método discriminatorio injustificado.*
 - (6) *a excepción de los contratos de servicio, comprometerse en alguna práctica discriminatoria o injusta en lo relativo a:*
 - (A) *cuotas.*
 - (B) *clasificación de carga.*
 - (C) *espacios de alojamiento de carga y otras facilidades, - por considerar que han mantenido la carga apropiada para el buque y el tonelaje disponible.*
 - (D) *el embarque y desembarque de la carga, o*
 - (E) *el ajuste y establecimiento de quejas.*
 - (7) *empleo de algún buque de lucha.*
 - (8) *ofrecer o pagar alguna rebaja diferida.*
 - (9) *emplear un contrato de lealtad, excepto conforme a lo establecido por las leyes "antitrust".*
 - (10) *exigir o cobrar alguna cuota o recargo que sea injustificadamente discriminatorio entre embarcadores o puertos.*
 - (11) *a excepción de los contratos de servicio, efectuar o dar alguna preferencia o ventaja indebida a alguna persona en par*

tiular o localidad o en lo que se refiera a cualquier tráfico específico.

(12) someterse a alguna persona en particular, localidad o tráfico específico para rechazar injustificadamente un servicio o en lo que se refiere a una desventaja o perjuicio injustificado.

(13) negarse a negociar con una asociación de embarcadores; o

(14) revelar, ofrecer, solicitar o recibir deliberadamente alguna información relativa al tipo, cantidad, destino, consignatario, o ruta de alguna oferta o entrega de carga a un transportista sin el consentimiento del embarcador o del consignatario, en caso de que esa información:

(A) pueda ser empleada en perjuicio del embarcador o consignatario.

(B) pueda revelar en forma inapropiada la transacción de sus negocios a un competidor.

(C) pueda ser empleado en perjuicio de algún transportista.

Ninguna de las disposiciones comprendidas en el párrafo (14) podrá ser aplicada para evitar que la misma pueda ser revelada en algún proceso legal en el que participen los Estados Unidos o un organismo independiente de carácter neutral en ejercicio de sus funciones para vigilar el cumplimiento de las obligaciones de las partes que integren un contrato o acuerdo vigente conforme a esta Ley, ni se prohibirá a cualquier empresa naviera que sea miembro de algún acuerdo, de una Conferencia conforme a esta Ley, o alguno de sus agentes o cualquier otra persona que represente dicha empresa, a recibir o proporcionar información a la conferencia o algún designado por la misma con el propósito de determinar si un embarcador o consignatario ha violado un acuerdo con la conferencia, en perjuicio de la misma o de cualquiera de las líneas afiliadas a ésta o perjudicar la recopilación de estadísticas del movimiento de carga de estas mismas.

(c) Acciones Concertadas.- ninguna conferencia o grupo de dos o más empresas navieras podrá:

(1) boicotear o tomar cualquier otra medida que resulte perjudicial en la distribución de las cargas;

(2) comprometer en forma restrictiva e injustificada el uso de -

servicios intermodales e innovaciones tecnológicas;

- (3) *comprometerse en una práctica perjudicial con el propósito de eliminar la participación o negar la entrada en un comercio particular a una empresa naviera que no es miembro de la conferencia, o a un grupo de empresas navieras o un transportista que proporcione servicios irregulares; de cargas a granel;*
 - (4) *negociar con alguna empresa o un grupo de empresas que proporcionen servicios de transporte terrestre o aéreo en los Estados Unidos, sobre algún contrato relativo a cuotas o servicios previstos solamente para los transportistas marítimos. - Este párrafo no prohíbe la realización de operaciones conjuntas entre conferencias o asociaciones de empresas navieras;*
 - (5) *negar alguna compensación a algún agente consignatario en las exportaciones de los Estados Unidos o limitar esa compensación a un monto menor que el razonable; o*
 - (6) *distribuir las cargas entre determinados transportistas que formen parte de un acuerdo o prohibir a algún transportista que sea miembro del mismo acuerdo, que solicite carga a un embarcador en particular, excepto cuando así lo establezca la Ley de los Estados Unidos o el país exportador o importador, o como se estipule por un embarcador en un determinado contrato.*
- (d) *Transportistas Marítimos, Agentes Consignatarios y Operadores Marítimos.-*
- (1) *Ningún transportista marítimo, agente consignatario, operador marítimo podrá dejar de establecer, señalar e imponer disposiciones y prácticas justas y razonables relativas al apropiado manejo, recepción, almacenamiento y entrega de la carga.*
 - (2) *Ningún operador marítimo podrá acordar con otro o con algún transportista alguna práctica discriminatoria que perjudique el movimiento de un servicio determinado a una terminal marítima para algún transportista o un buque sin línea regular.*
 - (3) *Las prohibiciones establecidas en la Subsección (b) (11), (12) y (14) de esta Sección, serán aplicadas a los operadores marítimos.*
- (e) *Operaciones Conjuntas.- Para los fines de esta Ley una operación conjunta o consorcio de dos o más transportistas que operen como una*

entidad individual será considerada como un sólo transportista.

SECCION 11 DEMANDAS, INVESTIGACIONES, INFORMES E INDEMNIZACIONES.

(a) Registro de Demandas.- Cualquier persona podrá registrar ante la Comisión el testimonio de una demanda a una violación de esta Ley, tal como se señala en la Sección 6 (g), y podrá solicitar indemnización para algún daño ocasionado por dicha violación.

(b) Aceptación e Investigación de Demandas.- La Comisión proporcionará a la persona interesada una copia de la demanda registrada conforme a lo establecido en la Subsección (a) de esta Sección en el período que ésta determine. La aceptación de dicha demanda deberá especificarse por escrito, si la demanda no fuera aceptada la Comisión investigará y determinará los procedimientos apropiados.

(c) Investigaciones de la Comisión.- La Comisión ante una demanda o como propia determinación, podrá investigar alguna conducta o acuerdo que se considere que pueda ser violatorio a esta Ley. Excepto, en los casos que incurran en un mandato establecido en la Subsección (h) de esta Sección, cada acuerdo que se investigue, conforme a esta Sección quedará vigente hasta que la Comisión expida una orden en los términos de esta misma Sección.

La Comisión en la expedición de alguna orden podrá desaprobado, cancelar o modificar un acuerdo registrado conforme a la Sección 5 (a) de esta Ley, por considerar que realiza operaciones violatorias a la misma.

Por otro lado, en relación a los acuerdos que resultan contradictorios a la Sección 6 (g) de esta Ley, la Comisión resolverá el caso conforme a la Sección 6 (h).

(d) Procedimientos de Investigación.- Dentro del lapso de 10 días posteriores a la iniciación de una investigación conforme a esta Sección, la Comisión establecerá la fecha en la cual se expedirá la decisión final. Esta fecha podrá extenderse por una causa justificada por orden de la Comisión.

(e) Demoras Injustificadas.- Si dentro del período establecido en la Subsección anterior, la Comisión determina la imposibilidad de expedir una decisión final debido a demoras injustificadas causadas por una de las partes del proceso, la Comisión podrá imponer sanciones,

inluyendo alguna decisión-opuesta a la parte dilatoria.

(f) Informes.- La Comisión preparará los informes por escrito de cada investigación realizada conforme a esta Ley, en los cuales establecerá sus conclusiones, decisiones, resultado de la investigación y la orden correspondiente. Proporcionará una copia de este informe a cada una de las partes. La Comisión publicará cada informe que regalice para el conocimiento general, y estos podrán ser considerados como una importante evidencia en todas las Cortes de los Estados Unidos.

(g) Indemnizaciones.- Para alguna demanda registrada en un período de tres años posteriores al suceso de la acción demandada, la Comisión a solicitud de la parte demandante, y después de notificar y dar aviso del pago directo de las indemnizaciones a la parte demandante por los daños causados por una violación de esta Ley, deberá pagar los derechos fiscales correspondientes.

En caso de que se compruebe que los daños causados se debieron a una actividad prohibida de las que se señalan en la Sección 10 (b) (5) o (7) o de la Sección 10 (c) (1) o (4) de esta Ley, o que se presente una violación a la Sección 10 (a) (2) o (3), la Comisión podrá solicitar un pago adicional, pero en todo caso, el monto total recuperado por la parte demandante no deberá exceder al costo duplicado de los daños provocados.

En el caso de que los daños causados incurran en una actividad prohibida por la Sección 10 (b) (6) (A) o (B) de esta Ley, el monto del pago de los daños será la diferencia entre la cuota pagada por el embaucador afectado y la pagada por la otra parte más favorecida.

(h) Mandatos.-

(1) Con respecto a cualquier investigación aplicada conforme a esta Sección, la Comisión podrá en la Corte de Distrito de los Estados Unidos prohibir cualquier conducta en violación de esta Ley, y para proceder a una medida resolutive en alguna Corte, deberá ser determinada directamente por la misma, mediante la presentación de pruebas y posteriormente notificada a la parte acusada.

La Corte podrá otorgar una orden restrictiva temporal, o un mandato preliminar en un período que no exceda de 10 días des

pués de que la Comisión haya expedido la orden de iniciar la investigación; cualquier medida acordada será aplicada en el Distrito en el cual se encuentre ubicada la parte demandada, o en donde se realicen sus negocios.

- (2) Después del registro de una demanda ante la Comisión conforme a la Subsección (a), la parte demandante podrá presentar en cualquier Corte de Distrito de los Estados Unidos una demanda por violación de esta Ley.

Una vez presentadas las pruebas que serán consideradas en una medida resolutive que la Corte determine conveniente, y después de que se notifique a la parte acusada, la Corte podrá otorgar una orden restrictiva temporal o un mandato preliminar para un período que no excederá de 10 días después de que la Comisión haya expedido una resolución a dicha demanda. Cualquiera medida adoptada será aplicada en el distrito en el cual la parte acusada haya sido demandada por la Comisión, en los términos del párrafo (1); o de ser el caso en el distrito -- en el cual se encuentre ubicada la parte acusada. En caso de que el acusado resulte triunfador de un juicio conforme a este párrafo, le serán asignados en forma razonable los gastos fiscales para ser distribuidos y recogidos como parte de los gastos del juicio.

SECCION 12 APLICACION DE SANCIONES.

(a) Aspectos Generales.- En investigaciones y procesos de juicio conforme a esta Ley, se establece que:

- (1) las declaraciones, interrogatorios y testimonios, podrán ser utilizados por cualquiera de las partes conforme a las disposiciones procedentes expedidas por la Comisión, las cuales para ser practicables, deberán ser formuladas conforme a las reglas aplicables en los procesos civiles de las cortes de distrito de los Estados Unidos; y
- (2) para la aplicación de una sanción, la Comisión podrá exigir la asistencia de los testigos, la presentación de documentos o de cualquier otra evidencia.
- (b) Derechos de los Testigos.- Cualquier testigo a menos que lo prohíba la ley, tendrá derecho a los mismos honorarios o gastos de viaje,

que los establecidos en las Cortes de los Estados Unidos.

SECCION 13 SANCIONES.

(a) *Aplicación de Sanciones.*— Cualquier violación a una disposición de esta Ley, o a un mandato de la Comisión, será sometida a la Legislación de los Estados Unidos para que le sea aplicada una multa civil, el monto de la misma, salvo disposición contraria en esta Ley, no excederá de \$ 5,000 dólares por cada violación, a menos que haya sido cometida deliberadamente, en tal caso, el monto de la multa no excederá de \$ 25,000 dólares por cada una de ellas.

Cada día que se prolongue una violación será considerada como un delito particular.

(b) Sanciones Adicionales.—

- (1) Por una violación de la Sección 10 (b) (1), (2), (3), (4) y (8) de esta Ley, la Comisión podrá suspender alguna o todas las tarifas del transportista, o prohibirle a éste el empleo de alguna o todas las tarifas de las conferencias de las que sea miembro, por un período que no excederá de 12 meses.
- (2) El incumplimiento del suministro de información solicitada para el proceso de aplicación de una sanción de la Sección 12 de esta Ley, la Comisión podrá suspender alguna o todas las tarifas del transportista o el empleo de alguna o todas las tarifas de las conferencias de las que sea miembro.
- (3) Un transportista que acepte o maneje carga para ser transportada bajo una tarifa que ha sido suspendida, se le aplicará una multa que no excederá de \$ 50,000 dólares por embarque.
- (4) Si en aplicación de una sanción por incumplimiento del suministro de información, el transportista afectado, argumenta en su defensa que la información solicitada no ha sido presentada por estar sujeta a las Leyes de otro país en el que se encuentra localizado. La Comisión deberá notificar inmediatamente a la Secretaría de Estado de lo anterior, a fin de que se proceda inmediatamente a realizar alguna consulta con las autoridades correspondientes del otro país, para que la Comisión pueda obtener la información necesaria.
- (5) Si posterior a que la Comisión sea notificada, ésta determina que la acción cometida por un transportista, o de común acuerdo

do con otro, o con algún Gobierno extranjero, perjudica injustificadamente el acceso de un buque documentado conforme a la legislación de los Estados Unidos para un comercio marítimo entre puertos extranjeros, la Comisión tomará las medidas que considere pertinentes incluyendo la imposición de alguna de las sanciones señaladas en los párrafos (1), (2) y (3) de esta Subsección.

(6) Antes de que una orden de esta Subsección entre en vigor, deberá ser sometida al Presidente, quien determinará si la orden será aprobada, asimismo, podrá en un período de 10 días después de recibirla, desaprobala por considerar que ésta afecta de alguna manera la defensa nacional o la política exterior de los Estados Unidos.

(c) *Procedimientos de Juicio.*- Hasta que el asunto sea turnado al Ministro de Justicia, la Comisión después de efectuar las notificaciones correspondientes, podrá determinar cada sanción prevista por esta Ley. Para determinar el tipo de sanciones o el monto de las mismas, la Comisión deberá tomar en cuenta la naturaleza, las circunstancias, alcance y gravedad de la violación cometida; y respecto a la parte que cometa dicha violación, deberá considerarse el grado de culpabilidad, sus antecedentes penales, la capacidad para cubrir daños, así como los aspectos necesarios para un juicio.

Considerados dichos criterios, la Comisión podrá llegar a un arreglo, modificar o perdonar alguna sanción con o sin condiciones.

(d) *Revisión de Sanciones.*- Una persona a la cual le ha sido asignada alguna sanción de las señaladas en esta Sección, podrá solicitar la revisión de la misma conforme al Capítulo 158 título 28 del Código de los Estados Unidos.

(e) *Incumplimiento del Pago del Juicio.*- En caso de que alguna persona no cumpla con el pago de una sanción civil, o los gastos correspondientes al juicio después de haberse concluido, o después de que la Corte apropiada ha iniciado el juicio final en favor de la Comisión, el Ministro de Justicia a solicitud de la Comisión podrá turnar el caso a la Corte apropiada del Distrito de los Estados Unidos, para que ésta obligue a la parte del incumplimiento a efectuar el pago, a menos que dicha Corte determine que la orden no fue debidamente expedida.

(f) *Limitaciones.*-

- (1) Ninguna sanción podrá ser impuesta a alguna persona que por conspiración ha violado la Sección 10 (a) (1), (b) (1), o (b) (4) de esta Ley, o por defraudar a la Comisión por encubrimiento de dicha violación.
- (2) Cada proceso de juicio de una sanción señalada por esta Sección, será iniciado en un período de 5 años a la fecha en que tuvo lugar la violación.

SECCION 14 ACUERDOS DE LA COMISION.

- (a) Aspectos Generales.- Los acuerdos tomados por la Comisión en relación a una violación de esta Ley o las ordenes expedidas por la misma, serán expedidas en base a una queja presentada bajo juramento o como propia disposición de la Comisión, después de las respectivas notificaciones. Cada acuerdo u orden de la Comisión será aplicada conforme al período de tiempo especificado en dicho acuerdo, y éste podrá ser suspendido, modificado o anulado por la Comisión o por alguna Corte competente.
- (b) Anulación o Suspensión de Acuerdos.- La Comisión podrá anular, suspender o modificar algún acuerdo u orden expedida por la misma, a solicitud de una parte interesada para un determinado proceso, para este efecto podrá conceder una revisión de la misma. Ninguna revisión podrá constituir un aplazamiento de dicha orden a menos que la Comisión expida una orden especial.
- (c) Aplicación de Acuerdos no Indemnizables.- En caso de violación a un acuerdo de la Comisión o por incumplimiento a una orden de la misma, el Ministro de Justicia a solicitud de la Comisión o de alguna parte afectada, podrá turnar el caso a una Corte de Distrito de los Estados Unidos que ejerza jurisdicción sobre las partes involucradas. Si después de recibir el caso, la Corte determina que el acuerdo fue expedido debidamente, lo aplicará a través de un mandato apropiado, o sobre otro proceso obligatorio, o mediante cualquier otro que considere pertinente.
- (d) Aplicación de acuerdos indemnizables.
- (1) En caso de violación a un acuerdo indemnizable de la Comisión, la persona favorecida con este acuerdo, podrá demandar el incumplimiento del pago de la indemnización a una Corte de Distrito de los Estados Unidos que ejerza jurisdicción sobre las partes.

(2) En una Corte de Distrito de los Estados Unidos las conclusiones, los resultados y la orden o el acuerdo de la Comisión serán la primera fase que evidencien los hechos acontecidos, y el demandante no será responsable de los gastos del proceso inicial ni del costo de alguna etapa subsecuente del mismo, a menos que se deriven de su propia apelación. En caso de que el demandante en una Corte de Distrito de los Estados Unidos gane el juicio le serán atribuidos en forma razonable los honorarios del Ministro de Justicia como parte de los gastos del juicio.

(3) Todas las partes a favor de las cuales la Comisión ha destinado una indemnización por daños, mediante una sola orden, podrán ser reunidas como demandantes y todas las otras partes del acuerdo podrán ser reunidas como acusados para que sean procesados en un solo juicio en un Distrito en el cual cualquiera de los demandantes pueda sostener un juicio sobre cualquiera de los acusados. El proceso contra un acusado que no tenga jurisdicción en un Distrito en particular, podrá ser efectuado en un Distrito en el cual se encuentre localizada su oficina, o algún punto determinado de la ruta regular en la que opere la parte acusada. El juicio podrá resultar a favor de algún demandante contra un acusado sometido a dicha demanda.

(c) Limitaciones.- Una demanda a una violación de un acuerdo de la Comisión deberá ser registrada dentro de un período de tres años, después de la fecha de violación.

SECCION 15 INFORMES Y CERTIFICADOS.

(a) Informes.- La Comisión podrá solicitar de algún transportista o de algún agente, capitán, destinatario, arrendatario o cualquier otro empleado del mismo, el registro en la Comisión de cualquier publicación o informe especial, o algún documento, cuota, recargo o memorándum de los hechos y transacciones relacionados a los negocios de dichos transportistas. El informe o documento deberá ser presentado bajo juramento ante la Comisión así como los requisitos que la Comisión considere necesarios, deberán ser proporcionados en la forma y en la fecha prescrita por la misma.

Los documentos de alguna conferencia que deban ser registrados ante

La Comisión conforme a lo dispuesto por esta Sección, no serán mostrados a terceras partes o publicados por la Comisión.

(b) *Certificados.*— La Comisión requerirá que cualquier capitán o -- transportista, y en la medida que lo considere pertinente que algún embarcador, asociación de embarcadores, operador marítimo, consignatario o agente, al realizar el registro de un documento de certificación por escrito efectuado bajo juramento ante la Comisión, deberá dar testimonio de lo siguiente:

- (1) Una política que prohíba el pago, provisión o recepción de algún descuento que sea ilegal en base a las disposiciones de esta Ley.
- (2) De que esta política ha sido promovida recientemente por cada propietario, oficial, empleado y agente del mismo.
- (3) Las medidas que se han tomado dentro de la empresa para impedir o corregir el descuento ilegal; y
- (4) Una política que apoya a la Comisión en sus esfuerzos para acabar con las prácticas ilegales.

Al incumplimiento del registro de un certificado, le será aplicada una multa que no excederá de \$ 5,000 dólares por cada día de violación continua.

SECCION 16 EXENCIONES.

La Comisión, en aplicación de esta Ley, o como propia disposición podrá expedir alguna orden o acuerdo para exentar a futuro algún tipo de contrato celebrado en los términos de esta Ley, o de alguna actividad destinada a sus partes contratantes, o de algún requerimiento solicitado por la misma, si considera que dicha exención no perjudicará substancialmente algún reglamento vigente de la Comisión, o que la misma no será injustamente discriminatoria y afecte en la reducción de competencia en perjuicio del comercio.

La Comisión podrá establecer condiciones para alguna exención y mediante una orden podrá modificarla. Ninguna orden o acuerdo de exención o modificación de exención, podrá ser expedida a menos que haya sido presentada oportunamente por las personas interesadas departamentos y agencias de los Estados Unidos.

SECCION 17 REGLAS GENERALES.

- (a) La Comisión podrá establecer las reglas o disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta Ley.
- (b) La Comisión podrá establecer reglas provisionales y disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta Ley, para este efecto, la Comisión estará exenta de cumplir con los requisitos establecidos en la Sección 553 del título 5 del Código de los Estados Unidos. Todas las reglas o disposiciones prescritas en los términos de esta Subsección que no sean sustituidas oportunamente por algún reglamento final, expirarán en un período que no excederá de 270 días después de la fecha de la promulgación de esta Ley.

SECCION 18 INFORMES DE LA COMISION ASESORA.

Recopilación de Información.-

- (a) Para un período de 5 años posteriores a la fecha de promulgación de esta Ley, la Comisión recopilará y analizará la información relativa al efecto de esta Ley en relación a la industria del transporte marítimo internacional, incluyendo la información que se detalla a continuación:
- (1) Incremento o disminución del nivel de tarifas.
 - (2) Cambios en la frecuencia y el tipo de servicios disponibles de los transportistas a fin de establecer puertos o regiones geográficas.
 - (3) Cantidad y capacidad de embarcaciones independientes en diferentes tráficos.
 - (4) Tiempo, frecuencia y costo del tipo máximo de procedimientos regulatorios ante la Comisión.
- (b) Consulta con otros Departamentos o Agencias.- La Comisión consultará anualmente al Departamento de Transporte, el Departamento de Justicia y a la Comisión Federal de Comercio, sobre la información detallada en el inciso anterior; estas mismas dependencias tendrán acceso a la información recopilada conforme a esta Sección a fin de que puedan presentar comentarios relativos a dicha información.
- (c) Informes de las Dependencias.-
- (1) En los 6 meses posteriores a la expiración del período de 5

años señalado en la Subsección (a).

La Comisión presentará la información junto con un análisis de los efectos de esta Ley al Congreso, a la Comisión Asesora de las conferencias de transporte marítimo establecida - en la Subsección (d), así como al Departamento de Transporte, al Departamento de Justicia y a la Comisión Federal de Comercio.

- (2) En un período de 60 días después de que la Comisión presente su informe, el Departamento de Transportes, el Departamento de Justicia y la Comisión Federal de Comercio presentarán un análisis de los efectos de esta Ley ante el Congreso y ante la Comisión Asesora de las conferencias de transporte marítimo.
- (3) Los informes requeridos por esta Subsección resaltarán los siguientes aspectos:
 - (A) Los criterios para adoptar un sistema de tarifa basado - sobre el volumen y la cantidad de embarques.
 - (B) La necesidad de exención de leyes "antitrust" para puertos y terminales marítimas.
 - (C) La necesidad constante del establecimiento de requisitos para el registro de tarifas impuestas por la Comisión.
- (d) Establecimiento y Composición de la Comisión Asesora.-
 - (1) Después de 5 años y medio de vigencia posteriores a la promulgación de esta Ley, será establecida la Comisión Asesora para las conferencias de transporte marítimo .
 - (2) La Comisión Asesora estará compuesta de 17 miembros:
 - (A) Un Consejero Oficial designado por el Presidente.
 - (B) 4 miembros del Senado de los Estados Unidos designados por el Presidente Interino del Senado, 2 miembros del Comité sobre Comercio Ciencia y Transporte y 2 miembros del Comité judicial.
 - (C) 4 miembros de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos designados por el Presidente de la misma, 2 miembros del Comité de Marina Mercante e Industrias Pesqueras y 2 del Comité Judicial;
 - (D) 8 miembros del sector privado designados por el Presidente.
 - (3) El presidente designará al Presidente de la Comisión Asesora.

- (4) La duración de funciones de Los miembros será la misma - que la de la Comisión Asesora,
- (5) Cualquier vacante en la Comisión Asesora, no afectará sus - funciones y será cubierta de la misma forma en que fue designada originalmente.
- (6) 9 miembros de la Comisión Asesora constituirán el Quorum de dicha Comisión, pero en todo caso la Comisión podrá designar a 2 miembros, los cuales podrán atender alguna audiencia.
- (e) Retribución a los miembros de la Comisión Asesora.-
- (1) Los funcionarios del Gobierno de Los Estados Unidos así como los del Congreso que sean miembros de la Comisión Asesora, - desempeñarán sus funciones sin retribución extra a lo que perciben por sus servicios como funcionarios.
- Sólo les serán retribuidos los gastos de viaje, viáticos, hospedaje y los gastos necesarios que incurran en el cumplimiento de sus funciones en representación de la Comisión Asesora.
- (2) Los miembros de la Comisión Asesora, que forman parte del sector privado recibirán una remuneración, que no excederá de - la cuota de pago por día, establecida en la categoría 18 del programa general que se señala en la Sección 5332 del título 5 del Código de los Estados Unidos.
- Cuando alguno de ellos sea contratado para desempeñar algunas funciones de interés de la Comisión Asesora, le serán - asignados los gastos de viaje, viáticos y otros gastos necesarios que incurran en el cumplimiento de sus funciones a pesar de lo que se señale en las disposiciones de las Secciones 5701 a la 5733 del título 5 del Código de los Estados Unidos.
- (4) Los miembros de la Comisión Asesora que forman parte del sector privado, no estarán sujetos a la Sección 208 del título - 18 del Código de los Estados Unidos. Antes del inicio de sus funciones, estos miembros deberán registrar ante la Comisión Asesora una declaración que revele sus negocios financieros así como un antecedente de las relaciones financieras y del transporte marítimo. Estas declaraciones estarán disponibles para la revisión de algún funcionario de dicha Comisión.
- (f) Funciones de la Comisión Asesora.- La Comisión Asesora coordinará un estudio sobre las conferencias de transporte marítimo, en el

cual podrá proponer algunas recomendaciones sobre la materia, dicho estudio presentará lo más claro posible los beneficios que representan para la Nación el funcionamiento de ciertas conferencias, o la necesidad de crear nuevas o prohibir algunas ya establecidas.

(g) Facultades de la Comisión Asesora.—

- (1) La Comisión Asesora en ejercicio de sus funciones podrá atender las demandas y actuar en el momento y en el lugar indicado; podrá tomar juramentos y exigir mediante sanción o cualquier otra disposición la asistencia y el testimonio de algún testigo y la presentación de cualquier documento que considere necesario, las sanciones podrán ser aplicadas a alguna persona en la jurisdicción de la Corte de los Estados Unidos bajo la firma del Presidente o de algún miembro debidamente autorizado por la Comisión, y podrán ser atendidas por algún miembro designado por el Presidente o por el representante que la firmó. En caso de contumacia o de negativa a cumplir una sanción destinada a una persona, la Comisión Asesora informará al Ministro de Justicia para que intervenga alguna Corte de los Estados Unidos que ejerza jurisdicción en el lugar en que radiquen las personas involucradas o donde se realizan sus negocios, a fin de que se prosigan las disposiciones de la Comisión.

En caso de que se requiera el testimonio de un testigo o la presentación de documentación, la Corte podrá expedir una orden solicitando que la persona se presente a la Comisión Asesora para la entrega de dicha documentación, o de ser el caso a dar testimonio de algún hecho.

El incumplimiento de una orden expedida por la Corte, podrá ser castigada por la misma como en desacato a los tribunales. Todo proceso de algún caso específico podrá ser atendido en el Distrito Judicial donde habite la persona o en donde pueda ser localizada.

- (2) Cada Departamento, Agencia o cualquier Dependencia del Gobierno, incluyendo agencias particulares a solicitud del Presidente, deberán presentar cualquier información que se considere necesaria para cumplir con las funciones de la Comisión Asesora.

- (3) A solicitud del Presidente, el Departamento de Justicia y el Departamento de Transporte, así como la Comisión Federal Marítima y la Comisión Federal de Comercio, pondrán a disposición del personal que sea necesario para colaborar con la Comisión Asesora.
- (4) El Presidente, podrá rentar las oficinas para la Comisión Asesora, y podrá hacer uso de los servicios y facilidades de otras agencias federales con o sin remuneración alguna, podrá aceptar voluntariamente algunos servicios, a pesar de lo establecido en la Sección 1342 del título 31 del Código de los Estados Unidos, podrá aceptar, recibir y administrar regalos y obsequios de otras agencias federales, y podrá concertar - contratos con cualquier persona o entidad, pública o privada para información, investigación e inspección, a fin de dar - cumplimiento a las funciones de la Comisión Asesora.
- (h) Informe Final.- Durante el año siguiente al establecimiento de la Comisión, deberá presentar al Presidente y al Congreso, un informe que contenga una recopilación de los avances y conclusiones de la Comisión Asesora, en base al estudio elaborado conforme a lo señalado en la Subsección (f), y en el cual se incluirán algunas recomendaciones que considere pertinentes para las actividades administrativas, judiciales y legislativas.
- Cada recomendación deberá tener la mayoría de votos aprobatorios por los miembros de la Comisión.
- (i) Expiración de Funciones de la Comisión.- La Comisión Asesora dejará de existir 30 días después de la presentación de su informe final.
- (j) Autorización de Presupuesto.- Para el cumplimiento de las funciones de la Comisión Asesora se autoriza la asignación de \$ 500,000 dólares.

SECCIÓN 19 EXPEDIDORES MARITIMOS.

- (a) Licencia.- Ninguna persona podrá desempeñar la función de Expedidor Marítimo, a menos que cuente con una licencia expedida por la Comisión. Estas licencias serán expedidas por la Comisión a las personas que:

- (1) La Comisión determine en base a su experiencia, que sean capacitadas para desempeñar servicios de expedición, y
 - (2) cubran una fianza en la forma y el monto establecido por la Comisión, la cual deberá ser respaldada por una Compañía fiadora que garantice la responsabilidad financiera del interesado, y que la Secretaría de Hacienda considere aceptable.
- (b) Suspensión de Licencias.- La Comisión podrá suspender alguna licencia después de efectuar las notificaciones correspondientes, si considera que el expedidor marítimo no está debidamente capacitado para desempeñar dicho servicio que deliberadamente ha cometido una falta a alguna disposición de esta Ley o que ha manifestado el incumplimiento a alguna orden, acuerdo o disposición de la Comisión. Así mismo procederá a la suspensión de alguna licencia, en caso de incumplimiento del pago de la fianza señalada en la Subsección (a) (2).
- (c) Excepción.- Una persona, cuyo primer negocio es la venta de mercancías, podrá expedir los embarques de las mercancías bajo su propia responsabilidad sin presentar una licencia.
- (d) Pago de los transportista a los expedidores.-
- (1) Un transportista podrá retribuir a un expedidor marítimo que ha efectuado el despacho de un embarque a nombre de otros, - sólo cuando haya manifestado por escrito que cuenta con una licencia vigente y que ha cumplido con los siguientes servicios:
 - (A) Contratar, registrar o reservar los espacios necesarios para la carga o contratar directamente con el transportista o sus agentes el espacio disponible de un buque y la confirmación de la disponibilidad del espacio.
 - (B) Efectuar la tramitación del conocimiento de embarque del transporte marítimo o el recibo de la entrega de mercancías o cualquier otro documento similar relacionado con el embarque.
 - (2) Ningún transportista podrá afectar más de un pago en un mismo embarque por los servicios descritos en el párrafo (1).
 - (3) No podrá ser efectuado ningún pago extra a un expedidor marítimo más que los establecidos en las tarifas registradas conforme a esta Ley.
 - (4) Ningún expedidor marítimo podrá recibir una retribución ---- de un transportista sobre un embarque en el cual tiene un be-

neficio directo o indirecto, ni a sabiendas de lo anterior, el transportista podrá efectuar el pago de la Comisión por dicho embarque.

SECCION 20 ANULACION Y AJUSTE DE ENMIENDAS.

(a) Anulación.- Las Leyes que se señalan a continuación serán anuladas:

SHIPPING ACT 1916:

Sec. B	39, Stat. 732.
Sec. 14 (a)	46 App. U.S.C. 813.
Sec. 14 (b)	46 App. U.S.C. 813 a.
Sec. 18 (b)	46 App. U.S.C. 817 b.
Sec. 18 (c)	46 App. U.S.C. 817 c.
Sec. 26	46 App. U.S.C. 825.
Sec. 44	46 App. U.S.C. 841 b.

MERCANTE MARINE ACT 1820:

Sec. 20	41 Stat. 996.
-------------------	---------------

MERCANT MARINE ACT 1936:

Sec. 212 (e)	46 App. U.S.C. 1122 (c)
Sec. 214	46 App. U.S.C. 1124, en cualquier Sección que se aplique a la Comisión Federal Marítima, a cualquier miembro de la Comisión o a cualquier miembro, agente o empleado de signado por la Comisión.

OMNIBUS BUDGET RECONCILIATION.

ACT OF 1981.

Sec. 1608	15 Stat. 752.
---------------------	---------------

(b) Ajuste de Enmiendas.- La Ley de Transporte Marítimo, de 1916 (46 app. U.S.C. 801 et seq.) enmendada de la siguiente manera:

- (1) En la Sección 1 se adoptarán las definiciones de: "empresas transportistas controladas" y "expedidor marítimo independiente".

- (2) En las Secciones 14, 15, 16, 20, 21 (a), 22 y 45 se adoptará la definición de "transportista marítimo" en cualquier párrafo que se señale en estas Secciones, sustituyéndose por --- "transportista marítimo entre el comercio de Estados".
- (3) En la Sección 14, párrafo primero, se agregará "o un puerto de un país extranjero".
- (4) En la Sección 14, último párrafo, se señalará "por cada violación" sustituyendo "un período".
- (5) En la Sección 15, párrafo cuarto, se adoptará "(incluyendo - cambios en cuotas especiales y recargos establecidos en la Sección 14 (b) de esta Ley, la cual no incluirá una modificación en el establecimiento de cuotas y recargos aplicables a los embarcadores no contratados)" y también "Con la publicación y los requisitos de registro de la Sección 18 (b) de la Ley".
- (6) En la Sección 15, en el sexto párrafo, se agregará, "o autorizados conforme a la Sección 14 (b)" y en el párrafo séptimo "o de la Sección 14 (b)."
- (7) En la Sección 16 en el párrafo señalado "primero" le será agregado "en relación a cualquier desventaja" sustituyendo a "cualquiera que"
- (8) En la Sección 17 se adoptará en el primer y segundo párrafo "Such carrier and every"
- (9) En la Sección 21 (b) se adoptará "la Comisión solicitará al capitán de cada embarcación, opere el transportista marítimo en el comercio exterior, y en la medida que considere - pertinente podrá solicitar a algún embarcador, agente, consignatario o expedidor o cualquier otro transportista que es te sujeto a esta Ley", y sustituir, "de considerarlo pertinente la Comisión podrá solicitar algún embarcador, consignatario, expedidor, agente o cualquier otra persona sujeta a esta Ley".
- (10) En la Sección 22 se agregará la Subsección (c).
- (11) En la Sección 25, al final de la primera oración se agregará "conforme a esta Ley".
- (12) En la Sección 29 se substituirá "cualquier orden de la Comisión, La Comisión" y substituir "cualquier orden de la Comisión Federal Marítima conforme a esta Ley, La Comisión".

- (13) En las Secciones 30 y 31, después del párrafo "cualquier orden de la Comisión", será agregado "confome a esta Ley".
- (14) En la Sección 32 (a) será señalado, "y la Sección 44."; y
- (15) En la Sección 32 (c) después de la palabra "o funciones", se agregará "confome a esta Ley".
- (c) Enmiendas de carácter Técnico.- Sección 212 de la Ley de Marina Mercante de 1936 (46 App. U.S.A.1122) se le harán las siguientes enmiendas:
- (1) Adoptar después de la Subsección (d) el siguiente párrafo -
"la Comisión Federal Marítima será autorizada y dirigida", y
- (2) Adoptar después de la Subsección (2) el siguiente párrafo -
"la Secretaría de Transportes será autorizada y dirigida".
- (d) Vigencia de Ciertos Contratos y Acuerdos.- Todos los acuerdos, contratos modificaciones y exenciones previamente aprobados por la Comisión, así como las licencias expedidas por la misma, continuarán vigentes en los términos que hayan sido aprobados o expedidos - por esta Ley, y todos los nuevos acuerdos, contratos y modificaciones pendientes de este trámite serán considerados conforme a lo establecido en esta Ley.
- (e) Disposiciones Atenuantes.-
- (1) Cada contrato de servicio celebrado por un embarcador y una empresa naviera o conferencia, antes de la fecha de promulgación de esta Ley, permanecerá vigente 15 meses después de la fecha en que esta Ley sea promulgada, sin necesidad de cumplir con los requisitos de la Sección 8 (c) de esta Ley.
- (2) Esta Ley y sus respectivas enmiendas no afectarán ninguna pe ti ci ón:
- (A) registrada antes de la fecha de la promulgación de esta Ley; o
- (B) en relación a las quejas presentadas por violación al in cu mpli mi en to de algún compromiso antes de la fecha de la promulgación de esta Ley, y registrada un año después de la promulgación de la misma.

SECCION 21 VIGENCIA DE ESTA LEY.

Esta Ley entrará en vigor 90 días después de ser decretada, a excepción

de las Secciones 17 y 18 que entrarán en vigor desde su promulgación.

SECCION 22 APROBACION DEL PRESUPUESTO.

Cualquier presupuesto extra previsto conforme a esta Ley estará vigente para cualquier año fiscal en la cantidad y en las medidas apropiadas establecidas por las Leyes; cualquier disposición de esta Ley que autorice la promulgación de cualquier nueva medida presupuestaria para esta Ley, será vigente sólo para los años fiscales subsecuentes del 30 de septiembre de 1984.

NOTA. Traducción no oficial realizada por Ruth G. Gomez Pacheco.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

- Bahena Paz, Guillermina
Manual para elaborar trabajos de investigación.
Editores Mexicanos Unidos
México D.F. 1984.
4a. Edición, 124 p.
- Batista Diéguez, Delio y García García Luis
Economía Marítima Internacional.
Editorial Científico Técnica
La Habana, Cuba, 1983
- Bes, J.
Fletamentos y Términos de Embarques.
(Traducción: S. de Uriarte y Larraondo)
Oficina Central Marítima
Madrid, 1975.
6a. Edición
- Bosch García, Carlos
México frente al Mar
UNAM, Coordinación de Humanidades/Instituto de Investigaciones Históricas
México, D.F. 1981.
472 p.
- Bracamontes A., Jesús.
Tradición Marítima de México.
Impreso en los Talleres Gráficos de la Nación.
México, D.F., 1963.
16 p.
- Calderon, Francisco R.
Historia Moderna de México.
Editorial Hermes
México D.F., 1955.
512 p.

- Cárdenas de la Peña, Enrique
Historia Marítima de México, Guerra de Independencia 1810-1821.
Lito Ediciones Olimpia, S.A.
México D.F., 1973
326 p.

- Cervantes Ahumada, Raúl
Derecho Marítimo
Editorial Herrero.
México D.F., 1972, 774 p.

- Earl W. Clark, Hoyt S. Haddock and Stanley J. Volens.
The U.S. Merchant Marine Today: Sunrise or Sunset
Labor Management Maritime Committee
Washington D.C., 1970.

- Furtado, Celso
La Hegemonía de los USA y América Latina
Edicusa
Madrid, 1971
170 p.

- Gómez Verduzco, Alonso (Coord)
Relaciones México-Estados Unidos Una Visión Interdisciplinaria
UNAM
México, D.F. 1981.
438 p.

- Hernández Yzal, Santiago
El Flete en el Transporte Marítimo
Gráficas Salvá
Barcelona España, 1980
771 p.

- Jantscher, Gerald R.
Bread upon the waters: Federal aids to the maritime industries
Brookings Institution
Washington, D.C., 1975.
164 p.
- Kirkland, Edward C.
Historia Económica de los Estados Unidos
Fondo de Cultura Económica
México D.F. 1947
2a. Edición 840 p.
- Mc Dowell and Gibbs
Ocean Transportation
By the American Maritime Council Inc.
Mc Graw-Hill Company Inc.
New York, Toronto, London 1954
475 p.
- Orozco Vela, Oliverio F.
La marina Mercante en La Historia del Comercio Exterior
Servicio Tipográfico Prumar
Asociación de la H. Escuela Naval Militar
México D.F., 1962.
- Otterson, J.E.
Foreign Trade and Shipping
Mc Graw-Hill Book Company Inc
New York, London 1945
1a. Edición, 307 p.
- Pasquel, Leonardo
Aspectos de la Navegación Mexicana
Editorial Citlaltepétl
Colección Suna Veracruzana
México D.F., 1970
Tomo I, 142 p.

- Robertson Ross, M.
Historia Económica Norteamericana
(Tr. de Juan R. Bach, Rev. de Enri que F, Sarranski)
Bibliografica Omeba Argentina
Buenos Aires, Argentina, 1967
2a. Edición, 635 p.
- Spidchenki, K.
Geografía Económica del Mundo
Editorial Progreso
Moscú 1977
2a. Edición, 193 p.
- Tardiff, Guillermo
Historia General del Comercio Exterior Mexicano (1503-1847)
Gráfica Panamericana
México D.F., 1968

TESIS

- Alcalá Pignol, Raúl José
Organización del Sistema Portuario Mexicano
Tesis para Licenciatura en Economía.
UNAM, Escuela Nacional de Economía.
México D.F., 1972
- Chávez Gutiérrez, Eduardo
Los Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo: Organismos Necesarios en el Comercio Exterior de Los Países:
Tesis para la Licenciatura en Relaciones Internacionales
UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
México, D.F., 1983
355 p.

- Gallegos Meraz Cecilia Marfa C. y Bertha E. de Valle
Los Convenios Bilaterales de Transporte Marítimo y La Reserva de Carga en el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana
Tesis para la Licenciatura en Relaciones Internacionales
UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
México D.F., 1985
204 p.

- Salgado Salgado, Jose E.
El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales
Tesis para la Licenciatura en Relaciones Internacionales
UNAM, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales.
México D.F. 1967
498 p.

- Sequeiros Valdez, Marfa del Pilar
El Transporte Intermodal y los Servicios Portuarios en México
Tesis para la Licenciatura en Relaciones Internacionales
UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
México D. F., 1976.

PONENCIAS

- Cruz Miramontes, Rodolfo
"La Ley Norteamericana de Navegación de 1984"
Simposio: U.S. Shipping Act 1984 de la Federación Latinoamericana de Consejos de Puertos del Transporte Internacional (FELACUTI).
Bogotá, Colombia, Junio de 1986.

- Guillermo Aragón, Carlos
"U.S. Shipping Act 1984", de la FELACUTI
Bogotá, Colombia, Junio de 1986.

- Hull, Richard
"The Ocean Shipping Act"
XXI Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)
Lima Perú, Noviembre de 1984.

- Núñez, Sergio
"Tendencias de los Mercados Navieros y Portuarios"
Seminario: Jornadas Iberoamericanas de Transporte Marítimo,
del Centro de Estudios Navieros de Chile
Viña del Mar, Chile, del 28 de septiembre al 3 de octubre de 1987.

- Bulkhalter, Larry
"Cambios Estructurales en el Transporte Marítimo"
Seminario sobre Cambios Estructurales en la Cadena del Transporte Internacional y sus Consecuencias en las Políticas de los países de América Latina, organizado por la CEPAL y la -- SCT.

DOCUMENTOS Y TRABAJOS

- García, Domingo
Ley de Marina Mercante de Estados Unidos.
Trabajo elaborado a título personal en el Departamento de Ultramar de la Secretaría de Transporte Fluvial Marítimo de la República de Argentina.
Buenos Aires, Argentina, 1985
16 p.

- Netherlands Engineering Consultants (NEDECO)
Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo.
La Haya, Holanda, 1955
78 p.
- ONU, UNCTAD, TD/B/C.4/ 175/Rev. 1
Desarrollo Portuario, Manual de planificación para los países en desarrollo, 2a. Edición Revisada y aumentada, 239 p.

- ONU, CEPAL, LC/6 1463
Cambios Estructurales en el Transporte Regular por buques de Línea: Perspectivas y Consecuencias para la Formulación de Políticas.
15 de julio de 1987.
80 p.

- ONU UNCTAD, TD/B/C.4/62/Rev. 1
Prácticas de las Conferencias y Grados de Adecuación de los Servicios de Transporte Marítimo.
Nueva York, 1970
48 p.

ARTICULOS Y PUBLICACIONES

- American Shipper. (Review)
Maritime Reform
Washington D. C. April 1984.
23 p.

- Argentina, Departamento de Comercio Exterior
Cerrando el Círculo de nuestra Dependencia
Buenos Aires, Argentina, Abril de 1985
Año 2, número 30
30 p.

- Estudios y Difusión Marítimos, A.C., (ESDIMA)
Legislación Marítima Mexicana
2a. Edición
México D.F., 1973
524 p.

- Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Banco de México.
Comercio Exterior de México 1985
Información Preliminar
Ene-Dic 1985, Volumen VIII, Número 12, 66 p.

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, S H C P y Banco de México.

Comercio Exterior 1986

Información Preliminar

Ene-Dic 1986, Volumen IX Número 12, 55 p.

- Seatrade Publication Ltd

Seatrade U.S. Yearbook 1981

(Seatrade Guide)

New York, Ny, USA, 1981

Third Edition, 160 p.

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Reforma Portuaria

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos

México D.F. 1980, 170 p.

- S C T

Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras

Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR)

México D.F., 1981

268 p.

- S C T

Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1984.

Subsecretaría de Operación, Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

México D.F.. 456 p.

- S C T

Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimos suscritos por México

CONAFLEMAR

México D.F., 1981

Tomo I 108 p.

- S C T

Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la
Marina Mercante Mexicana
México D.F., 1979
94 p.

- S C T

Manual para el Usuario del Transporte Marítimo
CONAFLEMAR
México D.F., 1982
382 p.

- S C T

Movimiento de Carga y Buques 1986
Subsecretaría de Operación, D.G.O.D.P.
México D.F., 1986, 246 p.

- S C T

Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes (1984-1988)
Poder Ejecutivo Federal
297 p.

- S C T

Transporte Marítimo 1985
Subsecretaría de Operación, Dirección General de Marina Mer-
cante.
México, D.F. Enero 1986, 306 p.

- U.S. Department of Commerce

Ocean Freight Rate Guidelines for Shippers
Federal Maritime Commission
Washington D.C., April 1974, 65 p.

- United States Department of Commerce

Survey of Current Business
Washington, D.C., February 1988.
Volume 68, Number 2, 23 p.

- U.S. Department of Transportation
Maritime Subsidies
Maritime Administration
Washington, D.C., February, 1983
169 p.

- Lloyd's Register of Shipping
Statistical Tables 1986
30 p.

- ALAMAR/Informativo
Flota Mercante de Estados Unidos
No. 452, quincenal
Montevideo Uruguay, del 9 al 22 de abril de 1984.

- ALAMAR/Informativo
Registro de Información
No. 475, del 15 al 31 de marzo 1985.

- ALAMAR/Informativo
Industria Naval
No. 476, del 1° al 15 de abril de 1985

- ALAMAR/Informativo
Tráfico México-Estados Unidos
No. 492, del 1° al 15 de diciembre de 1985.

- U. S. Department of Commerce
Statistical Abstract of the United States 1985
National Data Book and guide Sources
Bureau of the Census
105th Edition.

LEYES Y REGLAMENTOS

- Estados Unidos:
 - 98th Congress
Shipping Act of 1984
2d. Session, Report 98-600
February 23, 1984.

- México:

Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos.

Leyes y Códigos de México

Colección Porrúa, 79a Edición

Editorial Porrúa,

México D.F., 1986.

Ley Orgánica de La Administración Pública Federal

Ley de Navegación y Comercio Marítimos

Ley de Vías Generales de Comunicación

Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su Reglamento.

Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje Interior del puerto y fluvial de la República y su Reglamento.

Ley Federal del Mar

Ley Aduanera y su Reglamento