



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

"ACATLAN"

**ANALISIS JURIDICO
E IMPORTANCIA ECONOMICA
DE LOS CONTRATOS DE
UTILIZACION DE LOS BUQUES
EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA**

T E S I S

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

**ASESOR:
DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ENERO 1994



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.

"MIENTRAS EL MAR EXISTA HABRA HOMBRES DE MAR"

Agradezco al doctor José Eusebio Salgado y Salgado por su invaluable colaboración para la realización de este trabajo, así como los sabios consejos que recibí de él dentro y fuera de las aulas.

"NAVEGAR ES INDISPENSABLE, VIVIR NO LO ES"

A mi amado Padre Rafael G. P.
Gracias por enseñarme a
levantar los ojos de la
tierra, elevar el espíritu,
y soñar con algo grande.
Quien con mi Madre, cultivó
mi vida, pero llegó el
momento de extender mis alas
hacia bosques lejanos....
Mi eterna gratitud por
darme lo mejor de la vida,...

Tiene los ojos tristes,
la mirada cansada
las manos arrugadas.
Pero el alma de un roble
y el candor de un
canario que en su
canto nos dice el camino
a seguir. No necesito
nombrarla a ella no le
gusta, pero ya todos saben
que puede estar tranquila
pues cumplió su misión.

A mis queridos hermanos,
reto de las mayores, y
ejemplo de las menores a
quienes digo: Soñamos en el futuro,
por el que se trabaja en el
presente, teniendo siempre
algo que hacer, algo que crear y
algo que dar.

A Jesús y Emmanuel,
Gracias por apoyarme
en mi camino y en mi
vida profesional.

Porque soy mujer, debo hacer
un esfuerzo extraordinario
para tener éxito. Si fracaso,
nadie dirá "ella no tiene lo
que se necesita," sino que
dirán: "Las mujeres no tienen
lo que se necesita".

Gracias Dios Mío
por darme esta
oportunidad.
MLGA

INDICE GENERAL

INTRODUCCION..... I

CAPITULO I. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.

1.1 Definición de Marina Mercante	1
1.2 Breve Historia de la Marina Mercante	14
1.3 La Colonia y el México Independiente	16
1.4 Evolución del Código de Comercio Vigente con anteriores Legislaciones	22
Notas	31

CAPITULO II. REGIMEN JURIDICO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

2.1 Legislación Nacional e Internacional Vigente	34
2.2 Participación De las Organizaciones Internacionales ...	63
2.3 Autoridades Nacionales y su Intervención en el desarrollo de la misma	138
Notas	157

CAPITULO III. FRANQUICIAS Y EXENCIONES CONCEDIDAS EN FAVOR DE LA MARINA MERCANTE.

3.1 Políticas de apoyo en favor de la Marina Mercante	162
3.2 Proyección Internacional en el Comercio Exterior	187

3.3 Impacto del Tratado de Libre Comercio (TLC) en el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana	211
Notas	234

CAPITULO IV. REPERCUSION ECONOMICA Y JURIDICA DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE LOS BUQUES.

4.1 Definición y Análisis de los diversos contratos que emplea el Comercio Marítimo	237
4.2 Naturaleza Jurídica de los Contratos de Utilización ...	262
4.3 Régimen Jurídico de los Contratos de Utilización	276
4.4 Importancia Económica de los Contratos	299
Notas	312

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	315
BIBLIOGRAFIA	320
HEMEROGRAFIA	327
OTRAS FUENTES	330

INTRODUCCION.

El mar tiene el puesto mas importante en la historia del mundo, en virtud de que ocupa el mayor espacio del globo terrestre; en consecuencia, el destino del hombre depende de la importancia que éste le conceda al mar, a las cosas del mar, a su marina, y a su preocupación por ser potentes en los océanos.

Las naciones que han dejado gran renombre en la Historia Universal, han sido esencialmente marítimas, o que han sabido dar preponderancia a las exigencias del mar, ya que éste es una realidad y la tierra otra. Y se ha demostrado que si no hay una asociación entre ambas, siempre habrá un conflicto permanente entre estas dos realidades.

Pues la Historia demuestra que confrontando ambas, el mar sale triunfando.

Al iniciar la presente tesis; el objetivo primordial era, ubicar a la Marina Mercante Nacional, en la vida marítima de México, así como la importancia de los contratos de utilización de los buques, para el desarrollo económico del país.

Así, se ha querido analizar la trascendencia económica para la vida nacional, del avance obtenido por la Marina Mercante así como su influencia, dentro del mismo; siendo ésta pieza fundamental y básica para avanzar hacia el desarrollo tan añorado por nuestra Nación.

El inicio del presente trabajo nos remonta a su origen y

desarrollo, al tratar de ubicarla a través de su historia, donde empezamos a ver la realidad, al no contar México con una tradición náutica como otros países avanzados por tal motivo, debido a que se le dió más importancia a la agricultura, que al comercio por mar y a tener una flóta mercante, contenido del capítulo I.

En el capítulo II, damos un marco jurídico básico, para todo aquél estudioso del Derecho Marítimo, y vital para el que interviene en el negocio marítimo, cualquier parte que asuma en el negocio. Pues todo involucrado en el ámbito marítimo debe conocer; pero al adentrarnos a este estudio, pudimos constatar que al estar tan diversificada hace un tanto complicado su estudio, pues la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además de ser incompleta carece de técnica y metodología jurídica.

Teniendo como consecuencia graves errores en la práctica, y pérdidas de carácter económico para los usuarios del transporte, al ser incompleta se hace uso de legislaciones anteriores para comprender algunos conceptos y terminos que nuestra ley no contempla, como se verá en el presente estudio. Por lo que se propone una reforma contemplando las observaciones hechas en éste estudio.

En el III , tratamos de hacer un breve estudio y análisis económico, en el que quisimos ver la importancia que le dá México a su marina, así como ver si era contemplada a futuro, pudiendo observar que hoy día esta carece de apoyos y estímulos, y la mejor prueba de ello es que en la actualidad con la firma del TLC, el Gobierno Federal le ha dado nuevamente la espalda,

cometiendo con ello otro error si se pretende el avance económico de México.

En el IV , damos cada uno de los contratos de utilización de los buques que intervienen en el negocio marítimo, pieza importante y fundamental para el objetivo antes citado, pues nuestra ley no los tipifica correctamente, provocando con ello, cuantiosas pérdidas, al colocar en desventaja a nuestros nacionales en los tribunales tanto nacionales como internacionales, más ahora con la entrada en vigor del Tratado antes mencionado y vital para nuestro país.

por último en las conclusiones al presente estudio, además de dar algunas recomendaciones, señalamos nuestra preocupación sobre el tema.

Dicho lo anterior les invito leer el presente trabajo.

CAPITULO I: ORIGEN Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.

1.1 DEFINICION DE LA MARINA MERCANTE.

Para definir a la Marina Mercante, existen varios puntos de vista, razón por la cual no se han podido unificar criterios. No obstante, lo importante no es tener una definición única, sino comprender el significado de las palabras que se utilicen para conceptualizarla.

De acuerdo a lo anterior, la manera más sencilla es buscar su significado etimológico. Es así, que la palabra marina, nos expresa devenir de marino, y ser parte de tierra junto al mar; el significado de la misma dice: "Arte o profesión que enseña a navegar o a gobernar las embarcaciones".(1) Se podría afirmar en un sentido amplio; ser el conjunto de buques de una nación. Y para efectos didácticos y prácticos la Escuela Naval de Chile hace una división en lo que se refiere a sus funciones, quedando de la siguiente manera:

Marina de Guerra y Marina Mercante, siendo la primera los buques, material y personal que un Estado sostiene con el sólo fin de la guerra en el mar. Así por contraposición la Marina Mercante será el conjunto de buques pertenecientes a una nación, incluyendo compañías o particulares y abanderados por la misma; que se van a dedicar al transporte de pasajeros y de mercancías o ambas cosas a la vez, siendo su único y exclusivo fin el tráfico marítimo.

En la actualidad, es algo difuso en cuanto a su extensión concierne, en un sentido vulgar se dice: "Que la Marina Mercante comprende las unidades afectas a industrias marítimas las cuales se destinan al tráfico mercantil; en un sentido estricto es el conjunto de buques registrados y dedicados a la navegación de altura, gran cabotaje, cabotaje, y finalmente cabotaje nacional".

(2)

Antes de seguir adelante, y como apoyo a este trabajo, debemos explicar la clasificación de las embarcaciones mercantes que nos expone Salgado en sus apuntes de Derecho Marítimo, partiendo de la más importante, en la que se considera el objeto a que están dedicadas, y que ya se a mencionado con anterioridad, Marina Mercante y Marina de Guerra.

Para el desarrollo de este trabajo, sólo nos interesa la primera, la que a su vez se divide por su tráfico en:

a) Buques de tráfico regular o con ruta fija. También llamados buques de línea.

b) Buques de tráfico eventual o sin ruta fija, o sea los buques "tramp", cuyo significaddo en español es el de buques "volanderos", es decir, los que se dedican a cumplir los contratos de fletamento a tiempo o por viaje.

Por el tipo de carga que llevan: a) carga; b) pasaje; y c) mixtos; es decir, que pueden llevar al mismo tiempo carga y pasaje.

Por el tipo de su construcción: a) carboneros; b) petroleros; c) gaseros; d) fruteros; e) frigoríficos; f) cisternas; g) transbordadores; h) portacontenedores; i) "Roll-on Roll-off",

buques rampa porta vehículos, o sea aquéllos que tienden una rampa para que los autotransportes u otros vehículos se introduzcan a su interior, al mismo tiempo que carga las cajas de los "trailers" o los contenedores en otros espacios aptos para ello; j) buques portabarcasas, que se conocen asimismo, con su nombre en inglés de "Lash". Los buques "Lash lighter aboard the ship", hoy día tienen ya tres generaciones, los propiamente "Lash", que son los que cargan a bordo las barcasas con sus grúas. Los "Bacat", basados en el catamarán hawaiano llenándose el espacio entre los dos cascos con las barcasas, que una vez colocadas, las que quedan abajo forman el fondo del buque; por último, los "Sea bee", es decir aquí el buque hunde su popa para que las barcasas por su propio impulso o por el de un remolcador, se introduzcan en el buque, una vez concluida la operación y con todas las barcasas a bordo, con bombas desagua espacios cerrando su popa aprestándose para zarpar, también utiliza sus grúas para cargar las barcasas; k) buques "OBO", es decir, Ore-bulk-oil, o sea los graneleros que pueden llevar minerales, granos o petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades, por ser su porte igual que el anterior; m) buques pesqueros, que se clasifican a su vez por el tipo de pesca y caza que realizan:

- 1.- Camaroneros. 2.- Atuneros. 3.- Sardineros. 4.- Bacaladeros.
- 5.- Balleneros. 6.- Arrastrero o de arrastre, conocido también como "Troler" palabra de origen inglés, ya que este tipo de buques en esa lengua se dice "Trawler".
- 7.- Fábrica, es decir aquellos en que se procesan los productos obtenidos del mar.

n).- Buques de fines especiales que son de varias clases:

1.- Rompehielos. 2.- Hospitales. 3.- Fábricas. 4.- Diques flotantes. 5.- Remolcadores. 6.- Buques faro. 7.- Cableros. 8.- Dragas. 9.- Oceanográficos. 10.- Estaciones metereológicas. 11.- Asistencia y salvamento. 12.- Buques Isla. 13.- Gánguiles. 14.- Buques grúa. 15.- Alíscafos. 16.- Aerodeslizadores. 17. Plataformas de exploración y explotación, cualquiera que sea su tipo. 18.- Buques de posicionamiento dinámico. 19.- Artefactos flotantes. 21.- Barcazas. 22.- Abastecedores.

o).- Los yates o buques de recreo o deporte, siendo los más comunes los siguientes:

1.- Goletas. 2.- yol. 3.- Cúter. 4.- Balandro.

p).- Finalmente tenemos los multipropósitos, es decir, aquellos buques que por su construcción pueden ser fácilmente convertibles para recibir las cargas que contrate el armador, este buque es conocido internacionalmente con el nombre de "Freedom".

Otras clasificaciones que se dan sobre los buques son las siguientes:

1.- Por el tráfico que realizan:

a).- Tráfico de altura, o sea aquél que se realiza a través de los océanos, de otra manera dicho, que realizan viajes transoceánicos.

b).- Tráfico de Cabotaje, el que se realiza a lo largo de un litoral, será nacional si sólo se hace visitando puertos de un sólo país; e internacional si se hace tocando puertos de varios países en un mismo litoral.

c).- Tráfico costanero, semejante al anterior, pero requiere que

la embarcación no se aleje más de veinte millas marinas de la costa.

d).- En México existe, además, lo que ha dado en llamarse "el gran cabotaje", establecido por la empresa armadora más importante del país, Petroleos Mexicanos (Pemex), consistiendo en que los buques visitan puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del canal de Panamá.

José Eusebio Salgado, hace más extensa y completa la clasificación, debiéndose si se quiere ahondar más sobre el tema ir a sus "Apuntes de Derecho Marítimo", pues por lo que respecta a este trabajo la clasificación enunciada anteriormente es la que nos interesa.(3)

No obstante lo anterior, y volviendo al tema de la Marina Mercante, resulta difícil y aventurado pretender una definición de carácter universal, pues es preciso establecer el instante a partir del cual puede hablarse de la existencia de una Marina Mercante organizada como cuerpo o unidad en la que intervienen factores como buques, hombres y actividades que tuvieran el comercio como único y exclusivo objeto.

En la actualidad, se tiene la definición que nos da Salgado, y que consideramos en doctrina contemporánea como la más acertada, pues se acerca más a la idea que se tiene de la Marina Mercante al contemplar en su concepto los elementos más importantes y que dan vida a la misma, la que a continuación reproducimos:

Marina Mercante: "Es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar un desarrollo pleno en el transporte marítimo, una participación adecuada en la movilización de su comercio

exterior, evitándole la dependencia económica de otros Estados en este renglón de la economía".(4)

En este estudio se entenderá como Marina Mercante no sólo a las embarcaciones pertenecientes a una nación, sino a las afectas a la industria marítima, cuyo único fin sea el comercio marítimo, además de lo mencionado anteriormente, acercándonos de esta forma al concepto que nos da Salgado, mismo al que nos adherimos.

A continuación se exponen los elementos y reglas que intervienen de forma directa en el desarrollo de la Marina Mercante y sin los cuales no sería posible su existencia. Cabe aclarar que algunos de éstos serán tratados en forma breve a reserva de que posteriormente serán abordados con mayor amplitud.

Legislación Nacional e Internacional.

La Ley es en muchas ocasiones el freno más grande que tienen las actividades económicas, ya que éstas no se adecúan a los avances que se van logrando científica y tecnológicamente. De esta forma, nos encontramos con que nuestra legislación no es ajena a este fenómeno, sobre todo en el área marítima, donde poco se ha hecho. Además, en esta área sólo se ha podido legislar sobre aspectos determinados y específicos, sin abordar el problema en general que comprende una legislación completa de carácter marítimo. A este respecto, es justo mencionar la necesidad de una legislación ágil y al día en materia marítima, siguiendo los lineamientos que la Constitución Política Mexicana establece.

A través de la legislación internacional, nuestro país pretende apoyar el desarrollo técnico y económico de la Marina Mercante Mexicana, por lo que la calificamos de importante y útil, ya que va desde simples medidas de seguridad hasta, los repartos de cargas de una ruta específica, con el fin de favorecer el sector marítimo de carácter económico.

Autoridades Nacionales y Organismos Internacionales.

La autoridad marítima suprema, es el ejecutivo federal, de acuerdo a lo establecido por la Constitución Federal, la cual delega sus funciones en diversas secretarías de Estado, esto hace difícil la coordinación, pero sobre todo el manejo administrativo siendo éste el más importante, de ahí que se insista en la necesidad de revisar todo lo relativo a la administración del sector marítimo.

En la actualidad existen varios tratados ratificados por México, tanto a nivel bilateral como multilateral, en relación con cuestiones marítimas; se reserva de que más adelante hablaremos de ellos, mencionaremos algunos; destacando los multilaterales celebrados en el seno de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U), Organización Internacional del Trabajo (O.I.T), Organización Marítima Internacional (O.M.I), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD O CONUCOD), Organización de Estados Americanos (O.E.A), y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). y los convenios bilaterales celebrados con diversos países, los que en

el siguiente capítulo enunciaremos, en este tipo de convenios las partes se conceden participación igualitaria y equitativa en las cargas y fletes marítimos, que se generen en el intercambio comercial, teniendo el propósito de fortalecer sus Marinas Mercantes y apoyar su comercio exterior.

Trabajadores Marítimo Portuarios.

El Gobierno Mexicano se ha preocupado por que se le apliquen a la gente del mar, todos los beneficios que les concede la Ley Federal del Trabajo vigente, los acuerdos internacionales y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T), así como los logros que ellos han obtenido en sus contratos colectivos del trabajo.

Astilleros.

Son las empresas constructoras de buques, donde también reparan los mismos, la flota bastante vieja requiere gastos considerables para su mantenimiento, los cascos y maquinaria anticuados y la gran variedad de tipos obra de gran capacidad técnica y talleres bien instalados vale la pena decir que México se encuentra a la altura de cualquier país del mundo en este ramo.

Empresas Armadoras y Agencias Marítimas.

La empresa marítima es: "El conjunto de trabajo, de elementos materiales y valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".

Siguiendo nuestra explicación es necesario señalar que la explotación de un buque requiere de la combinación de tres factores humanos:

a) el armador; b) la oficialidad y la tripulación del buque; c) el agente marítimo.

Si uno de estos elementos falla, lógicamente la empresa marítima fracasará, pues no cuenta con el apoyo necesario para realizar sus fines propios.

El armador.- Es la persona que asume el ejercicio de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no propietario de éste, aquí cabe hacer la distinción entre naviero y armador, así el naviero es el propietario del buque, el que ejerce el derecho de propiedad, pero éste puede convertirse en armador, si ejerce la actividad por sí mismo.

En tanto el armador es siempre el titular del ejercicio de la navegación de un buque, es decir, el que lo hace navegar por cuenta y riesgo propios.

b) La oficialidad y la tripulación del buque, deben tener una preparación adecuada y sobre todo acorde con los progresos de la técnica de la construcción y navegación marítimas actuales. Por ello, el gobierno mexicano ha mejorado las escuelas náuticas existentes en nuestro país, Escuela Náutica de Veracruz, "Fernando Siliceo", Escuela Náutica de Tampico y la Escuela Náutica de Mazatlán "Antonio Gómez Maqueo", para la mejor

capacitación de la oficialidad de cubierta y máquinas.

Agente Marítimo.

En él descansa el peso de obtener cargas para la embarcación, que deberán levantar a lo largo de los puertos que visita en su ruta, la selección que haga el armador de buenos agentes marítimos dependerá en gran medida que el negocio marítimo pueda realizarse adecuadamente.

Así el representante del armador fuera de su sede es el agente marítimo y a quién van destinadas las mercancías: Consignatario de las mercancías.

Puertos.

Sólo a través de nueve terminales se maneja la carga de altura: Coatzacoalcos, Morro redondo, Tampico, Veracruz, Dos bocas, Guaymas, Manzanillo, Isla San Marcos y Lázaro Cárdenas, asimismo el tráfico de cabotaje se maneja a través de nueve terminales: Coatzacoalcos, Tampico, Salina Cruz, Tuxpan, Morro Redondo, Guaymas, Veracruz, Mazatlán y Rosarito.

Ello obliga a mantener los puertos en excelentes condiciones para que éstos puedan cumplir sus funciones, es decir:

- a.- Centros de almacenamiento.
- b.- Centros comerciales.
- c.- Centros industriales.
- d.- Lugares de enlace de los medios de transporte marítimo y

terrestre.

De los que no se debe de omitir ninguna función, pues el puerto perderá su importancia, ya que el puerto es un todo y como tal debe ser visto.(5)

Sociedades Clasificadoras de Buques.

Han nacido en Inglaterra. Su objeto es clasificar los buques mercantes, desde el punto de vista constructivo y como consecuencia su seguridad en la navegación, gracias a ellas los buques ofrecen más garantías de buenas condiciones, no sólo para pasajeros, sino también para comerciantes y armadores. Además, facilitan toda la cuestión de seguros marítimos, pues las sociedades que se dedican a ellos aceptan la clasificación que ellas hacen. También se les debe en parte el mejoramiento de los buques mercantes, ya que sus reglas de construcción van de año en año perfeccionándose, tanto en lo que se refiere a los buques como a las máquinas, las más importantes son:

Lloyd's Register of Shipping (I.A.C.S.), American Bureau, Bureau Veritas, Norske veritas, Germanischer, Ventas Hellene, Registro Italiano Navale et aeronáutica, Tei-konv, Kiji-kyochai, Niphon Kijikyochai, y la mexicana Reclamex.

La Carga.

Es el conjunto de mercancías que la empresa naval debe transportar en el tráfico por mar, además de ser objeto del

transporte marítimo, las mercancías viajeras pueden ser objeto de compraventas marítimas.(6)

Buque.

Es todo tipo de embarcaciones que operan en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los alíscafos, aerodeslizadores, sumergibles, artefactos, plataformas fijas o flotantes, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.

Inspectores Marítimos.

La llegada de un buque a puerto tratándose de tráfico de altura, implica responsabilidad por parte de las autoridades, además de una estricta vigilancia por parte de sus organismos designados para tal fin, designando éstos lo que se llama inspectores marítimos los que al arribar el puerto se presentarán en el buque a inspeccionar, siendo éstos de tres tipos:

- 1.- Autoridades aduaneras, que deberán practicar visita al buque para inspeccionar las mercancías.
- 2.- Autoridades Sanitarias. Tratan de prevenir las enfermedades y epidemias que vengan de otras naciones.
- 3.- Autoridades Migratorias. Cuidar que los tripulantes extranjeros no queden en territorio nacional, sin autorización.(7)

El Seguro Marítimo.

Por el seguro marítimo el asegurador conviene con el asegurante en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurante se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima.

a) Seguro sobre buques.- Al seguro sobre buques se le llama también en el lenguaje marítimo, seguro sobre cascos, este seguro incluye el casco propiamente dicho más los accesorios.

b) Seguro sobre mercancías.- Este seguro es sobre las mercancías objeto de un fletamento, podrá ser sobre nave designada o sobre nave sin determinar.(8)

De esta forma concluimos esta breve exposición de las principales reglas de la Marina Mercante.

Antes de concluir esta parte de nuestro trabajo, deberemos señalar que, para la explotación comercial y marítima de una empresa armadora nacional, deberemos tomar en cuenta las siguientes características y ventajas fundamentales, que nos proporciona una Marina Mercante Nacional.

a) La flota mercante nacional, al iniciar sus servicios, se sitúa en un plano internacional.

b) Abarca a escala mundial, toda una serie de problemas técnicos, comerciales, políticos, financieros y sociales.

c) La flota mercante nacional es uno de los factores de independencia del país.

d) Evita cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económicas, por las que puede atravesar el país.

e) Ayuda a adquirir la influencia en las conferencias internacionales, donde se fijan los fletes marítimos.

f) Fomenta las exportaciones.

g) Puede ser considerada como, un elemento clave, para alcanzar la integración económica de una región.

h) La flota mercante nacional, propicia el ahorro de divisas y mejoría de la balanza de pagos.

i) Diversifica los empleos, creando nuevas fuentes de trabajo. (9)

1.2 Breve Historia de la Marina Mercante.

Remontarnos a los momentos en los que la Marina Mercante tuvo su aparición, nos ayuda a ubicar la importancia de la misma y la evolución que ha tenido hasta nuestro tiempo; el pasado histórico ayuda a dar soluciones al presente y muestra los errores cometidos, para que éstos no se repitan, y de esta forma proyectar un futuro un tanto mejor; apoyados en tales estudios, en este punto se ofrece un marco histórico que nos dé un panorama amplio del desarrollo de la Marina Mercante.

Antecedentes Históricos.

El fenómeno de la navegación es tan antiguo como el hombre, uno de sus primeros medios de expansión fue el marítimo, donde se

desarrollarían muchas de sus actividades, y en forma de viajes, con objetivos mercantiles y para explotar los recursos que el mar ofrece.

No obstante lo anterior, México poco puede decir de su pasado marítimo; al estudiar el periodo prehispánico nos damos cuenta que no hay leyes o reglas marítimas como las expresadas por otras naciones, que demuestren lo contrario, tal vez podría hablarse de las reglas que los aztecas y los pueblos de Tacuba, Texcoco y Tlatelolco, tenían para navegar en el Lago de Texcoco.

Tomando en cuenta las crónicas de diversos historiadores que nos confirman lo anterior, con respecto al comercio en el México Antiguo, comenta Francisco Javier Clavijero historiador, "No sabemos que los mexicanos tuviesen algún comercio marítimo; pues aunque tenían muchos barquillos en el seno mexicano, como en el mar del sur, eran todos al parecer de pescadores. Donde había mucho comercio por agua era en la Laguna de México. El pescado y mucha parte de la semilla, legumbres, frutas y flores, se conducían por agua, el comercio con Tetzcuco, Xochimilco, Cuitláhuac, Chalco y con otras ciudades situadas sobre la Laguna de Tetzcuco, se hacía por agua, para lo cuál había en dicho lago canoas de diferente magnitud". (10)

Por otra parte, Angel María Garibay, historiador se refiere al arte de traficar en tiempos antiguos y al comercio en las regiones de la costa; donde comenta al respecto; "No todo el mundo tenía entrada a la costa, los únicos que iban allá eran los de Tlatelolco, Tenochtitlán, Huitzilopochco, Azcapotzalco y los habitantes de Cuatitlán, los que llevaban y traficaban mantas,

bragueros, faldas finas y camisas bordadas para reyes, además de comprar gente para los sacrificios. (11)

De esta forma era el tráfico, iban en función real, para aumentar el poderío de la ciudad, al traer los tributos de las tierras de la costa.

Así podemos concluir que México no tiene una tradición náutica que le respalde, pues el poco tráfico que se da, siempre será en beneficio de un soberano y de un sólo pueblo siendo visto como tributo obligatorio y no como una forma de vida, ni de expansión, ya que siempre éstas se dan por territorio.

1.3 La Colonia y el México Independiente.

México es un país que tradicionalmente ha mirado tierra adentro, dando la espalda al mar; asimismo, la concentración del poder político y económico en la mesa central del país ha sido en cierta medida, un obstáculo importante para el sólido desarrollo costero; además es vital buscar los porqués de nuestra falta de cultura portuaria y la precaria tradición naval que nos antecede.

Para hacer esta revisión es necesario remontarse a la época de la Colonia; cuando España se encuentra dueña y señora de la navegación y el comercio de las Indias Occidentales. En efecto, la Bula Papal de 1493 y la pragmática de Carlos V de 1523, la hacían en teoría la única nación autorizada para estos efectos.

Sin embargo, la piratería, el contrabando y otras mañas desarrolladas por los comerciantes ingleses, franceses y

holandeses, desgastaron desde el inicio, los beneficios que la metrópoli pretendía obtener de sus colonias. Un claro ejemplo de esto es Campeche, puerto establecido en las tierras nuevas, que tuvo que ser amurallado para defenderse de los ataques piratas.

En razón de lo antes expuesto, España implementa el sistema de flotas, mediante el cual, se pretendía proteger a los galeones de los ataques piratas. El sistema especificaba el envío de dos flotas al año, primero de Sevilla y más tarde de Cádiz por ser Sevilla puerto fluvial, que fueron los puertos autorizados en España para comunicar con la América, en tanto que Veracruz lo era en la Nueva España; el contrabando de manufacturas de países más desarrollados y su introducción ilegal al mercado novohispano se veían favorecidos por el gran espaciamiento que había entre una flota y otra de esta manera la navegación de otras naciones europeas se desarrolló a costa de la infraestructura española.

Por otro lado, esta férrea centralización también constituyó un obstáculo para el desarrollo marítimo de la entonces Colonia, al monopolizar la Corona Española este tráfico, prohibió el comercio intercolonial, además de especificar que el capitán de toda nave y por lo menos la mitad de la tripulación, debían de ser españoles nacidos en la Península Ibérica.

Los beneficios de la libertad de comercio no alcanzarían a la Nueva España sino hasta 1784, año en que fue expedido este decreto por Carlos III de España; cuando quizá era demasiado tarde para la Colonia que había asentado su actividad económica en la minería y en la producción agrícola.

Además de Veracruz, Acapulco estaba autorizado para el comercio

con Oriente, recibía dos veces por año a la famosa Nao de China, procedente de Filipinas con mercancía de Oriente, durante la Colonia se habilitaron otros puertos como Altamira, Campeche, La Paz, Baja California, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan, fueron los puertos autorizados por la apertura del comercio por el ilustre soberano de la casa de Borbón, Carlos III en 1784. Sin embargo, esta infraestructura portuaria no resultaría de gran utilidad para el México Independiente, debido a la falta de tradición portuaria propiamente mexicana.

Durante los primeros años de su independencia, México se encontró con que los únicos puertos habilitados para el comercio internacional eran Veracruz y Acapulco, carentes de una marina mercante y de agentes comerciales capacitados para el uso adecuado de los puertos. Sin embargo, además de algunos intentos fracasados durante la segunda década del siglo pasado, no se hizo mucho por mejorar esta situación y la educación náutica y naval estuvo a cargo del Colegio Militar hasta 1880, año en que el general Porfirio Díaz dicta el Decreto Constitutivo de las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán.

Los servicios portuarios durante todo el siglo pasado fueron deficientes debido a las constantes luchas internas entre federalistas y centralistas, lo que impedía la continuidad de un esfuerzo sólido de mejoramiento.

Para colmo, las guerras con Francia y Estados Unidos acabaron con la marina bélica y arruinaron los puertos del Golfo. Por lo tanto, el Pacífico acrecienta su importancia tras estas guerras y

el Sureste tuvo gran movimiento portuario debido a su aislamiento.

De este modo, se observa un desarrollo portuario de una forma precaria, discontinua y aislada, no había una estructura portuaria eficiente, ni una marina mercante nacional, ya que los beneficios del comercio de cabotaje y de altura, recaían principalmente en Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña.

Durante el Porfiriato, se trató de desarrollar a la marina mercante, con la creación de importantes compañías como la Mexicana de Navegación, la Trasatlántica Mexicana y la Naviera del Pacífico. Con este intento vinieron una serie de obras de acondicionamiento, principalmente en los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo.

El entusiasmo que en esta época dio predominio al desarrollo ferroviario dejándole a dicho país la transportación marítima. La Revolución de 1910 interrumpe, asimismo, el aprovechamiento de los puertos dando al traste con la labor de Porfirio Díaz a lo largo de varios años de inestabilidad y de luchas internas.

No obstante lo anterior, durante estos años se conforman las primeras organizaciones de gente de puerto, que busca una mayor participación en esta actividad. En 1911 se organiza el Gremio Unido de Alijadores del Puerto de Tampico, y el sindicalismo evoluciona hasta el gobierno del general Cárdenas, existen tres tipos de organizaciones, siendo éstas: a) la unión, b) la orden y, c) el sindicato. Es durante la administración de este presidente que el petróleo como patrimonio nacional fue nacionalizado, empieza por razones obvias a dar impulso al desarrollo portuario.

(12).

Más aún, faltaba tiempo para llegar a un esfuerzo verdaderamente sistematizado y de escala nacional de fomento a los puertos mexicanos. El primer intento de fortalecer la presencia estatal en el subsector para realizar este tipo de esfuerzo se da durante los años 50, cuando el presidente Ruiz Cortines implementa el Programa del Progreso Marítimo mejor conocido como "La Marcha al Mar"; este programa intentaba hacer de las costas, grandes focos de actividad económica, implicó un estudio a gran escala realizado por una de las más importantes compañías consultoras del mundo, la compañía holandesa "Netherlands Engeneering Consultants" (NEDECO). Sin embargo, este proyecto quedaría en eso pues su creador, el general Rodolfo Sánchez Taboada murió poco después de que se emitiera.

La década de los 70, constituiría otro importante viraje en la historia portuaria, bajo la consigna de la reforma portuaria, se implementan políticas de desarrollo a nivel federal, que habrían de dar impulso a la construcción de puertos y a la creación de organismos y empresas que atendieran su operación.

Otro elemento significativo en este proceso, es el Estudio Nacional de Desarrollo Portuario, hecho en 1974, que resulta el primer intento de planeación portuaria nacional desarrollada con técnica mexicana, mucha de la información obtenida en este estudio, sigue siendo básica para la planeación portuaria de hoy.

En 1977, el subsector pasa de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que desde entonces se encargaría de la administración, obras de infraestructura y de la

operación portuaria.

En estos años se desarrollarían dos programas: a) el de puertos comerciales que aumentaría la longitud de atraque, la capacidad de almacenamiento y mejoría del equipo; y b) el de puertos industriales, que intentaría transformar los puertos en polos de desarrollo fabril.

Este programa fue aplicado en Perú, país que transformó sus puertos en puertos industriales limitando de esta manera su comercio, y en consecuencia la caída de sus puertos, pues el resto del mundo hablaba de los puertos multipropósitos.

México, haciendo caso omiso a lo experimentado por una potencia naval, aplica este programa actualmente en el puerto de Altamira; pues siendo un puerto pequeño, Tampico, dentro de sus proyectos futuros está el de terminar la construcción de la nueva terminal portuaria de Altamira, cuya única y exclusiva función sea la de carácter industrial, haciendo a un lado las funciones complementarias que corresponden a un puerto. (13).

Para comprender lo anterior, debe aplicarse el concepto de puerto, así como las funciones que van implícitas en el mismo la que se dio en un punto primero de este estudio.

Por lo tanto, puerto, es la entrada y salida de las mercancías de, y desde un país sin olvidar la importancia de sus funciones enunciadas anteriormente.

Por lo tanto, el hecho de querer limitar la función de un puerto a una sola de sus funciones excluyendo a las demás, llevaría a un fracaso seguro para la economía mexicana, tomando la experiencia de un caso real, Gran Bretaña para no cometer el

mismo error.

Sin embargo, para 1982 las flotas extranjeras seguían controlando el 94.3 % del tráfico de altura y el 49.4 % del de cabotaje, los principales problemas a los que se enfrentarían entonces el subsector portuario, serían una organización compleja y excesivamente diversificada, el mantenimiento diferido de las instalaciones, la poca capacidad de dragado y la falta de integración con el sector turismo y la iniciativa privada (14).

De esta forma. comprendemos el porqué del atraso económico de México, al cometer los mismos errores del pasado, y sin tomar en cuenta la opinión de los estudiosos del Derecho Marítimo ni a lo experimentado por otras naciones. En lo subsecuente se recomienda a las diversas autoridades inmiscuidas en el ramo oír la opinión de los especialistas en Derecho y Transporte marítimos y hacer caso de los mismos; si se pretende un futuro desarrollo económico mexicano.

1.4 Evolución del Código de Comercio Vigente con Anteriores Legislaciones.

Como se aprecia, la organización económica de Mesoamérica era centralizada, al haber una acumulación de bienes en el Centro, no tan sólo de productos sino de recursos, como son tierra y trabajo. La tierra era el medio de producción fundamental en el antiguo México por tratarse de una civilización agrícola.

Por ello, la época de la Colonia y el México independiente, serán los que nos proporcionen los antecedentes deseados;

iniciando así con las célebres ordenanzas de Bilbao, las cuáles fueron por poco más de 300 años, la máxima ley marítima en nuestro país (1560-1884).

En el gobierno del presidente Antonio López de Santa Anna, en donde México tiene leyes propias, aún cuando fueron inspiradas en ejemplos franceses e ingleses y de vigencia limitada; éstas fueron:

1.-Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana de 1854.

2.-Código de Comercio de 1854, conocido como Código de Lares, en honor a Teodocio Lares su autor.

Las leyes emanadas durante el Segundo Imperio Mexicano, obra integrada por cinco volúmenes, de los cuáles el tercero era el dedicado a los asuntos marítimos, esta legislación fue efímera en su aplicación (1865-1867), ya que dejan de surtir efectos a la caída del Imperio.

En los periodos de los presidentes Manuel González (1880-1884) y Porfirio Díaz (1884-1911) será cuando se apliquen los códigos de comercio del 20 de abril de 1884 y del 15 de septiembre de 1889, este último vigente en su libro tercero, denominado "Del Comercio Marítimo", hasta el 21 de diciembre de 1963 en que fue derogado por la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos aún cuando el código sigue vigente en otros aspectos hasta la fecha.

A partir de la promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917, puede decirse que la legislación marítima ha avanzado como se estudiará en el

siguiente capítulo. (15)

1.5 Doctrina Universal.

Al referirnos a la Marina Mercante, comprendemos las embarcaciones pertenecientes a una nación y las afectas a la industria marítima, cuyo único fin sea el tráfico marítimo.

De acuerdo a lo anterior el escenario en que se desarrolla el tráfico naval y los medios técnicos con que se efectúa, por la naturaleza particular de sus instituciones, por la vinculación que la navegación establece entre diversos países con diferentes legislaciones y otras características, ha surgido el Derecho Marítimo; al que debemos contemplar como el derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario y el comercio marítimo por objeto.

En este sentido, la definición que nos da el profesor español, José Luis de Azcárraga, engloba perfectamente en lo antes dicho, definición que a continuación se transcribe: "orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilizaciones de que es susceptible". (16).

Al contemplar el Derecho Marítimo, éste no debe ser entendido únicamente como el derecho relativo a la navegación, hace la observación José Eusebio Salgado y Salgado en sus "Apuntes de Derecho Marítimo al establecer que éste abarca diversos órdenes jurídicos que no son propiamente de navegación, ejemplo de lo anterior son: los espacios marítimos, la reglamentación de puertos, el aprovechamiento del mar, la contaminación del mar, la

seguridad de la vida humana en el mar y otras figuras jurídicas que sería largo enumerar. Tomando en cuenta la definición que nos da el autor citado diciendo "conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marítimos" (17).

De este modo una de las principales características del derecho marítimo va a ser su historicidad, debido a que éste va a tener su base en la costumbre y el uso internacional, así en el siglo pasado se elaboraron obras monumentales que lo demuestran y que han sido hasta nuestro tiempo pilares del derecho marítimo. A continuación se enuncian por épocas en razón y orden de aparición:

El trabajo del jurista francés Pardessus, publicado en 1828; "Collection des lois maritimes antérieures au XVIII e siècle" y de Arturo Desjardins : "Introduction historique a l'etude du droit comercial maritime" publicado en 1890. El primero Magistrado del Tribunal de Casación en Francia, y el segundo; fiscal del mismo, ambos profesores de Derecho Marítimo en la Universidad de París, siendo sus obras base de donde han partido todos los estudios históricos del derecho marítimo hasta nuestros días.

La obra más antigua que se conoce es el Código de Manú, (Siglo II Antes de Cristo), que se ocupa ya de la especialidad de algunos asuntos relativos al mar, dicho instrumento jurídico tenía 282 casos en forma de leyes que incluía normas ligadas con muchas materias jurídicas, siendo las más importantes, las que se referían a precios, tarifas, intercambio y comercio marítimos.

El pueblo judío, representado por su obra "El Talmud", en donde señala importantes cuestiones relativas al comercio

marítimo especialmente en el libro "El Mishna", por ejemplo lo relativo a los buques "impuros", o la pérdida del navío por un naviero de la cofradía de navieros, la obligación de todos de ayudarlo a reponerlo.

Las Leyes Rodias: El primer pueblo antiguo que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo Rodio, siendo éstas muy prestigiadas, las cuáles se impusieron en toda la Cuenca del Mediterráneo, siendo algunas de sus disposiciones recogidas por el pueblo romano y luego transmitidas a los pueblos modernos, perdurando algunos aún, siendo el antecedente primario de las Averías Gruesas: "Lex rodhiaie de jactum"; y diversas instituciones como son: Ciertas especies del préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc. Siendo lo más importante el antecedente de la regulación a la sociedad comercial y los principios de las averías gruesas, recogidas actualmente por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Los griegos: recogen importantes figuras de otros pueblos navegantes, de los cuáles podemos resaltar el "Foenus Nauticum", o préstamo a la Gruesa Aventura Marítima.

El Derecho Romano: Tomando de los antiguos pueblos Rodos y Grecia, su antecedente legislativo, ejemplo de ello lo tenemos en el "Edicto Perpetuo", que contenía leyes sobre pasajeros, sobre la acción de "Recepto" que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se habían quedado en la

guarda, (acción que actualmente sigue vigente), en los Códigos de Teodosio I, (Teodosiano), y Justiniano I, Institutas, se contienen amplias disposiciones sobre el tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragio; el Código de Justiniano destaca la "exercitoria actione", (quiénes habían tratado con el capitán podían ejercer su acción contra el propietario del navío), "Ad similitudinem Institoriae Tenetur."

Siguió la de Basilio I el Macedónico (867-886) y concluida por su hijo León VI el Sabio (886-912) y que se conocen como "Las Basilicatas" código reordenador de las normas de Justiniano, escrito en 60 volúmenes, siendo de gran utilidad el "Índice Compilatorio" escrito mucho después en el Siglo XII, los 40 primeros volúmenes escritos en la época del emperador Basilio y los 20 restantes cuando León VI.

En "El Digesto", que contiene la Ley Rodia, la figura de la echazón.

Durante el Siglo X tenemos la aparición del Código de Gulé, aplicado en Noruega y otros países nórdicos y que fuera publicado por el Rey Haakon I, El Bueno, hacia 946 y su reedición por Magnus VI en 1274.

El medievo: Aparece la figura del Cónsul como una necesidad para solucionar conflictos relativos al tráfico marítimo.

"Las audiencias de Jerusalem", también llamadas (Cartas del Santo Sepulcro), fueron emitidas en 1100 en el reino cristiano de jerusalem por Godofredo de Boillon, su primer soberano, en las que se incluían reglas relativas al derecho marítimo. Los assises que compilaron los usos marítimos aplicados por los cónsules.

"Las Tablas de Amalfi" (Italia), que tienen lo relativo a una compilación de juicios marítimos, para que éstos fuesen equitativos.

Los Roles de Olerón, (Francia), compilación de las sentencias, 47 artículos y una amplia compilación de las costumbres marítimas. Legislación de Arlés, Marsella y Montpellier; que sirvieron de base e inspiración a las normas flamencas y holandesas, de las sentencias de Damme y las leyes de Wisby o leyes marítimas de de Gotlandia, Suecia.

España, las Ordenanzas de Barcelona y las Ordenanzas de Valencia. La gran obra Catalana del "Consulat del Mar", la obra del Rey Alfonso X el Sabio de Castilla (1252-1284) "Derecho General de las Siete Partidas".

Las Leyes de Wisby, leyes marítimas de la ciudad sueca de Wisby, contienen una transcripción de los Roles de Olerón, con extractos de las leyes de Amsterdam y Lubeck, se aplicaron en el Mar Báltico y en el Mar Norte en Europa.

El Código Anseático, o sea el de las ciudades Teutón, (Siglo XIII: Lubeck, Brunswick, Dantzi, Hamburgo, Bremen y Colonia, formaron la famosa Liga Hanseática, con el objeto de proteger y fomentar el comercio marítimo, fundando bancos en Noruega y Londres, en Rusia y en Flandes, en el Siglo XVII promulgó el Código Hanseático, que compiló las costumbres marítimas de tales poblaciones.

El libro Negro del Almirantazgo, compilación de leyes marítimas inglesas.

El Consulado del Mar, compilación de las costumbres marítimas

del Mediterráneo.

El *Guidón de la Mer*, (Gallardete del mar del Siglo XVII), es una colección de principios de derecho marítimo aceptados por la costumbre, contiene la primera regulación sobre "Seguro Marítimo", fue base de la Ordenanza de Francesa de Luis XIV promulgada en 1681.

La época Moderna, Ordenanzas de la Marina Real de Luis XIV, más conocida como Ordenanzas de Colbert, en honor de un promotor que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez influyó en el Código de Comercio Mexicano de 1889, las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron a México en la época de la Colonia y aún después de su independencia y la famosa Acta de Navegación inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina mercante inglesa.

En 1807, Napoleón hizo adoptar el Código de Comercio, cuyo Capítulo II está dedicado al comercio por vía marítima, el cuál fue copiado textualmente por el Código de Comercio Mexicano de 1854, denominado Código Lares; además de la mayoría de las naciones del mundo.

Así resaltamos la importancia de la doctrina Histórica Universal por el recorrido hecho, en lo que respecta a la parte legislativa en lo relativo a la marina mercante y como se mencionó anteriormente va a ser regulada por el derecho marítimo por ser especial y tener su teatro en el mar, de ahí la importancia de la costumbre y de los usos marítimos sirviendo de antecedente en la actualidad como fuente histórica, estableciendo diversas instituciones señaladas en el transcurso de esta

recopilación.

No cabe duda que el derecho marítimo es uno de los derechos más antiguos de la humanidad, de ahí su importancia, gracias a la tradición que ha seguido a través de más de cuarenta siglos de historia universal.

NOTAS:

1.-Enciclopedia Universal Ilustrada. Madrid, Editorial Espasa-Calpe, S.A; 1985, Tomo XXXIII. PP.133 a 192.

2.-Términos Náuticos. México, Dirección General de la Marina Mercante, 1987. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Operación. P.123.

3.-Salgado y Salgado José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. México, Edición del autor,S.P.

4.-Salgado y Salgado, José Eusebio. Situación de la Marina Mercante Mexicana Frente a la Apertura, Desregulación y Globalización Mundiales. México, comparecencia ante la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados de la LV Legislatura, 11 de agosto de 1992. P.5.

5.-Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. OP.Cit.

6.-Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982. Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, 1984, Volúmen III, Primera Parte. P.P.451 a 480.

7.-Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo. México, Editorial

Herrero, S.A., 1977. Primera Edición Reimpresa, P.787.

8.-Ibidem. P.P. 906 y 907.

9.-Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo.
OP.Cit.

10.- León Portilla Miguel. Lecturas Universitarias Antología de Teotihuacán a los Aztecas, Fuentes e Interpretaciones Históricas.
México, U.N.A.M; 1983. Tomo II, P.P. 369 a 371.

11.-Ibidem. P.P. 409 y 410.

12.-Información tomada de una práctica de campo al Puerto de Tampico, con el profesor y los alumnos de la cátedra de Derecho Marítimo al Gremio Unido de Alijadores del Puerto de Tampico, el día 15 de julio de 1991, Conferencia en el edificio del mismo gremio. Ponente: Sr. Vicente Sierra Navarro.
presidente del gremio.

13.-Ibidem. Visita al Puerto de Altamira, Tamps. El día miércoles 16 de julio de 1991.

14.-Matías Romero, "Historia Naval Mexicana", Puertos Mexicanos
SCT, año III No.24, abril-mayo. La Paz, Baja California, México.
P.P. 8 y 9.

15.- Rodríguez y Rodríguez, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil. México, Editorial Porrúa, S.A., 1987. Quinta Edición. P. 21.

16.-Azcárraga, José Luis. Derecho Internacional Marítimo, Barcelona, Ediciones Ariel, 1970. P.19.

17.-Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. OP.Cit.

18.-Cervantes Ahumada, Raúl, P.P. 9 a 13. OP.Cit.

2.1 Legislación Nacional e Internacional Vigente.

Legislación Nacional:

Las manifestaciones jurídicas de la voluntad del Estado, son consecuencia de la observación diaria y práctica de la aplicación de legislaciones anteriores, congruente con las realidades sociales, en expresión reivindicadora sin precedente y con revolucionario principio político social, el Congreso Constituyente de 1917, consagró los Artículos: 25, 27, 28, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133, y 134, en cuyos artículos se basa toda la Legislación Marítima Vigente.

Debe señalarse antes de entrar al análisis jurídico de los artículos, debido a la importancia de la misma, la jerarquía de las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico positivo donde se distinguen las normas fundamentales o Constitucionales, normas secundarias y normas terciarias o reglamentarias.

Las normas constitucionales son las contenidas en la Constitución General de la República y en los tratados internacionales que sean acordes con ella. (Art.133 Const.).

Tanto en la constitución como en los tratados se contienen normas marítimas, de las cuales nos ocuparemos en el presente capítulo.

Las normas marítimas secundarias y reglamentarias tienen el carácter de normas federales, por disposición de las fracciones

X, XIII, y XVII del Artículo 73 Constitucional. Este artículo atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia de derecho marítimo.(1)

De esta forma ubicamos que nuestra principal ley secundaria va a ser la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre del mismo año, la que ha sufrido varias reformas. Puede afirmarse que con su aprobación por primera vez el congreso ejerció su facultad establecida en el Artículo 73, fracción XIII.

En esta ley se trató de comprender todas las materias que integran el derecho marítimo, como se señaló en la exposición de motivos, pretendiendo superar la antigüedad y obsolescencia de las normas localizadas en el Libro tercero del Código de Comercio de 1889, hasta ese entonces vigente. Se deseaba integrar en un sólo cuerpo legislativo todos los aspectos nuevos de carácter técnico que van surgiendo conforme avanza la tecnología moderna relativos al comercio y a la navegación marítimos, además de tener un sólo cuerpo de normas de fácil consulta sobre todo lo relativo al Derecho Marítimo.

Esta ley ofrece un adelanto, al haber sido separada del Código de Comercio donde antes se encontraba ahogada, ya que tradicionalmente se acostumbraba encuadrar al Derecho Marítimo dentro del Derecho Privado, desde la aparición del Código de Comercio Francés.(3)

No obstante lo anterior su posición científica no ha mejorado, pues deja fuera muchas figuras marítimas tradicionales, además de carecer de técnica y metodología jurídicas, debiendo los

interesados acudir a disposiciones que parecían superadas de las que no importando su antigüedad, se acude a ellas para explicar ciertas figuras como señalaremos más adelante al enumerar las diversas legislaciones que intervienen de alguna manera en el Derecho Marítimo.

Ejemplo de lo anterior se da en lo que se refiere al titular del negocio marítimo, al que nuestro Código denomina naviero, siendo éste el propietario del buque, o sea el que ejerce el Derecho de Propiedad; sin embargo, el titular del ejercicio de la navegación de un buque es el armador, es decir, la persona que lo hace navegar por cuenta y riesgo propios, como ya explicamos en el primer capítulo, el titular de la empresa marítima es el armador y no el naviero como la ley dispone (Art. 127 LNCM), ya que es el armador y no el naviero, el que ejerce la explotación comercial y marítima del buque.

Igual, problema presenta el término "Agente Marítimo" que es el representante del armador fuera de su sede, al que se designa en nuestra ley como "Consignatario de Buques", con lo que se incurre en graves confusiones "Art. 255-A, último párrafo, de la LNCM), pues se da el caso de que en la práctica uno se refiere no al consignatario de buques, sino al consignatario de las mercancías, con lo que al haber tal confusión de conceptos en una demanda se pierde un juicio fácilmente.

Por lo anterior, deben establecerse los términos y denominaciones que se dan a los participantes en el negocio del transporte marítimo, como lo señala José Eusebio Salgado y Salgado en sus comentarios que a continuación se transcriben:

"1.- Al propietario del buque se le debe llamar Naviero.

"2.- Al que explota marítima y comercialmente el buque en la navegación: Armador.

"3.- Al representante del Armador fuera de su sede: Agente Marítimo.

"4.- A quién entrega las mercancías para su transporte por mar: Cargador.

"5.- A quién son enviadas las mercancías: Consignatario y/o Destinatario de las mercancías." (4)

Otro grave error lo tenemos en el caso de que no se inscriben en el Registro Público Marítimo Nacional, aspectos que lo requieren para que haya sobre ellos el control necesario, pero sobre todo, para garantizar la acción de terceros de buena fe, nos referimos entre otros ejemplos, al uso de los contenedores y gabarras, así como las empresas que los explotan comercialmente, ya que estos sistemas han venido a revolucionar los medios de transporte en general y especialmente el marítimo.

Por otra parte, al no referirse las disposiciones legales al efecto jurídico de la inscripción en el registro y las consecuencias de su falta, es decir, que no surte efectos contra terceros, hace suponer que tal registro es simplemente para fines estadísticos (Arts. 96 y 97 de la LNCM), a pesar de que el Reglamento respectivo diga en su Artículo 4o. que los actos y documentos inscritos pueden oponerse al tercero, pues al rebasar el ámbito que le corresponde a un reglamento, su alcance puede ser impugnado. (5)

Muchos otros problemas podrían citarse, pero no terminaríamos

este punto; por lo que a nosotros corresponde se hace una breve crítica a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo vigente, haciendo la observación de la urgencia de reformarla y someterla a una exhaustiva revisión acorde a nuestro tiempo, tomando la opinión de los involucrados en el negocio marítimo, así como de los expertos maritimistas conocedores de la materia, para no volver a cometer los errores antes señalados, principalmente ahora, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio, no es posible que se sigan cometiendo errores que son de tal trascendencia que llegan a perjudicar nuestra economía nacional, como ha venido sucediendo.

Hechas las observaciones anteriores, pasaremos al estudio de la Legislación Marítima directa de México, la que tiene ya un buen número de leyes y reglamentos a los que deben sumarse los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por México.

Por sobre todas las normas tenemos la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, como se ha señalado con anterioridad, en este ordenamiento se basa toda la legislación marítima vigente.

Empezaremos por el análisis al artículo 25 constitucional en su parte conducente, párrafo cuarto:

"El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la constitución, manteniendo siempre el gobierno federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan." (6)

A su vez el Artículo 28 en su párrafo cuarto establece:

"No constituirán Monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas a las que se refiere este precepto: acuñación de moneda; correos, Telégrafos, radiotelegrafía y la comunicación vía satélite; emisión de billetes por medio de un sólo banco, organismo descentralizado del Gobierno Federal; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; electricidad; ferrocarriles y las actividades que expresamente las leyes que expida el Congreso de la Unión.

El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado".(7)

Estos artículos son por demás elocuentes en lo que se refiere a la facultad que tiene el Estado para establecer explotación sobre las áreas estratégicas las que de una forma directa se involucran con el Derecho Marítimo, al establecer éste sus funciones y llevarlas a la práctica.

Le sigue en importancia debido a la trascendencia de este artículo considerándose base fundamental de nuestro derecho el Artículo 27 Constitucional, el que a su letra dice:

"La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cuál ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada".

"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los

recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional".

" En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes. Las normas legales relativas a obras o trabajos de explotación de los minerales y sustancias a que se refiere el párrafo cuarto, regularán la ejecución y comprobación de los que se efectúen o deban efectuarse a partir de su vigencia, independientemente de la fecha de otorgamiento de las concesiones, y de su

inobservancia dará lugar a la cancelación de éstas. El Gobierno Federal tiene la facultad de establecer reservas nacionales y suprimirlas. Las declaraciones correspondientes se harán por el Ejecutivo en los casos y condiciones que las leyes prevean. Tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos o de minerales radioactivos, no se otorgarán concesiones ni contratos, ni subsistirán los que en su caso se hayan otorgado y la Nación llevará a cabo la explotación de esos productos, en los términos que señale la Ley Reglamentaria respectiva. Corresponde exclusivamente a la Nación generar, conducir, transformar, distribuir y abastecer energía eléctrica que tenga por objeto la prestación de un servicio público. En esta materia no se otorgarán concesiones a los particulares y la Nación aprovechará los bienes y recursos naturales que se requieran para dichos fines".

"La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados".(8)

Así la Constitución, nos enumera y establece los recursos en sus diversas variedades, así como sus formas de explotación y las

concesiones permitidas a los particulares, señalando la zona Económica Exclusiva y el dominio directo de la Nación, sirviendo lo anterior a nuestro estudio al delimitar el ámbito de aplicación del Derecho Marítimo.

Siguiendo nuestro análisis el Capítulo II del mismo ordenamiento, en lo relativo a los Mexicanos, el Artículo 32 en párrafo II, establece:

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la fuerza aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República".(9)

Esta disposición está basada en un sentimiento nacionalista para impedir el apoderamiento de nuestros puertos y mares por parte de los extranjeros invasores aprovechando la falta de tradición marítima mexicana, apoyando de esta manera al desarrollo de la marina mercante mexicana.

Siguiendo nuestro orden tenemos el Artículo 42 del mismo cuerpo normativo, al referirse a las partes integrantes de la federación y del territorio nacional, establece:

"El territorio nacional comprende:

"II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

"III. El de las islas Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Oceano Pacífico;

"IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;

"V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional y las marítimas interiores; y

"VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional".(10)

Este artículo nos enuncia las partes que integran el territorio de la nación y sobre las cuáles el Derecho Marítimo ejerce su aplicación, para el establecimiento de los límites territoriales de cada nación.

Dentro del mismo capítulo el Artículo 48 establece:

"Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares, territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados".(11)

El Artículo 73 dentro de las facultades que el Congreso tiene va a establecer en la fracción XIII, y de vital importancia para

el presente estudio, la autonomía del Derecho Marítimo al señalar:

"El Congreso tiene facultad:

"XIII. Para dictar leyes según las cuáles deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al Derecho Marítimo de paz y guerra".(12)

Dentro de las facultades exclusivas del Senado, el Artículo 76 en sus fracciones I y II, establece:

I. Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el presidente de la República y el secretario del despacho correspondiente rindan al Congreso, además aprobar los Tratados Internacionales y Convenciones Diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión".

"II. Ratificar los nombramientos que el presidente de la República haga de los ministros, agentes diplomáticos, cónsules generales, empleados superiores de hacienda, coroneles y demás jefes superiores del ejército, armada y fuerza aérea nacionales en los términos que la ley disponga".(13)

La importancia de este artículo radica en la facultad que tiene el Senado de la República de aprobar y ratificar los tratados internacionales, en este caso los marítimos, tan importantes para el desarrollo de la marina mercante mexicana, así como la ratificación de las autoridades marítimas nombradas por el Ejecutivo.

El Artículo 89 al establecer las facultades y obligaciones del presidente, además de lo antes mencionado, en las fracciones III, X, y XIII, en lo relativo a las obligaciones del mismo dice:

"III.Nombrar los ministros, agentes diplomáticos y cónsules generales, con aprobación del Senado.

"X.Dirigir la Política Exterior y celebrar los Tratados Internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: La autodeterminación de los pueblos; la no intervención, la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales".

"XIII.Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación".(14)

Este artículo es uno de los más importantes debido también, como el anterior, a los tratados internacionales y la dirección de la política exterior tan importantes para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

El Artículo 104, complementa la disposición del Artículo 73, dándole rango Federal al Derecho Marítimo, al disponer en la fracción II:

"Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

"II.De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo".(15)

El Artículo 118, ubicado dentro del Título Quinto, en el capítulo denominado "De los Estados de la Federación" establece:

"Los Estados no pueden, en ningún caso; sin consentimiento del

Congreso de la Unión:

"I. Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones".(16)

El Artículo 131, dispone: "La facultad privativa de la federación al gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional"; asimismo dispone que el "Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión" para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación expedidas por el propio Congreso, y para crear otros; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquier otro propósito en beneficio del país. El propio Ejecutivo, al enviar al Congreso el presupuesto fiscal de cada año, se someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida".(17)

El Artículo 133, declara y establece:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren con el presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la ley suprema de toda la Unión".(18)

El Artículo 123 Constitucional que es la base de la legislación laboral y, sobre todo, en lo relativo a los

trabajadores portuarios y marítimos en este caso la importancia de los mismos, que ha llevado a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a intervenir directamente debido a la trascendencia de los mismos y el problema que plantean, en el caso mexicano, lo que sucedió en el Puerto de Veracruz y la famosa requisita ordenada por el presidente de la República.

El estudio de los trabajadores portuarios merece otro apartado especial, por lo que sólo se mencionará la importancia del artículo y en especial para el desarrollo de la Marina Mercante, materia de este estudio, así como la intervención del trabajador portuario y sus gremios o sindicatos, los cuales nos ponen ante la disyuntiva de si es rentable para nuestra economía y su desarrollo o perjudicial para la misma; habrá que reflexionar sobre ello debido a la trascendencia del mismo, y el antecedente histórico que lo respalda.

El Artículo 134, se refiere:

"Los recursos económicos de que disponga el Gobierno Federal y el Gobierno del Distrito Federal, así como sus respectivas administraciones públicas paraestatales, se administrarán con eficiencia, eficacia y honradez para satisfacer los objetivos a que estén destinados".(19)

La importancia de este artículo radica en el manejo de los Recursos Económicos Federales, el que debe ser como lo establece este artículo, para un desarrollo justo e igualitario en los diversos sectores, en este caso, el marítimo.

De esta forma enunciamos de una manera resumida y concreta la base Constitucional sobre la que se asienta al Derecho Marítimo

Vigente, importante y vital para el interesado y estudioso de la materia, así como trascendente para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

A continuación enunciaremos las principales leyes secundarias emanadas de la anterior enumeración, de acuerdo al orden que establecimos de la jerarquía de las normas, las que van a intervenir de una forma directa en el desarrollo de la Marina Mercante y la regulación de sus contratos. Así, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), nos señala las atribuciones que tienen las diversas secretarías y departamentos de Estado, que de alguna forma, van a intervenir en el negocio marítimo, así como en el desarrollo de la Marina Mercante. De esta manera las principales y más importantes serán tres: Comunicaciones y Transportes, Marina y Pesca, y como lo mencionamos con anterioridad no cerramos la posibilidad de que las demás secretarías queden excluidas, pues de una forma tal vez indirecta intervienen con la Marina Mercante y con el negocio marítimo, ya que podría afirmarse que prácticamente todas lo hacen, hecha excepción de la Secretaría de la Reforma Agraria y el Departamento del Distrito Federal.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de Enero de 1963, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de Noviembre del mismo año sufriendo varias reformas a la fecha lo importante de la misma es que con su aprobación el Congreso ejerció su facultad establecida en el Artículo 73 fracción XIII.

En esta Ley se trata de integrar en un sólo cuerpo legislativo los nuevos aspectos técnicos del comercio y la navegación

marítima, además de tener un sólo cuerpo de normas de fácil consulta sobre todo lo relativo al Derecho Marítimo.

Ley de Vías Generales de Comunicación, libro tercero "Comunicaciones por agua", del 30 de diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940.

Ley para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, del 4 de enero de 1929, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero siguiente.

El Reglamento para la Navegación de Cabotaje del 7 de agosto de 1941, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de septiembre del mismo año.

El Reglamento de Yates del 18 de Julio de 1940, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre del mismo año, y el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, con publicación en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto siguiente.

Ley de Puertos, del 19 de Julio de 1993, que actualmente se remite al Congreso tanto la ley y el proyecto son contradictorios entre sí, por lo que tememos que se cometan muchos errores los que ya se han mencionado, debo aclarar que por la premura del tiempo me fue imposible revisarla por lo que solo se le cita en este trabajo.

Estas disposiciones anteriores como se puede observar se siguen aplicando conjuntamente hoy día con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Principalmente para complementarla en lo referente a la terminología y conceptos, debido a las fallas de

técnica Jurídica de la misma.

Los nuevos Reglamentos emanados de la misma Ley son:

El Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal, del 2 de abril de 1975, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril siguiente.

El Reglamento para el Servicio de Pilotaje del 14 de febrero de 1980, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero siguiente;

El Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional del 21 de agosto de 1980, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto siguiente.

Las disposiciones marítimas más recientes, como son la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana del 22 de diciembre de 1980, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981 y el reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto, y Quinto de dicha Ley, que se conoce como la norma de la reserva de carga en favor de los buques nacionales, del 15 de septiembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de octubre siguiente.

En este reglamento se establece la Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos, sin que de ella se hable en la propia Ley, capítulos Tercero, Cuarto y Quinto, con lo que el Reglamento va más allá que la propia Ley, lo que revela la falta de técnica jurídica tanto en la Ley como en su Reglamento, además el Legislador pasó por alto que desde el 26 de junio de 1947, había sido creada la Comisión de la Marina Mercante Mexicana, cuyo reglamento había sido publicado en el Diario Oficial de la

Federación el 30 de julio del mismo año.(19)

Por lo que respecta a la Legislación Marítima directa queda mencionar por su importancia el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1989. Y que regula este sistema de combinación de transportes, siguiendo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980; así como el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano del 26 de febrero de 1986, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de marzo del mismo año, que tantos problemas ha traído y que en nada ha ayudado al desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Finalmente dentro de este grupo sólo nos quedaría hacer mención a la Ley Federal del Mar del 18 de diciembre de 1985, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986, que rige todo lo relativo a las zonas marinas que forman parte de nuestro territorio nacional o donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y otros derechos.

Ahora bien, existen otras disposiciones, que no son marítimas propiamente,, pero se ocupan de regular algún aspecto ligado a los asuntos marítimos como son: comercio, prevención de la contaminación por mar, transporte y vías navegables, entre muchas otras cuestiones. Así, tenemos la Ley General de Bienes Nacionales, que enuncia los bienes del dominio público, entre los cuáles se encuentran las aguas interiores, los ríos, lagos, lagunas, esteros, mar territorial, zona económica exclusiva, y los terrenos ganados a dichas áreas, para lo cuál además existe

el Reglamento de la Zona Federal Marítimo Terrestre y de los Terrenos Ganados al Mar. La Ley del 23 de diciembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1982, mientras que el Reglamento es del 14 de junio de 1982, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio siguiente.

La Ley Federal del Trabajo, del 23 de diciembre de 1969, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de abril de 1970, es otro ejemplo ya que en el Título Sexto denominado "Trabajos Especiales", Capítulo III: "Trabajadores de los buques" se nos habla del trabajo a bordo de las embarcaciones, artículos 187 a 245, disposiciones ampliamente superadas por los contratos colectivos que sobre la materia se han celebrado en nuestro país, así como por los acuerdos internacionales que sobre el particular se han adoptado en la OIT.

La Ley Aduanera del 28 de diciembre de 1981, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre siguiente, así como las Reglas de Carácter General en Materia Aduanera de las mismas fechas, que se ocupan del tráfico marítimo aduanero; del tráfico fluvial; carga y descarga, transbordo y conducción de las mercancías, a través de embarcaciones, contenedores, desarrollos portuarios; aduanas marítimas; horas y días hábiles en el tráfico marítimo; a que se considera mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radioactivas, olvidando que existe para ello el Código Internacional de Mercancías Peligrosas adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y que México afirma y aplica oficialmente; equipo especial de las

embarcaciones, así como su equipo propio e indispensable; y las formas oficiales que deben emplearse en el tráfico marítimo.

Ley para Promover la Inversión Mexicana Y Regular la Inversión Extranjera, a la que debemos acudir para saber que todo negocio marítimo está reservado a los ciudadanos mexicanos y las empresas por éstos constituidas, con la cláusula de exclusión de extranjeros en sus estatutos, conforme a las Leyes Nacionales, Diario Oficial de la Federación del 9 de marzo de 1973.

Por último, señalaremos la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, del 23 de diciembre de 1987, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988, y en vigor a partir del 1.º de marzo del mismo año, así como su Reglamento del 6 de junio de 1988, publicado en el Diario Oficial de la Federación del día siguiente.(20)

De esta forma se ha expuesto la Legislación de carácter nacional, que da forma al Derecho Marítimo y en especial apoya el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. A continuación pasaremos a la Legislación Internacional Vigente en México, la que se ha separado de la nacional únicamente por métodos didácticos y para mejor comprensión de los lectores.

LEGISLACION INTERNACIONAL VIGENTE.

El Derecho Marítimo, según hemos indicado, es la rama del Derecho con mayor vocación a lo universal, y por lo tanto, a lo internacional. El tráfico marítimo es también en su mayor proporción, tráfico internacional.

De tal manera que las normas que rigen las Relaciones Internacionales, objeto del Derecho Internacional Público se encuentran establecidas, en unos casos mediante convenios pactados libremente por los Estados, y en otros son principios reconocidos tácitamente como inherentes a la soberanía de cada Estado, admitidos generalmente en todos ellos en virtud de la Solidaridad Internacional. Hoy día, además tenemos las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y sus organismos especializados.

Al tratar sobre la ordenación Jurídica de la Navegación se aludió al principio de libertad del alta mar, que en la actualidad está unánimemente reconocido en tiempos de paz.

El Convenio de Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1929.

El Convenio del 5 de julio de 1930, uniformando las reglas relativas al franco-bordo de los buques mercantes,

Los acuerdos de París de 1926 y de 1934, relativos a la Policía Sanitaria de los Puertos,

El de Washington del 25 de noviembre de 1927, aprobando el Reglamento de Comunicaciones Radiotelegráficas y Radiogonométricas,

El Convenio de Barcelona del 21 de abril de 1921, relativo a la Libertad de Tránsito y Ríos Navegables de interés nacional,

El Convenio de París del 14 de marzo de 1884, referente a la protección de cables submarinos,

El convenio que ha entrado en vigor el 3 de julio de 1950, sobre el ejercicio de la Pesca en el Atlántico Norte Occidental.(21)

De esta manera comprendemos que la Legislación Internacional Marítima va a simbolizar la agrupación de todas las convenciones internacionales de Derecho Marítimo.

Ahora bien, debemos tomar en cuenta, aquellos acuerdos internacionales emanados de diversos organismos internacionales y ligados con el transporte marítimo los que a continuación enunciaremos de manera breve y resumida, pues únicamente nos referiremos a aquellos convenios que México ha ratificado o bien se adhirió a ellos; para comprender mejor su origen los daremos por organismo:

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS (O.N.U.)

Las Naciones Unidas vinieron tomando forma en 1943, cuando las grandes potencias expidieron en octubre la declaración de Moscú. Se reúnen más de 50 naciones en la ciudad de San Francisco (USA) del 26 de abril al 26 de junio de 1945. Nace la Carta de la Organización y con ella la O.N.U. Acompañada del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

El nombre de Naciones Unidas se conservó en honor del presidente Roosevelt, dinámico coordinador y eje de la creación de la misma.

Convención sobre la Plataforma Continental, 29-04-1958. (D.O. 16 de diciembre de 1966).

Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Alta Mar, 29-04-1958 (D.O. 22 de octubre de 1966).

Convención sobre la Alta Mar, 29-04-1958, (D.O. 19 de octubre de 1966).

Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (D.O. 5 de octubre de 1966).

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10-12-1982. (D.O. 10. de junio de 1983).

Declaración en que se reconoce el Derecho del Uso de Bandera a favor de los Estados sin Litoral Marítimo, 20-IV-1921. (D.O. 22 de enero de 1936).

Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, 19-12-1923. (D.O. 17 de septiembre de 1935).

Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas 6-04-1974. (D.O. 28 de julio de 1976).

Convenio Sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 24-V-1980, (D.O. 27 de abril de 1982).

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, 7-II-1986.(D.O. 17 de marzo de 1988).

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

Ingresó a la O.N.U. en diciembre de 1946. Se reúne en su sede en la ciudad de Ginebra, Suiza, cada año y la Junta de Gobierno cada trimestre funciona tripartitamente, compuesta por los delegados de los Gobiernos, de los Patrones y de los Obreros, la votación será de dos terceras partes de la Asamblea, en esa misma ciudad funciona la Oficina Internacional del Trabajo, que es un modo de secretaría permanente. Este organismo se propone mejorar las condiciones de trabajo en todo el mundo a través de una acción concertada internacional, la regulación de horarios de

trabajo, reglamentación de la oferta de trabajo, previsión del empleo, pensiones, protección a los trabajadores migratorios, etc.

Convenio relativo a la Indemnización de Desempleo en caso de Pérdida por Naufragio, 15-VI-1920. (D.O. 27 de septiembre de 1937).

Convenio relativo a la Colocación de la Gente de Mar, 15-VI-1920. (D.O. 4 de marzo de 1940).

Convenio relativo al examen médico obligatorio de los menores empleados a bordo de los buques, 25-X-1921, (D.O. 23 de abril de 1938).

Convenio relativo a la simplificación de la Inspección de los emigrantes a bordo de los buques, 26-V-1926. (D.O. 28 de abril de 1983).

Convenio relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, 7-VI-1926. (D.O. 6 de agosto de 1935).

Convenio relativo a la Repatriación de la Gente de Mar, 7-VI-1926, (D.O. 7 de agosto de 1935).

Convenio relativo a la indicación del peso en los Grandes Fardos Transportados por Barco, 30-V-1929. (D.O.12 de agosto de 1935).

Convenio relativo a la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques. 27-IV-1932, (D.O. 14 de agosto de 1935).

Convenio relativo al mínimo de Capacidad Profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, 6-X-1936. (D.O. 29 de febrero de 1940).

Convenio relativo a las Obligaciones del Armador, en caso de Enfermedad, por Accidente o Muerte de la Gente de Mar, 6-X-1936. (D.O. 12 de marzo de 1941).

Convenio por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños al Trabajo Marítimo, 22-X-1936. (D.O. 18 de julio de 1952).

Convenio relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar, 29-IV-1958. (D.O. 11 de agosto de 1962).

Convenio relativo a la Edad Mínima de Admisión al Trabajo de los Pescadores, 3-VI-1959. (D.O. 25 de octubre de 1961).

Convenio relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente de Mar, 14-X-1970. (D.O. 21 de enero de 1975).

Convenio relativo a las Normas Mínimas de la Marina Mercante, 13-X-1976. Este acuerdo, si bien es cierto que México no lo ha ratificado; se aplica por todos los países, que lo han adoptado ya internacionalmente, principalmente las potencias marítimas a través del Memorándum de París.

Convenio relativo a la Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios, 23-VI-1979. (D.O. 14 de mayo de 1982).

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (O.M.I)

Su objetivo principal es la seguridad de la vida humana en el mar, la conservación del medio marino y la prevención de la contaminación por buques. Es uno de los principales organismos gubernamentales junto con la O.N.U. y la O.I.T.

Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos. (OILPOL/54), 12-V-1954. (D.O. 20

de julio, de 1956) y sus enmiendas de 1962, 1969, y 1971.

Este Convenio fue sustituido a partir del 2 de octubre de 1983 por el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78), ratificado el 23 de abril de 1992.

Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL/65), 9-IV-1965. (D.O. 5 de septiembre de 1983). Así como sus enmiendas de 1969, 1973, 1977, y 1986, todas en vigor.

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL/66). 5-IV-1966. (D.O. 24 de octubre de 1970), y su Protocolo de 1988.

Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (TONEGE/69), 23-VI-1969. (D.O. 6 de octubre de 1972).

Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (INTERVENTION/69), 29-XI-1969. (D.O. 25 de mayo de 1976).

Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG/72), 20-X-1972. (D.O. 26 de mayo de 1976), así como sus enmiendas de 1981 en vigor.

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimientos de desechos y otras materias (DUMPING/72 o LDC/72), 13-XI-1972. (D.O. 16 de julio de 1975) así como sus enmiendas de 1978 y 1980 en vigor.

Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos (PRO/INTERVENTION/73), 2-XI-1973. (D.O. 19 de mayo de 1980).

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74), 1-X-1974 y su Protocolo de modificación (SOLAS/PROT/78), 17-II-1978. (D.O. 9 de mayo de 1977 y D.O. 2 de septiembre de 1983). Así como sus enmiendas de 1981, 1983, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, y 1992, todos vigentes salvo los últimos.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW/78), 7-VII-1978 (D.O. 13 de abril de 1982).

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR/79), 27-IV-1979. (D.O.20 de junio de 1986).

Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989, ratificado por nuestro país el 10 de octubre de 1991 según decreto de promulgación en el D.O. del 10 de febrero de 1992.

Como podemos ver en estos organismos del grupo de la O.N.U. Solamente tenemos 36 acuerdos internacionales sobre diversos aspectos del Derecho Marítimo, que no son los únicos pues tenemos además algunos regionales como son:

Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar del Plata), 7-VI-1963. (D.O. 15 de septiembre de 1970). Celebrado bajo los auspicios de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.).

Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, 30-IX-1966. (D.O. 8 de julio de 1967). Celebrado bajo los auspicios de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), encontrándose ahora bajo la responsabilidad de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Además tenemos los Acuerdos Internacionales Bilaterales de Transporte Marítimo que ya son algunos y de los cuáles se ha venido excluyendo, mediante cláusula expresa, el petróleo y sus derivados a fin de responder lo que el Transporte de estos productos establece la Legislación Nacional.

Los Convenios que nuestro país celebró con Alemania y España relativos al Transporte Marítimo, fueron denunciados debido a la actual política de apertura económica y comercial así como de regulación en México propiciaron la decisión, no obstante a fin de apoyar las actividades que en materia de comercio exterior realiza nuestro país, cabe señalar, que estos quedaron sin efecto a partir del 2 de noviembre de 1992.

Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular de Bulgaria, 12-VIII-1987. (D.O.21 de mayo y 5 de agosto de 1980).

Convenio de Cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la República Popular de China para facilitar el Tráfico Marítimo. 18-VII-1984. (D.O. 27 de marzo de 1985).

Convenio sobre Transporte Marítimo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, 18-X-1984.(D.O. 21 de agosto de 1986).

Convenio de Transporte Marítimo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, 7-VII-1978. (D.O. 3 de julio de 1979).(22)

México actualmente realiza el análisis para llevar a cabo el proceso de denuncia de este convenio. ya que este Convenio

Bilateral está previsto para su denuncia, en virtud de los cambios ocurridos en la extinta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la actual política de apertura económica y comercial que realiza México.

Pero además de estos convenios, otras normas que tienen carácter internacional, aunque no hayan sido igualmente pactadas, rigen las relaciones marítimas interestatales.

Los aspectos legales de definición y delimitación de los espacios marítimos no se encuentran precisados en ningún convenio internacional, cada Estado determina el ámbito jurisdiccional de su soberanía en las aguas que rodean su litoral. Sin llegar a una uniformidad precisa de criterios, hay, sin embargo, algunas normas bastante parecidas.

Las aguas interiores, los puertos y radas, las desembocaduras de los ríos, forman parte de la zona sometida por completo a la jurisdicción estatal, considerándose como una extensión del territorio de cada nación.

Algunas bahías o desembocaduras de ríos que afectan a dos Estados son objeto de Convenios Bilaterales, como ocurre respecto de la bahía de Híguer, en la desembocadura del Bidasoa, regulada por los tratados entre España y Francia de 30 de marzo de 1879 y 18 de febrero de 1886.(23)

De esta manera se han enumerado los diversos convenios que están vigentes en México relativos a la Marina Mercante, y los que deben ser observados por los involucrados en la misma.

En el siguiente punto hablaremos de la importancia que tienen los diversos organismos internacionales en el desarrollo de la

Marina Mercante, así como la tendencia que existe en el mundo hacia la universalidad de las normas de carácter marítimo.

2.2 PARTICIPACION DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INTERNACIONALES EN EL DESARROLLO DEL DERECHO MARITIMO.

a) Tendencia Universal a la Unificación.

Por su origen y proceso histórico el Derecho Marítimo tiene tendencia a la universalidad debido a la internacionalidad del tráfico, las reglas relativas a la navegación tendieron a propagarse siguiendo las rutas comerciales.

La vocación del Derecho Marítimo hacia lo Universal se manifiesta en la tendencia al logro de una unificación internacional de las normas reguladoras de los problemas del mar.

Como las normas del Derecho Marítimo, en gran parte han sido, formuladas con base en las costumbres marítimas, cuando los gobiernos se han desentendido, de las nuevas necesidades del tráfico marítimo, los hombres de mar (armadores, comerciantes, marineros) han recopilado sus costumbres y han estructurado las nuevas normas que se han impuesto sobre reglas oficiales y obsoletas.

La tendencia actual es llegar a establecer normas uniformes universales.

La mencionada tendencia hacia la sistematización del Derecho Marítimo, en un código único e independiente ha encontrado principio de realización en el moderno Código de Navegación de

Italia.

Afirma Brunetti que la expresión "Derecho Marítimo" tiene un alcance muy vasto, comprendiendo toda la fenomenología jurídica que se desarrolla en torno de la navegación, industria y tráfico marítimo".(24)

Hemos señalado que en el terreno de la legislación, sobre todo en los países que han seguido el sistema francés del Código de Comercio, el Derecho Marítimo, se encuentra restringido, privado en gran medida de su original autonomía, ahogado entre las normas del Derecho Comercial, comprendiendo no sólo las normas de la actividad comercial que se desarrolla por medio de la navegación, sino también aquellas que se refieren a la tutela del Estado, a los conflictos de leyes, a los espacios en que se ejerce la navegación y a su ejercicio en tiempos de paz y en tiempos de guerra, al Derecho Laboral y a la industria marítima.

El Derecho Marítimo tiene así, un contenido vastísimo en constante elaboración que escapa a la materia legislada en los códigos en forma estrecha e incompleta sus instituciones se renuevan a través de las necesidades y de los usos, perfeccionados muchas veces a través de los acuerdos internacionales, que anteriormente se han señalado.

La evolución posterior de la ciencia y de la técnica, ha sido tan grande, que todo, se ha transformado en los medios de la navegación. Instituciones como la Copropiedad Naval, dejaron de tener actualidad y eficacia, se hicieron necesarios enormes capitales, por cuyo motivo sólo pudieron afrontar la responsabilidad del tráfico marítimo únicamente las grandes

empresas armadoras de líneas regulares de navegación y con representantes propios en todos los puertos de destino. Asimismo, la técnica brindó mayor seguridad y rapidez al transporte marítimo y el perfeccionamiento de las comunicaciones telegráficas dio nacimiento a nuevas formas de actividad comercial y crediticia, facilitando las transformaciones sobre las mercancías en viaje.

Las codificaciones quedaron de tal manera, muy retrasadas con respecto a los avances hechos por el Derecho Marítimo, que se fue modelando sobre la marcha, a medida que las necesidades lo exigían, por acuerdos de armadores, conferencias y tratados internacionales.

Paralelamente a la tendencia doctrinaria, a la sistematización del Derecho Marítimo en cada país, surge y se afirma una tendencia a su unificación en el orden internacional.

El Derecho Marítimo llega a nuestros días, a través de las codificaciones, impregnado de un fuerte tradicionalismo de siglos. No puede negarse la supervivencia de instituciones tan antiguas como la Copropiedad Naval, el Préstamo a la Gruesa Aventura, las Averías Gruesas, etc.

Así, todas ellas superadas en la práctica, pero no debe olvidarse la forma en que tales instituciones han llegado hasta nosotros, a través de sucesivas recopilaciones, que culminan con la Ordenanza de 1681, llevada literalmente al Código de Comercio Francés de 1807 y a todas las legislaciones que el mismo inspiró. Téngase muy en cuenta el estudio de las fuentes históricas que se ha realizado en el primer capítulo de este estudio.

Y si a ello agregamos que las más profundas transformaciones

en la navegación se operan en nuestros días, tanto en lo técnico, como en lo económico, convendríamos en que, junto a la legislación impregnada de tradicionalismo y de instituciones arcaicas y en deshuso, vive y crece el Derecho Marítimo creado por la práctica, por las nuevas necesidades y muy renovado. (25)

Y así el Derecho Marítimo en todos sus aspectos jurídicos, ligados, asimismo, con la economía y el transporte marítimos, ha venido sufriendo cambios radicales que llevan necesariamente a la búsqueda de la unificación de las disposiciones jurídicas, económicas y técnicas marítimas.

Existen cuatro procedimientos clásicos para lograr dicha unificación:

a) Adopción de usos y costumbres internacionales, a través de su aceptación por las partes interesadas que las incluyen en su legislación, o bien en la celebración de contratos llevados a cabo por sus nacionales.

b) Aprobación de convenios o tratados internacionales sobre instituciones del Derecho, Economía y Transporte Marítimos; que como sabemos cuando los Estados los ratifican adquieren el carácter de obligatorios para ellos.

Los más importantes acuerdos internacionales se han logrado gracias a la intervención de organismos internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), Organización Marítima Internacional (OMI), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CONUCOD o UNCTAD), Comité Marítimo Internacional, entre otros.

c) Aceptación, por los países o por gran parte de ellos, de un

texto idéntico, dentro de su legislación interna. Ejemplo de ello son:

Las Reglas de York y Amberes, Reglas de la Haya, Reglas de Viena, Reglas de Oxford, Reglas de Varsovia, Reglas de Buenos Aires, entre otras.

d) Acuerdo entre Estados respecto de la remisión a una Ley determinada para la solución de conflictos, lo que se preveía con toda claridad en el Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940. (26)

A pesar de los esfuerzos antes mencionados por parte de las naciones y de los organismos internacionales, para la unificación del Derecho Marítimo, vemos que existe un divisionismo, por el que es lógico suponer que no todos los países tienen los mismos intereses, pues situaciones económicas diferentes hacen que surjan normas distintas. Y siendo el Comercio Marítimo un medio eficaz de dominio en la lucha internacional, donde los Estados practican una política de proteccionismo en materia comercial vemos que es inconciliable esta actitud con cualquier propósito de unificación legislativa, como se ha podido apreciar en numerosos congresos y conferencias de carácter internacional.

Ahora pasaremos al estudio de la participación de las Organizaciones Internacionales en el desarrollo del Derecho Marítimo.

Como se ha mencionado las organizaciones internacionales tienen vital importancia en el desarrollo de la Marina Mercante, pues para efectos de este estudio es interesante conocer su origen de una forma breve y resumida, así como la obra de los

principales organismos internacionales ligados con el Derecho, la Economía, y el Transporte Marítimo, los que a continuación enunciaremos :

1.- INTERNACIONAL LAW ASSOCIATION (ILA)

Es el más antiguo de estos organismos, fundado en 1873, en la ciudad de Amberes, Bélgica, con el nombre de "Asociación para la Reforma y Codificación del Derecho de las Naciones". En 1895, al trasladarse su sede a Londres, se le dio el nombre con el cual se conoce actualmente.

Sus propósitos principales son:

Estudio, dilucidación, análisis y avances del Derecho Internacional Público y Privado; estudio del Derecho Comparado; formular propuestas para la solución de conflictos de leyes y para la unificación del Derecho; y, sobre todo, promover la comprensión y buena voluntad internacionales.

Esta asociación se organiza a base de miembros individuales o asociados. Una parte de ellos trabaja directamente en las oficinas de la sede y los demás miembros pertenecen a las asociaciones creadas por los Estados participantes de la organización. Otros cuyos Estados no han creado asociaciones nacionales han sido aceptados en forma individual.

Actualmente existen asociaciones nacionales en los siguientes países :

Egipto, Ghana, Argentina, Brasil, Bolivia, Canadá, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, México, Paraguay, Perú, Trinidad Tobago,

Uruguay, Bangladesh, Corea del Sur, China, Filipinas, India, Irán, Israel, Japón, Nepal, Paquistán, Sri Lanka, Australia, Austria, Bélgica, Luxemburgo, Bulgaria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Italia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Federal de Alemania, Polonia, Rumania, Rusia, Suecia, y Suiza.

México creó la Asociación Mexicana de Derecho Internacional, rama de este organismo internacional, el 24 de junio de 1970, siendo aprobado su ingreso inmediatamente por el Consejo Ejecutivo.

Esta Organización ha tenido una gran actuación por haber sido promotora de las famosas Reglas de York y Amberes, las que si bien es cierto que actualmente las maneja el Comité Marítimo Internacional (CMI). Estas normas han venido a unificar todos los aspectos ligados con las averías gruesas en el transporte marítimo.

También de ella han salido importantes estudios que se han tomado en cuenta en las reuniones internacionales sobre Derecho del Mar, primero bajo los auspicios de la Liga de las Naciones y más tarde bajo la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Entre otros importantes temas por ella analizados, aquí podemos destacar los siguientes:

Seguros Marítimos, Contaminación del Mar, Conocimientos de Embarque, Derecho Marítimo, Guerra Marítima, Abordajes, Jurisdicción Marítima, Contratos de Utilización de los Buques y las Reglas de Varsovia y Oxford.

El órgano supremo es la Conferencia, que se celebra cada dos años en grandes ciudades del mundo, posee un Consejo Ejecutivo que tiene los máximos poderes entre Conferencia y Conferencia, éste se reúne siempre en la sede del organismo de Londres. Hasta la fecha se han celebrado 60 conferencias.

El 29 de agosto de 1973 se celebró su primer centenario de vida en la ciudad de Nueva York.

Cuenta además con comités internacionales, siendo hoy día los siguientes: Derecho Aéreo, Derecho Espacial, Derecho Monetario, Arbitraje Comercial Internacional, Derecho Internacional Médico y Humanitario, Derechos Humanos, Derecho Internacional de Recursos Acuáticos, Derecho del Mar, Derecho Internacional Penal, Terrorismo Internacional, Aspectos Legales de la Conservación del Medio Ambiente, Estados Mediterráneos y Aspectos de Derecho Internacional Privado sobre Abordajes en el Mar.(27)

2.- COMITE MARITIMO INTERNACIONAL. (CMI)

El Comité Marítimo Internacional, fue fundado en 1897 en Amberes, Bélgica y estableció como su finalidad principal el contribuir a la unificación del Derecho Marítimo, a través de Conferencias, publicaciones y otras actividades.

Originariamente pertenecía a la Organización Internacional anterior, como un comité especializado dentro de ella, sin embargo, debido a su carácter se separó en el año que señalamos como el de su fundación. Apoya y propicia la creación de asociaciones nacionales que busquen la unificación del Derecho

Marítimo y coordina su trabajo.(28)

Esas asociaciones nacionales tienen en su seno a toda clase de especialistas relacionados con el Derecho, la Economía y el Transporte Marítimos, su sede se encuentra en la ciudad de Ambres, Bélgica y las asociaciones nacionales se encuentran en los siguientes países:

Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, Estados Unidos, México, Uruguay, India, Israel, Japón, Marruecos, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Federal de Alemania, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rusia, Suecia, Suiza, y Turquía.

Celebra periódicamente conferencias de carácter privado, a las que únicamente asisten los delegados de las diversas asociaciones nacionales, acompañados de consejeros.

Los proyectos que se estudian en las conferencias privadas generalmente son tres o cuatro; por ello se espera tener reunidos dichos proyectos para celebrar las reuniones.

Una vez que han sido aprobados los proyectos en las conferencias privadas, se someten a la aprobación de conferencias diplomáticas, a las que invita la Corona Belga, con el fin de examinar la posibilidad de llegar a suscribir un acuerdo internacional en base a ese proyecto.(29)

Así, en 1963 se celebró la Conferencia Privada de Estocolmo; en 1965, la de Nueva York; en 1969, la de Tokio; en 1972, la de Bruselas; en 1974, la de Hamburgo; en 1977, la de Rio de Janeiro, Brasil; la de Montreal Canadá en 1979; la de Lisboa, Portugal en

1985 y la de París en 1990; con lo cual se habrán celebrado 34 Conferencias Privadas en diversas ciudades del mundo. Las Conferencias Diplomáticas sólo pueden celebrarse en Bruselas.

Este Comité tiene, además, participando activamente una serie de personalidades en el medio marítimo, que son invitados a actuar en los trabajos del Comité, debido a sus conocimientos en las cuestiones marítimas y jurídicas, ellos reciben el nombre de "Miembros Titulares", los cuáles son designados por la mesa permanente o Consejo de Administración, integrado por el presidente, los vicepresidentes, el secretario general, el tesorero y el secretario administrativo.

Este órgano elige los temas que se estudiarán y establece para ello las Comisiones Internacionales, nombrando a su presidente, éstas una vez hecho su dictamen o estudio, que es generalmente un proyecto de convenio, normas o cuerpo de disposiciones internacionales uniformes, cesa en sus funciones.

De este Comité han salido las más famosas convenciones que rigen en el ámbito internacional a la Marina Mercante Mundial.

Como ejemplo podemos señalar las siguientes:

a) Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordajes, del 23 de septiembre de 1910. Este convenio fue superado por el Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, así como por el convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar, de 1972, ambos adoptados en el seno de la antigua Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), hoy día la O.M.I.

b) Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento, del 23 de septiembre de 1910. Se hace el mismo comentario anterior del inciso a).

c) Convención Internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, del 25 de agosto de 1924. El que fue superado por la Convención Internaccional sobre la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques, del 10 de octubre de 1957.

d) Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque del 25 de agoto de 1924 y sus protocolos de 1968 y 1979 ambos ya vigentes internacionalmente.

e) Convención para la unificación de ciertas reglas relacionadas con los privilegios e hipotecas marítimas del 10 de abril de 1926. La que fue suplida por la convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimos del 27 de mayo de 1967. Aunque este Convenio aún no ha entrado en vigor.

f) Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a las inmunidades de los buques del Estado, del 10 de abril de 1926.

g) Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordajes, del 10 de mayo de 1952.

- h). Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordajes y otros incidentes de la navegación, del 10 de mayo de 1952.
- i). Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas sobre el embargo precautorio de buques, del 10 de mayo de 1952.
- j). Convención Internacional sobre pasajeros Clandestinos, del 10 de octubre de 1957. Este Convenio aún no ha entrado en vigor pues no han sido cumplidos los requisitos y condiciones establecidas en ellos sobre esta materia.
- k). Convención Internacional sobre la unificación de ciertas reglas en materia de Transporte de Pasajeros por mar, del 29 de abril de 1961. Aún no ha entrado en vigor.
- l). Convención Internacional relativa a la responsabilidad de los operadores de buques nucleares y su protocolo adicional, del 25 de mayo de 1962. Aún no ha entrado en vigor.
- m). Protocolo para enmendar la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento en el mar del 23 de septiembre de 1910, 27 de mayo de 1967. Este Convenio fue superado por el Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974.
- n). Convención Internacional relativa a la inscripción de derechos relativos a los buques en construcción, del 27 de mayo de 1967. Aún no ha entrado en vigor.
- o). Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte de equipajes de los pasajeros por mar, del 27 de mayo de 1967, aún no ha entrado en vigor.

Con esto podemos percatarnos de la labor tan importante de este comité, sin embargo, los países en vías de desarrollo han criticado su actuación, acusándolo de favorecer las posiciones de los países altamente desarrollados y considerados potencias marítimas.

Por ello mismo, los países en vías de desarrollo presionaron ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, para que creara un organismo en el cual se examinaran todos los aspectos relacionados con el Derecho Marítimo en general.

La UNCTAD pidió a la Asamblea General de las Naciones Unidas que tal encargo se hiciera a la Comisión de las Naciones Unidas para la unificación del Derecho Mercantil Internacional (UNITRAL), la que de inmediato asumió su responsabilidad, no sin escuchar fuertes críticas por parte del Comité, que manifestó innecesarias las repeticiones de organismos internacionales, sea cual fuere la razón que asiste a unos u otros en esta discusión, los especialistas en Derecho Marítimo no pueden dejar de reconocer la importante labor que ha llevado a cabo el Comité Marítimo Internacional a través de sus 95 años de vida.(30)

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

Este organismo especializado de las Naciones Unidas fue establecido en 1919, gracias a la insistencia de importantes grupos de socialistas cristianos, encabezados por el francés Albert Thomas, que veían como causa de las guerras las

diferencias existentes entre el capital y el trabajo.

En el Tratado de Paz de Versalles, parte decimatercera sección primera, se estableció la creación de este organismo, que más tarde sería una institución autónoma asociada a la Sociedad de Naciones. Su sede se encuentra en la ciudad de Ginebra, Suiza.
(18)

Su constitución original formó parte del Tratado de Versalles, Artículo 387 a 427, y en 1946 el organismo se convirtió en el primero de carácter especializado vinculado con las Naciones Unidas.

La declaración de Filadelfia aprobada por la Conferencia del trabajo de 1944, modificó la Constitución, la que se amplió en 1945 y nuevamente en 1962.

Sus propósitos son los siguientes:

Elevar los niveles de vida y trabajo en todo el mundo, ya que con ello se logrará eliminar las injusticias sociales y sus consecuencias.

Pretende y reconoce solemnemente la obligación de procurar entre las naciones el establecimiento de programas que alcancen empleo total y elevación del nivel de vida, empleo del trabajador en las labores para las cuales esté más capacitado, medidas para facilitar entrenamiento y rotación de los trabajadores.

Establece políticas a seguir sobre las condiciones del trabajo reconoce el efectivo derecho de los trabajadores para poderse organizar colectivamente la necesidad de cooperación que deba existir entre la empresa y el trabajador.

Prevé el bienestar de los niños y la protección de la

maternidad de la mujer trabajadora, dicta medidas para alcanzar una nutrición adecuada, busca el que se otorguen todas las facilidades para que el trabajador alcance la cultura y tenga diversión sana, pretende asegurar la oportunidad de lograr una buena educación del trabajador y facilitar las aptitudes vacacionales del mismo.

Su organización es la siguiente:

El Órgano supremo, la Conferencia Internacional del Trabajo, compuesta por un presidente y tres vicepresidentes; cada Estado miembro está representado ante ella, por cuatro delegados: dos gubernamentales, otro de los trabajadores y uno más de los empresarios, pero cada delegación tiene un sólo voto.

La duración de estos cargos, tanto de delegados, como de presidente y vicepresidentes, será lo que dure la sesión de la conferencia, que año con año se celebra en la sede de Ginebra. Sin embargo, pueden celebrarse reuniones extraordinarias cada vez que sea necesario.

La Conferencia tiene como atribuciones las de fijar la política de la organización y llevar el control del presupuesto. Es decir, son las funciones que generalmente se atribuyen al órgano representativo en las organizaciones internacionales.

La Conferencia elige a los miembros de Gobierno o Consejo de Administración que está integrado por 48 miembros: 24 gubernamentales, 12 de los empresarios y 12 de los trabajadores, estos miembros duran en su cargo tres años. Se reúne tres o cuatro veces al año en ginebra.

Dicho Consejo elige al director general de la Oficina

Internacional del Trabajo y da el visto bueno al presupuesto que se ha de presentar a la Conferencia, así como los proyectos de acuerdo internacional o de recomendación, que se someterán a la misma.

El último de los órganos es la Oficina Internacional del Trabajo que realiza la administración efectiva de la Organización, pues actúa como su secretaría.

La obra principal que ha realizado este organismo se condensa en lo que se conoce como Código Internacional del Trabajo, en el cuál se recogen todos los aspectos relacionados al trabajador en el mar, libro sexto del Código, con lo que demuestra su interés por encontrar solución al problema creado por esta rama tan especial del trabajo, que es el trabajo marítimo portuario. (19)

Los convenios que este organismo internacional ha adoptado en esta materia se han mencionado en la parte denominada Legislación Internacional Marítima vigente en México, en el punto que antecede a éste, por lo que no se mencionarán estos convenios.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI).

La Organización Marítima Internacional (OMI), nació el 6 de marzo de 1948, al adoptarse en esa fecha, en Ginebra, Suiza, la Convención que le dio vida, con el nombre original de Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), adoptándose en esa misma fecha el acuerdo de vinculación entre este organismo y la ONU.

Desde su creación hasta la fecha, la organización ha sufrido

varias modificaciones y enmiendas en su Convenio Constitutivo, si bien es cierto que a nuestro juicio la más importante es la que cambio el nombre de la Institución, de Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), por el de Organización Marítima Internacional (OMI), Resolución A358(IX) del 14 de noviembre de 1975, que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, y que trajo consigo, asimismo, nuevas atribuciones al organismo, especialmente lo relativo a la contaminación del mar por buques y vertimientos. Sus propósitos son:

Proveer lo necesario para la cooperación entre los gobiernos de los Estados miembros en materia de normas prácticas gubernamentales relacionadas con miembros con materias técnicas, incluidas aquellas concernientes a la Seguridad en el Mar, la eficiencia en la nevegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques y vertimientos.

Alentar y fomentar la eliminación de todas aquellas acciones discriminatorias y de restricciones innecesarias adoptadas por los gobiernos de los Estados miembros con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial.

Desde luego, el propio Convenio Constitutivo no considera actos discriminatorios aquellos encaminados a fomentar y ayudar al desarrollo de la Marina Mercante, o bien con fines de seguridad, en cualquier Estado miembro, siempre que dichos actos no vayan destinados a restringir la libertad de participacion en el comercio internacional.

Nuestro Gobierno, sobre este particular, hizo una clara

reserva en que señaló:

"El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, agradece a la Convención sobre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, teniendo entendido que nada en dicha convención está encaminado a alterar la Legislación Nacional con respecto a las prácticas comerciales restrictivas, hace declaración expresa de que su adhesión al referido instrumento internacional, no tiene ni tendrá el efecto de alterar o modificar en manera alguna la aplicación de las leyes contra los monopolios en el territorio de la República Mexicana".

Considerar cualquier materia concerniente al tráfico marítimo que le sometan a su consideración, cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas.

Proporcionar todas las facilidades para el intercambio de información entre los Gobiernos de los Estados miembros sobre las materias objeto de estudio por la organización.

Convocar a las Conferencias necesarias para adoptar los proyectos de convenios y acuerdos que la organización haya preparado y recomendado a los gobiernos de los Estados miembros y otros organismos intergubernamentales en resumen puede decirse que la política que sigue la OMI es alcanzar mares limpios y seguros.

Miembros :

Todos los Estados pueden ser miembros de la OMI, desde luego, cumplimentando los requisitos siguientes:

1. Aquellos que ya son miembros de la ONU, mediante la adhesión al Convenio constitutivo.

2. Los no miembros de la ONU, pero que fueron invitados a participar en la conferencia marítima de las Naciones Unidas, podrán hacerlo también mediante adhesión.

3. Todo Estado que no se encuentre en las dos hipótesis anteriores podrá hacerlo si:

a) Presenta su solicitud de aceptación al secretario general de la OMI.

b) Es aceptada su solicitud por dos tercios de los miembros de la OMI, previa recomendación del Congreso.

c) Se adhiere a la Convención Constitutiva conforme a lo dispuesto en ella.

Con lo cual hoy día hay 135 Estados miembros participando en la OMI, siendo los dos últimos en ingresar, Belice y Luxemburgo, el 17 de septiembre de 1990 y el 14 de febrero de 1991, respectivamente.

4. Los miembros asociados, es decir, aquellos territorios de cuyas relaciones internacionales son responsables Estados miembros y declaran que su participación incluya tales territorios o bien cuando la ONU, como autoridad administradora, acepte que un territorio sometido a administración fiduciaria le sea aplicada la Convención. hoy día participan dos miembros asociados, Hong-Cong, Colonia de la Corona Británica y Macao, Colonia Portuguesa, los que a partir del 20 de diciembre de 1997 y del 20 de diciembre de 1999, pasarán a ser partes administrativas de la República Popular de China.

Los miembros deben contribuir a los gastos de la organización, pudiendo ser sancionados en caso de que no paguen dentro del año siguiente a la fecha de vencimiento de sus obligaciones, con la suspensión del voto en la asamblea, el consejo para el caso en que formen parte de él y los comités. Las contribuciones se hacen sobre la base de un 10%, en la capacidad de pago de el Estado miembro y el 90% restante en el arqueo, o sea en el tonelaje de Registro bruto que posea ese país cada miembro tiene un voto en cualquiera de los órganos de la OMI y las decisiones se toman por simple mayoría de los miembros presentes votantes, o por mayoría calificada de dos tercios de los miembros, como lo es para el caso de cambio de sede de la Organización.

Se prevé el retiro de los miembros de la organización en cualquier momento, el cual se hará efectivo doce meses después de que el Estado interesado lo haya comunicado al secretario general de la ONU, la única expresión prevista de los miembros la encontramos en el artículo 10, que nos dice en la parte conducente:

"Ningún Estado o territorio puede llegar a ser miembro de la organización o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas". Fuera de esta disposición no hay otra en todo el convenio constitutivo que prevea la salida de un miembro como sanción o expulsión.

Organos.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 11 del convenio constitutivo, la OMI tiene los siguientes órganos:

1. La Asamblea.
2. El Consejo.
3. El Comité de Seguridad Marítima.
4. El Comité Jurídico.
5. El Comité de Protección al Medio Marítimo.
6. El Comité de Cooperación Técnica.
7. El Comité de Facilitación.
8. La Secretaría.

Puede además crear otros órganos auxiliares o permanentes cuando lo crea necesario, como lo fue el Comité de Facilitación que en breve lo dejará de ser, por eso lo hemos puesto ya como uno más de los órganos de la OMI.

La Asamblea se ocupa de las siguientes actividades:

a) Elegir entre sus miembros, con exclusión de los miembros asociados, en cada periodo de sesiones ordinario, un presidente y dos vicepresidentes que permanecerán en sesiones hasta el siguiente de esos periodos.

b) Establecer su propio reglamento interior, salvo disposición en otro sentido que puede figurar en la convención.

c) Constituir los órganos auxiliares o temporales o, si el Consejo lo recomienda, los permanentes que juzgue necesario.

d) Elegir los miembros que hayan de estar representados en el Consejo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 17.

e) Hacerse cargo de los informes del Consejo y examinarlos, y resolver toda cuestión que le haya sido remitida por el Consejo.

f) Aprobar el programa de trabajo de la organización.

g) Someter a votación el presupuesto y establecer las medidas

de orden financiero de la organización de acuerdo con la parte 12.

h) Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la organización. Y desempeñar las funciones propias de la organización, a condición, no obstante, de que las cuestiones relacionadas con los párrafos a y b del Artículo 2 sean sometidas por la Asamblea a la consideración del Consejo para que éste formule las recomendaciones o prepare los instrumentos adecuados; a condición, además de que, cualesquiera recomendaciones o instrumentos sometidos por el Consejo a la consideración de la Asamblea y no aceptados por ésta sean remitidos de nuevo al Consejo a fin de examen ulterior, con las observaciones que la Asamblea pueda haber hecho.

j) Recomendar a los miembros la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la Seguridad Marítima, a la prevención y contención de la Contaminación del Mar ocasionada por buques y otras cuestiones relacionadas con los efectos del tráfico marítimo en el medio marino, asignadas a la organización por aplicación directa de instrumentos intergubernamentales o en virtud de lo dispuesto en ellos, o la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas.

k) Tomar las medidas que estime apropiadas para fomentar la cooperación técnica de conformidad con el Artículo 2 inciso e, teniendo en cuenta las necesidades especiales en los países en desarrollo.

i) Decidir en cuanto a la convocación de toda conferencia internacional o a la adopción de cualquiera otro procedimiento

idóneo para la aprobación de convenios internacionales que hayan sido preparados por el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marítimo, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y otros órganos en la organización.

n) Remitir al consejo para que éste las examine o decida acerca de ellas, todas las cuestiones que sean competencia de la organización, con la salvedad de la función relativa a la formulación de recomendaciones en virtud del párrafo f del presente artículo que no podrá ser delegada.

La Asamblea celebra sesiones ordinarias una vez cada dos años, pero puede celebrar extraordinarias si un tercio de los miembros lo solicita al secretario general, o si el Consejo lo estima necesario, en ambos casos con preaviso de 60 días.

El Consejo, puede decirse es el órgano supremo, tiene además de las facultades que ya mencionamos antes las siguientes:

a) El Consejo examinará los proyectos de programas de trabajo y de presupuestos preparados por el secretario general, considerando las propuestas del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección al Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y otros órganos de la organización, y teniendo éstas presentes, establecerá y someterá a la consideración de la Asamblea, el programa de trabajo y el presupuesto de la organización, avida cuenta de los intereses generales y prioridades de la organización.

b) El Consejo se hará cargo de los informes, presupuestos y

reccmendaciones, del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y otros organos de la organización, y, junto con sus propias observaciones y reccmendaciones, los transmitirá a la Asamblea, o, si ésta no está reunida, a los miembros, afines de información.

c) Las cuestiones regidas por los artículos 28, 33, 38 y 43 no serán examinadas por el Consejo hasta conocer la opinión del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Facilitación, según proceda.

El Consejo nombra al secretario general, aprobando dicho nombramiento, la Asamblea; presentan informes de labores de la organización desde que se celebró el informe precedente de la Asamblea, someten a la consideración de la Asamblea, como ya lo vimos, los estados de cuenta con sus observaciones y recomendaciones; puede concertar acuerdos arreglos con otras organizaciones, de conformidad con lo que establece el propio Convenio Constitutivo en su parte 15: "Relaciones con las Naciones Unidas y otras organizaciones", finalmente en el tiempo que media la celebración de las cesiones ordinarias de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones de la organización; como podemos ver, no es equívoca nuestra afirmación de que el Consejo es el órgano supremo de la OMI.

Como ya antes quedó expresado, el Consejo está integrado hoy día por 32 miembros electos de la siguiente manera:

1. Ocho estados con los mayores intereses en la prestación de

los servicios marítimos internacionales.

2. Ocho estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

3. Dieciséis estados que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación, pero su elección debe garantizar la representación de todas las regiones geográficas del mundo.

Los miembros del Consejo no pueden ser reelectos y, entre ellos eligen a su presidente y dictan su propio reglamento interno del Consejo. Basta que asistan 21 miembros del Consejo para que haya "quorum", pudiéndose reunir tan frecuentemente como sea necesario avisando con un mes de anticipación a solicitud de cuatro de sus miembros. Puede invitar a sus reuniones a cualquier miembro de la OMI, cuando ésta tenga interés particular, haciéndolo con voz pero sin voto.

El desarrollo de este órgano en los primeros 30 años de vida, el organismo ha sido sumamente interesante, lo cual nos habla de su importancia al nacer la OMI, es decir la OMI, tenía el Consejo 16 miembros, en donde sólo 12 eran los de mayores intereses en la prestación de los servicios marítimos y en comercio marítimo internacional, pero aquí aparece algo sumamente interesante, que nos revela ya la naturaleza con que nace el Consejo, en el artículo 17 original, se decía en los incisos c y d lo siguiente:

c. Dos serán elegidos por los gobiernos de los países que tengan intereses sustanciales en la provisión de servicios marítimos internacionales; y,

d. Dos serán elegidos por la Asamblea ante los gobiernos de

los países que tengan intereses sustanciales en el comercio marítimo internacional.

El Comité de Seguridad Marítima (CSM), es el más antiguo de todos los comités con que cuenta la ONU, prácticamente nació con la organización y como ya vimos fue el primer problema que la institución tuvo que encarar seriamente.

Para trabajar más activa y cuidadosamente ha creado varios subcomités, cuyo nombre ya nos indica cual es la labor a que se dedica cada uno de ellos:

- a. Subcomité de Seguridad de la Navegación.
- b. Subcomité de Radiocomunicaciones.
- c. Subcomité de Dispositivos de Salvamento.
- d. Subcomité de Normas de formación y Guardia. Se refiere de la formación y guardia del personal a bordo de los buques.
- e. Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas.
- f. Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque.
- g. Subcomité de Protección Contra Incendio.
- h. Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros.
- i. Subcomité de Contenedores de Carga.
- j. Subcomité de Graneles Químicos.

Las funciones del CSM, son las de examinar las cuestiones relacionadas con:

1. Ayudas a la navegación.
2. Construcción y equipo de los buques.
3. Dotación del buque, desde el punto de vista de Seguridad.
4. Reglas destinadas a evitar los abordajes.

5. Manejo de cargas peligrosas.
6. Procedimientos y normas relacionadas con la Seguridad Marítima.
7. Información Hidrográfica.
8. Diarios y Registros de la navegación.
9. Investigaciones sobre siniestros marítimos.
10. Salvamento de personas y bienes.
11. Toda cuestión que afecte de manera directa la Seguridad Marítima.

Luego es el órgano técnico por excelencia de la organización, a través de él como de todo el comité de la OMI se preparan proyectos de convenios internacionales, enmiendas a los existentes, proyectos de resoluciones y proyectos de códigos y manuales, que luego el consejo aprueba y la asamblea convoca a las conferencias donde habrán de adoptarse éstas respecto de convenios o enmiendas de los mismos.

Como todo comité se reunirá por lo menos una vez al año, sin embargo hasta la fecha ha celebrado 59 periodos de sesiones, con lo cual podemos suponer que ha celebrado dos reuniones anuales.

Logros Alcanzados.

Los logros alcanzados hasta la fecha por la OMI, se pueden dividir en tres grandes rubros:

- a) Adopción de Convenios y Protocolos Internacionales.
- b) Adopción de Códigos, manuales y recomendaciones internacionales.
- c) Establecimiento de instituciones tecnico-académicas.

Del primero daremos la lista completa y la situación que

guardan internacionalmente, a fin de darnos cuenta del alcance logrado a través de esta labor de la OMI, por lo que se refiere al segundo, sólo nos ocuparemos de los códigos y manuales más importantes, ya que entre éstos y las recomendaciones la OMI ha producido un poco más de 600.

Convenios y Protocolos.

1. Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos del 12 de mayo de 1954 (OILPOL/54) y sus enmiendas de 1962, 1969 y 1971, todas las cuales entraron en vigor oportunamente, entró en vigor internacionalmente el 26 de julio de 1958.

2. Convención Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo del 9 de abril de 1965 (FAL/65) y sus enmiendas de 1973, ambas vigentes, así como las enmiendas de su anexo de 1969, 1977, 1986 y 1987, todas vigentes. El Convenio entró en vigor el 5 de marzo de 1967.

3. Convenio Internacional sobre líneas declara del 5 de abril de 1966 (LL/66) y sus enmiendas de 1971, 1975, 1979 y 1983, ninguna de las cuales ha entrado en vigor. El Convenio entró en vigor el 21 de julio de 1968.

4. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de Carga de 1966, del 11 de noviembre de 1988, sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, aún no vigente.

5. Convenio Internacional sobre arqueo de buques del 23 de junio de 1969 (TONNAGE/69), en vigor el 18 de julio de 1982.

6. Convenio Internacional relativo a la intervención en alta

mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 (INTERVENTION/69) entró en vigor el 6 de mayo de 1975.

7. Convención Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos de 1969 (CLC/69) y sus protocolos de 1976 y 1984 (CLC/PROT/76) y (CLC/PROT/84). En vigor el 19 de junio de 1975 el Convenio y el primer protocolo desde el 8 de abril de 1981.

8. Convenio Internacional sobre la Constitución de un fondo Internacional de indemnización por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (FUND/71) y sus Protocolos no vigentes de 1976 y 1984 (FUND/PROT/76) y (FUND/PROT/84). El Convenio entró en vigor el 16 de octubre de 1978.

9. Acuerdo sobre los buques de pasajeros que efectúen transportes especiales de 1971 (SPT/71) y su protocolo sobre espacios habitables en buques de pasajeros que efectúan servicios especiales de 1973 (SPACE/STP/73) Ambos en vigor, el primero desde el 2 de enero de 1974 y el segundo desde el 2 de junio de 1977.

10. Convenio relativo a la responsabilidad civil en materia de transporte marítimo de materias nucleares de 1971 (NUCLEAR/71). Entró en vigor el 16 de octubre de 1978.

11. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, como fue modificada, de 1972 (CSC/72) y sus enmiendas de 1981 y 1983, todas en vigor. Entró en vigor el 6 de septiembre de 1977.

12. Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir

abordajes del 20 de octubre de 1972 (COLREG/72) y sus enmiendas de 1981 y 1987 vigentes y de 1989 aún no vigentes. Entró en vigor el 15 de julio de 1977.

13. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimientos de Desechos y Otras Materias del 13 de noviembre de 1972 (DUMPING/72 o LDC/72) y sus enmiendas de 1978 sobre controversias que aún no entran en vigor, sin embargo, todas las enmiendas a su anexo de 1978, 1980 y 1989 ya entraron en vigor. El Convenio entró en vigor el 30 de agosto de 1975.

14. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas a los hidrocarburos del dos de noviembre de 1973 (PROT/INTERVENTION/73). En vigor internacionalmente el 30 de marzo de 1983.

15. Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73-78). Ambos entraron en vigor internacionalmente el 2 de octubre de 1983. Sus anexos I,II y V también entraron en vigor, el primero con el propio Convenio, el segundo el 6 de abril de 1987 y el quinto el 31 de diciembre de 1988. Asimismo las enmiendas al Protocolo I y el anexo II de 1985 entraron en vigor el 6 de abril de 1987 y las del anexo I de 1987 el 10 de abril de 1989.

Respecto de las enmiendas 1989 de los Códigos CIQ y CGRQ, éstas entraron en vigor el 12 de octubre de 1990, pero no así las de los anexos II y V, que aún no entra en vigor.

16. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana

en el Mar del lo. de noviembre de 1974 (SOLAS-74), que entró en vigor el 25 de mayo de 1980.

Este Convenio ha sido gran número de veces enmendado, según podremos ver adelante: Las enmiendas de 1981, en vigor el lo. de septiembre de 1984, las enmiendas de 1983, en vigor el lo. de julio de 1986, las enmiendas de 1987, ligadas con el Código CIQ, en vigor el 30 de octubre de 1988; las enmiendas de 1988 en relación con los transbordadores, en vigor el 22 de octubre de 1989, las enmiendas de 1988, también en relación con los transbordadores en vigor el 29 de abril de 1990; las enmiendas de 1988 en relación con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), que entrará en vigor el lo. de febrero de 1992; las enmiendas de 1989, en relación con el Código CIQ, que entraron en vigor el 12 de octubre de 1990.

Relacionados con este convenio tenemos dos protocolos, el Protocolo de 1978, del 17 de febrero de 1978, que entró en vigor el lo. de mayo de 1981, que ha sufrido dos enmiendas las de 1981 vigentes a partir del lo. de septiembre de 1984; y las de 1988, en relación con el SMSSM, que entrarán en vigor el lo. de febrero de 1992.

El segundo Protocolo de 1988, adoptado el 11 de noviembre de 1988, se refiere a la introducción de un sistema armonizado de reconocimientos y certificación, que aún no está vigente.

Además, de que a través de las enmiendas de 1983 al Convenio se dio carácter obligatorio a los códigos internacionales para la construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel o de Quimiqueros (CIQ) y para la

Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel o de Gaseros (CIG).

Como podemos ver es tal el número de enmiendas que se hace obligatorio por la OMI elaborar un texto refundido único en el que se incluyan todas las enmiendas y los interesados no incurran en error alguno al aplicar el Convenio SOLAS/74 y sus Protocolos de 1978 y 1988; asimismo, se hace necesario hacer un prontuario del Convenio.

17. Convenio relativo al Transporte por Mar de Pasajeros y sus equipajes de 1974 (PAL/74), que entró en vigor el 28 de abril de 1987, su protocolo de modificación de 1976 (PAL/PROT/76), que entró en vigor el 30 de abril de 1989. Este acuerdo es más conocido con el nombre de Convenio de Atenas.

Asimismo el 31 de marzo de 1990 se adoptó un nuevo protocolo modificatorio, que eleva los niveles de responsabilidad de los armadores frente a los pasajeros y que aún no ha entrado en vigor en el ámbito internacional.

18. Convenio relativo a la creación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSATC) del 3 de septiembre de 1976, en vigor el 16 de julio de 1979, enmendado en 1985, enmiendas que entraron en vigor el 13 de octubre de 1989, asimismo, enmendado en 1989, enmiendas que no han entrado en vigor.

Ligado con este convenio tenemos el acuerdo de explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSATC), adoptado el 3 de septiembre de 1976, en vigor el 16 de julio de 1979, enmendado el 16 de julio de 1985 y

1989, las primeras enmiendas entraron en vigor el 13 de octubre y las segundas aún no están vigentes.

19. Convenio sobre la Limitación de Responsabilidad en Materia de Reclamaciones Marítimas del 19 de noviembre de 1976 (LLMC/76), que entró en vigor el 10. de diciembre de 1986.

20. Convenio Internacional sobre la Seguridad de Buques de Pesca de 1977 (STV/77), que aún no ha entrado en vigor internacionalmente, se le conoce también con el nombre de Convenio de Torremolinos.

21. Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar del 7 de julio de 1978 (STCW/78). Entró en vigor internacionalmente el 26 de abril de 1984.

22. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos del 27 de abril de 1979 (SAR/79), que entró en vigor internacionalmente el 22 de julio de 1985.

23. Convenio para la Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, adoptado en Roma el 10 de marzo de 1988, aún no vigente..

24. Protocolo para la Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, adoptado en Roma el 10 de marzo de 1988, aún no vigente internacionalmente.

25. Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989, que no está vigente en el ámbito internacional.

26. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de

noviembre de 1990, que no está vigente en el ámbito internacional.

Hoy día se encuentra en examen un posible convenio sobre responsabilidad e indemnización por lo que respecta al transporte marítimo de sustancias nocivas y de sustancias potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

Finalmente, durante el LXIII Periodo de Sesiones del Comité Jurídico de la OMI, se señaló que a más tardar se celebraría en 1992 una Conferencia de Plenipotenciarios que sería convocada por la Asamblea General de la ONU, para adoptar un Convenio sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval, preparado por el grupo mixto OMI/UNCTAD de expertos en Privilegios Marítimos, Hipoteca Naval y cuestiones conexas (JIGE).

También se examinó la posibilidad de elaborar nuevos proyectos de Convenios sobre Remoción de Restos Náufragos y cuestiones Conexas así como sobre Unidades Móviles para operaciones Mar Adentro, lo que se vería no más tarde de 1994. Como podemos ver, su labor ha sido intensa, pero sobre todo, adecuada para los avances de la técnica y la ciencia en la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación marítima, la facilitación del tráfico marítimo internacional, la construcción de buques y su equipo, la prevención y contención de la contaminación por buques, las comunicaciones por vía satélite, la formación de la gente de mar, entre otras materias.

Su preocupación en tales temas ha sido constante desde su creación, lo que nos habla de su interés por alcanzar a nivel multilateral, y por ende mundial, los logros de su política,

mares limpios y seguros

Ahora bien, el Secretario General de la OMI ha sido instruido por la Asamblea y el Consejo, en diversas ocasiones en el sentido de que siga realizando toda clase de esfuerzos para acelerar la adopción de los Convenios, Prctocolos y otros instrumentos internacionales adoptados por la Organización, lo que se ha llevado adecuadamente, pues de los 37 convenios y protocolos adoptados por la OMI hasta el 30 de noviembre de 1990, únicamente no han entrado en vigor 11, seis de los cuales tan sólo han sido adoptados desde marzo de 1988.

Códigos y Manuales Internacionales.

1. Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDGCODE), adoptado por primera vez en 1965, con 25 reformas y adiciones hasta 1990.

2. Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel de 1965.

3. Código Internacional de Señales, cuya primera versión fue redactada en 1855 y ha sido revisada varias veces, siendo la más importante la hecha por la OCMI en 1965, asumiendo la Organización todas las funciones sobre el Código desde 1959, desapareciendo el Comité permanente del Código Internacional de señales encargado hasta ese momento de su administración.

4. Código para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel de 1971 y sus enmiendas hasta 1989 vigentes (SIQ).

5. Código de Seguridad para Buques que transporten cubertadas de madera de 1973 y sus enmiendas.
6. Código de Seguridad para Pescadores en Buques Pesqueros de 1974.
7. Código para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Gases licuados a Granel de 1975 y sus enmiendas. (C1G).
8. Código para Buques existentes que transporten Gases a Granel de 1976 y sus enmiendas de 1978, 1979 y 1980.
9. Código de Seguridad para Naves de Sustentación Dinámica de 1977.
10. Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación y Mar adentro de 1989 (MODU/89).
11. Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de 1981.
12. Código de Seguridad para Buques Mercantes Nucleares de 1981.
13. Código de Seguridad Aplicable a los Buques para Fines Especiales de 1983.
14. Código de Seguridad para Sistemas de Buceo de 1983.
15. Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel de 1983 y sus enmiendas.
16. Manual sobre la Contaminación Química.
17. Manual sobre Búsqueda y Salvamento (Manual IMOSAR).
18. Manual sobre la Contaminación ocasionada por Hidrocarburos.
19. Vocabulario normalizado de Navegación Marítima.
20. Dispositivo de Separación del Tráfico. (Shipping Roud the

Ningth).

Ahora bien, la OMI ha cumplido y sigue cumpliendo con sus propósitos, ya que las estadísticas nos demuestran que han disminuido, tanto la contaminación del Mar por Hidrocarburos como los Abordajes.

Finalmente ha sabido dar cabal cumplimiento a su política de lograr mares limpios y seguros, o como también lo señala, en alcanzar una navegación más segura y un mar más limpio.

c). Instituciones Tecnico-académicas.

No podemos concluir nuestro trabajo sin dejar de señalar un logro importante de la OMI, además de los ya señalados el relativo a la creación de tres importantes instituciones de carácter Tecnico-académico:

a) Universidad Marítima Mundial (UMM), fundada en 1983, para capacitar a personal de a bordo de los buques, preferentemente a países en desarrollo, que no tienen Escuelas Náuticas o instituciones similares. Su Sede está en Malmo, Suecia.

La UMM, ha establecido sendos centros regionales en diversos países con el fin de facilitar la enseñanza en los idiomas respectivos y en ser menos onerosos, tanto su aprendizaje, como su estancia en países vecinos, estos centros operan hoy día en : Argelia, Argentina, Brasil, Costa de Marfil, China, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Ghana, India, Marruecos y México.

La sede de este último se encuentra en el Puerto de Tampico, Tamaulipas.

Desde luego, tales centros regionales, deberán impartir, los mismos cursos que se imparten en la propia UMM, ya que su función a la larga sería muy limitada.

b. Academia Marítima Internacional fundada en 1988, con sede en Trieste, Italia que tiene como fin capacitar a personal nacional y crear la infraestructura marítima viable que los países en desarrollo quieren para su Comercio Exterior y para su desarrollo económico en general. Asimismo, tales recursos tienen como finalidad el lograr la adopción de Convenios, Protocolos, Resoluciones, Recomendaciones, Códigos Y Manuales de la OMI.

c. El Instituto de Derecho Marítimo Internacional, con sede en la Valetta, Malta, fundada en 1989, que se dedica a formar personal en el área de Derecho Marítimo tan necesario en los países en desarrollo, con lo que se llena un importante vacío que por muchos años fue difícil de llenar, no obstante que hay países como Argentina y México, en donde se enseña dicha cátedra en las carreras profesionales de Derecho y Relaciones Internacionales.(34)

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACION, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO).

La UNESCO nació al ser aprobada su constitución el 16 de noviembre de 1945, la que entró en vigor el 4 de noviembre de 1946, al recibirse la vigésima ratificación de los países signatarios de acuerdo con lo previsto en su Artículo XV, párrafo tercero. Su sede se encuentra en París, Francia.

Sus propósitos principales son: Contribuir a la paz y seguridad mediante la promoción de la colaboración entre las naciones a través de la educación, la Ciencia y la Cultura con el fin de fortalecer el respeto universal por la Justicia, el imperio de la Ley, los derechos humanos y las libertades fundamentales que fueron afirmadas por los pueblos del mundo sin distinción de raza, sexo, idioma o religión, a través de la Carta de las Naciones Unidas.

Da también impulso a la educación popular y difunde a la cultura; mantiene, incrementa y difunde el conocimiento; fomenta la cooperación entre las naciones en todas las ramas de la actividad intelectual; propone métodos de cooperación Internacional, para hacer accesible a los pueblos de todo el mundo el material impreso y publicado por cualquiera de ellos.

Tiene tres tipos de miembros, los de pleno derecho, que lo son por ser también miembros de las Naciones Unidas; admitidos cuando no siendo miembros de la ONU, se les acepta a recomendación del Consejo Ejecutivo por la Conferencia General y Asociados, los territorios no autónomos, con el consentimiento del Estado responsable de sus relaciones internacionales, la recomendación del Consejo Ejecutivo y la aceptación de la Conferencia General.

Sus órganos son la Conferencia General, que se celebra cada dos años de manera ordinaria, pero pueden celebrarse extraordinariamente si la misma conferencia lo pide, lo recomienda el Consejo, o bien la solicitan las dos terceras partes de los miembros.

Las funciones de la Conferencia General son las de determinar

la política general; convocar a conferencias internacionales sobre ciencia y educación; adoptar recomendaciones y proyectos de Convenios para ser sometidos a la aceptación y ratificación de los Estados miembros; asesorar a la ONU en materias de su competencia; estudiar los informes que sobre las materias de su competencia le envían los Estados miembros, así como el uso dado de sus recomendaciones y Convenios; elegir a los miembros del Consejo Ejecutivo; nombrar al Director General a propuesta del Consejo Ejecutivo; aprobar la admisión de miembros que no pertenezcan a la ONU; a recomendación del Consejo Ejecutivo, y aprobar el presupuesto que le someta el Consejo Ejecutivo.

El Consejo Ejecutivo es un órgano permanente que vigila el cumplimiento de los programas y la aplicación de la política general de la organización entre los periodos de las Conferencias Generales. Se integra por 40 miembros que se eligen en base a tres criterios : Que sean personas destacadas en las artes, letras, humanidades, ciencia, educación y difusión del pensamiento; que tengan capacidad para desarrollar las actividades administrativas y ejecutivas del Consejo; y que se elijan en base a la diversidad cultural y distribución geográfica equitativa.

La Secretaría que es el órgano permanente de carácter administrativo, es el encargado de realizar bajo la supervisión del Consejo, el programa de actividades aprobado por la Conferencia General; se integra por el director general y el personal de la secretaría.

Dependiendo del director, tenemos al subdirector general de

Ciencias Exactas y Naturales, del que depende a su vez el departamento de Ciencias del Medio e Investigación sobre Recursos Naturales, que estudian entre otras cosas todo lo relativo a los recursos del Mar e investigaciones Oceanográficas de toda naturaleza.

Precisamente esta labor es la que liga a esta Institución Internacional, con el objeto del estudio que aquí nos ocupa. Así a ella se deben los estudios sobre varias cuencas marítimas, como la del Mediterráneo; los estudios sobre los recursos naturales del mar; la creación de la Comisión Intergubernamental Oceanográfica; estudios Sismológicos y Geológicos en el mar; las mareas como fuente de energía; el establecimiento de la Oficina de Oceanografía que auxilia a la Comisión y que con ella llevan a cabo estudios tan interesantes como la Expedición Internacional del Océano Indico y la Expedición Internacional del Atlántico Tropical; la Oficina Hidrográfica Internacional, con Sede en Mónaco, que asiste en todo lo relativo a estandarización y difusión de los datos oceánicos reconocidos e investigados; y algunas otras de no menor importancia.

Leva a cabo, estudios con la Organización Metereológica Mundial (OMM) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), por cuanto a que estas organizaciones examinan los problemas oceanográficos sobre metereología y pesca.

Desde 1970 estableció el Sistema Mundial de Estaciones Oceánicas, a fin de predecir el estado del tiempo de los océanos, lo que llevó a la UNESCO a establecer una labor de mayor

coordinación con la OMM. Finalmente, es importante señalar el trabajo relacionado con el sistema de prevención sobre el cleaje sísmico derivado de maremotos y acción de los volcanes sumergidos en el Océano Pacífico, sistema en el cuál se coordina con el Programa de Estaciones Oceánicas para Buques y la Patrulla Internacional del Hielo.(35)

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. (CONUCOD O UNCTAD).

Fue establecida el 30 de diciembre de 1964, como órgano permanente de la Asamblea General de la ONU, de acuerdo con la resolución 1995 (XIX). Su sede es Ginebra, Suiza. Se Puede decir que es un organismo creado dentro de la ONU para promover la cooperación internacional en materia económica y social tal y como lo prevee la Carta de la ONU en su Artículo 7o. párrafo dos.

Sus propósitos principales son: Promover el Comercio Internacional con vistas a acelerar el Desarrollo Económico; promover el comercio entre países en desarrollo y desarrollados, o de gobiernos diferentes; formular principios y políticas sobre Comercio Internacional y sobre el problema del desarrollo económico; alcanzar mediante negociación acuerdos multilaterales sobre comercio; actuar como centro de armonización del comercio internacional; revisar todos los problemas relativos al transporte, de ahí su importancia para el Derecho y la Economía Marítimos.

Cuenta con la Junta de Comercio Y Desarrollo, que es un órgano

permanente de la Asamblea General de la ONU, y toma las medidas necesarias para que se cumplan las recomendaciones y decisiones adoptadas en la Conferencia.

Realiza estudios relacionados con los problemas del comercio y del desarrollo, así como vigilar la continuidad del trabajo que se aprobó en la Conferencia.

Se compone de 55 miembros que son electos por la Conferencia procurando que representen de la mejor manera una correcta distribución geográfica. Este órgano se reúne dos veces al año y de ser necesario, todas aquellas que sus miembros estimen convenientes.

La Conferencia, es también un órgano permanente de la ONU, que se integra por las delegaciones de los diversos Estados miembros, hasta la fecha se han realizado seis conferencias, la primera en Ginebra, la segunda en Nueva Delhi, la tercera en Santiago de Chile, la cuarta en Nairobi, Kenia, la quinta en Manila, Filipinas, la sexta en Belgrado, Yugoslavia.

Para servir como órgano auxiliar de la Conferencia y la junta, se estableció una secretaría general, que es la encargada de la administración y de la vigilancia del cumplimiento de los acuerdos a los que haya llegado la Conferencia en sus reuniones internacionales; así como de los Comités y comisiones que hagan los estudios que se les han encomendado.

Otros órganos auxiliares, con que cuenta la Conferencia, que le permiten realizar de la manera más adecuada los estudios necesarios para alcanzar resoluciones y, en su caso, acuerdos internacionales, como son:

El Comité de Productos Básicos, la Comisión de Manufacturas y Semimanufacturas, la Comisión del Transporte Marítimo, el Comité de Invisibles y Financiamiento Relativo al Comercio, y la Comisión Especial Sobre Preferencias. Todos ellos tienen reuniones anuales, pero pueden celebrarlas extraordinarias.

En la segunda Conferencia, se designó una nueva Comisión que se encargara de realizar estudios sobre los problemas del desarrollo.(36)

La Comisión que nos interesa es la del Transporte Marítimo, que ha realizado estudios muy interesantes sobre diversos aspectos relativos a este medio de transporte: Conferencias de Fletes, Mercado de Transportes Internacionales, Organización de las Flotas Mercantes Nacionales, organismos de consulta nacionales, comités de usuarios o asociaciones en los que participen todos los interesados en el Transporte Marítimo, análisis de la economía marítima, estudio sobre la situación anual del Transporte Marítimo Mundial y muchos otros más.

Desde su establecimiento ha venido preocupándose por acuerdos internacionales en materia de: Competencia, Conflicto de Leyes y Acciones en Derecho Marítimo, como los adoptados por la sociedad de naciones, a fin de revisar su situación y cumplimiento actuales:

a) Convenio y Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos, Ginebra 9 de diciembre de 1923.

b) Convenio y Estatuto sobre la Libertad de Tránsito, Barcelona 20 de abril de 1921.

c) Convenio Internacional y Estatuto sobre el Régimen

Internacional de Vías Navegables de Interés Internacional, Barcelona 20 de abril de 1921.

También ha adoptado acuerdos internacionales en su seno como:

a) Convención sobre el Comercio de tránsito de los países sin litoral, Ginebra 8 de julio de 1965.

b) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, Ginebra 6 de abril de 1974.

Precisamente sobre esta última se harán algunos comentarios, el 6 de abril de 1974 se aprobó la Convención por 72 votos a favor, siete en contra y cinco abstenciones.

A este documento se le ha calificado como uno de los triunfos más importantes que en materia de comercio internacional han alcanzado los países en vías de desarrollo, entrando en vigor el 6 de octubre de 1983.(37)

A través de este Convenio se logra un reparto equitativo de las cargas del Comercio Bilateral, sobre la base 40-40-20 es decir 40% para cada país que realiza el intercambio y el 20% para las líneas regulares que vienen haciendo el servicio permanente entre esos países, se facilita la expansión ordenada del comercio Marítimo Mundial, se promueve el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades del tráfico; se garantiza un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte marítimo y de los usuarios; que las conferencias marítimas no pueden ser ya secretas y que deben dejar abiertas sus puertas a todas las líneas de navieras nacionales de los países que visitan en sus rutas establecidas; y por último cualquier diferencia que surja

puede ser sometida a la conciliación internacional.(38)

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL
INTERNACIONAL. (CNUDMI O UNCITRAL).

Fue fundada el 17 de diciembre de 1966 por Resolución de la Asamblea General de la ONU, 2205 (XXI) y se les señaló como sedes Ginebra y el Edificio de las Naciones Unidas en Nueva York. Es una de las actuaciones más importantes de la ONU en el terreno jurídico, al lado de la Comisión de Derecho Internacional.

Sus propósitos son el de fomentar la armonización y unificación progresivas del Derecho Mercantil Internacional, mediante:

a). Coordinación de labores con organizaciones que trabajan en ese campo, colaborando con ellas.

b). Fomento de una participación más amplia de los convenios internacionales existentes y de una mayor aceptación de las leyes modelo y uniformes ya establecidas.

c). Preparación y Fomento de la aprobación de nuevos Convenios internacionales, leyes modelo y uniformes, así como el fomento de codificación.

d). Fomento de métodos y procedimientos para asegurar la interpretación y aplicación de manera uniforme de tales acuerdos.

e) Revisión y fusión de la uniformación sobre legislaciones, incluidas las jurisprudencias, del Derecho Mercantil en el mundo.

f) Tener una relación estrecha con la UNCTAD para todo lo referente al Transporte Marítimo.

g) Relación con otros órganos de la ONU y organismos especializados en el Comercio Internacional.

h) Adopción de medidas que sean útiles a su funcionamiento.

La Comisión se integra por veintinueve Estados, elegidos por la Asamblea General de la ONU para un periodo de seis años, tomando en cuenta la siguiente distribución: Siete por Africa, cinco por Asia, cuatro por Europa Oriental, cinco por América Latina y ocho por Europa Occidental y otros Estados.

Los Estados electos designarán a sus representantes, procurando escogerlos entre personalidades destacarlas del Derecho Mercantil Internacional.

Celebra un periodo de sesiones cada año, alternativamente en Ginebra o Nueva York, presentando un informe anual de sus actividades a la Asamblea General de la ONU en el que se incluirá sus recomendaciones, texto que también se enviará a la UNCTAD para que exprese sus comentarios.

A partir del 27 de marzo de 1969, por disposición de la Asamblea General de la ONU, deberá incluir en sus estudios todo lo relativo a la Reglamentación Internacional del Derecho de Transporte Marítimos, fue así como en su IX Periodo de Sesiones celebrado en Nueva York del 12 al 17 de abril de 1976, aprobó el texto del proyecto de Convenio sobre Transporte Marítimo de Mercancías, que se adoptó el 31 de marzo de 1978 en Hamburgo, Alemania en la Conferencia de Plenipotenciarios convocada para ello por la Organización de las Naciones Unidas, con el nombre de Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías el que entró en vigor el 12 de noviembre de 1992, con

lo que se llevaron a cabo las ventajas que con el obtuvieron los países en desarrollo, cargadores por excelencia, mas que transportistas.

A través de este documento se han dado pasos decisivos en favor de la reglamentación de los conocimientos de embarque y en general del transporte marítimo, superando, con mucho la Convención Internacional de Bruselas relativa a ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque de 1924 y sus Protocolos de enmienda de 1968 y 1974 especialmente hay que destacar como importante avance lo relativo al arbitraje, jurisdicción y responsabilidad.

Así se conoce la posibilidad de llevar a cabo, las diferencias surgidas con motivo de la celebración de un contrato de transporte de mercancías, al arbitraje, lo que antes no se permitía por la cláusula jurisdiccional, que siempre señala los tribunales del país del armador en que se transportan las mercancías. Ahora bien el procedimiento actual podrá llevarse a cabo en el país del establecimiento principal del demandado, residencia habitual del demandado, lugar de celebración del contrato o el puerto de carga o descarga.

Por lo que toca a la jurisdicción, el demandante podrá elegir para entablar la demanda ante el tribunal que se encuentre en el país donde esté el establecimiento principal o bien la residencia habitual del demandado, el lugar donde se celebró el contrato de transporte, el puerto de carga o de descarga o cualquier otro lugar designado por las partes en el contrato.

Ahora la responsabilidad es la máxima, pues se debe cubrir el

valor de los bienes que se pierden en la custodia del transportista, además de que el armador deberá responder por los actos de su capitán y tripulación, lo que no acontecía en el Convenio de 1924 y sus Protocolos de 1968 y 1979. (39)

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA (CEPAL).

Esta institución es una de las comisiones y órganos subsidiarios del Consejo Económico y Social de la ONU, creados para estudiar los problemas funcionales y regionales de los miembros de la Organización, su creación fue hecha el 25 de febrero de 1948, estableciéndose su sede en Santiago de Chile, con subsedes en La ciudad de México, para atender a México, Centroamérica, Panamá, Cuba, Haití y la República Dominicana, así como en Puerto España para los países del Caribe de habla inglesa.

Cuenta con una sucursal en Bogotá, para Colombia, Ecuador, Guyana y Venezuela, así como oficinas de enlace para la OEA y la ALALC en Washington, D.C. y Montevideo, respectivamente.

En El Salvador existe una oficina para atender el Programa de TRAINMAR, es decir el desarrollo Portuario Marítimo de Centro América y Panamá, este programa se ha ampliado hoy día, y ahora coopera con ella la UNCTAD y el Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD).

La CEPAL tiene los siguientes órganos : Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano y el Comité de Comercio, ambos con diversos grupos de trabajo. También cuenta con una

Secretaría Ejecutiva, la que está organizada en divisiones y secciones técnicas. De éstas la que más interesa es la sección de transportes.

A través de esta sección la CEPAL ha realizado varios programas especiales, aquí podemos recordar la facilitación del transporte en América Latina, el Conocimiento de Embarque Uniforme para América Latina, el estudio sobre la utilización del contenedor en el área, implicaciones del transporte multimodal para los países de la zona y otros muchos más.

La CEPAL celebra reuniones cada dos años en las principales capitales de los diversos países miembros, y cuando no hay reunión se reúne el Comité Plenario.

Esta institución guarda estrechos vínculos y relaciones con la OEA, la ALALC, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Mercado Común Centroamericano (MCC) y los organismos especializados de la ONU.(40)

ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS.(OEA).

La Organización de los Estados Americanos (OEA) es el organismo regional más antiguo del mundo, pues su origen se remonta a la primera Conferencia Internacional Americana, celebrada en Washington, D.C. En esta reunión se aprobó, el 14 de abril de 1890, la creación de la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas. La Carta de la OEA fue suscrita en Bogotá en 1948 y entró en vigor el 13 de diciembre de 1951. Posteriormente, la Carta fue reformada por el Protocolo de Buenos

Aires suscrito en 1967, el cual entró en vigor el 27 de febrero de 1970 y por el Protocolo de Cartagena de Indias suscrito en 1985, que entró en vigor el 16 de noviembre de 1988. La OEA cuenta hoy con 35 Estados miembros. Además, la organización ha concedido el Status de observador permanente a 28 Estados de Europa, Africa y Asia, así como a la Santa Sede y a la Comunidad Económica Europea.

Los propósitos esenciales de la OEA son los siguientes: Afianzar la Paz y la Seguridad del Continente; promover y consolidar la democracia representativa dentro del respeto al principio de no intervención; prevenir las posibles causas de dificultades y asegurar la solución pacífica de las controversias que surjan entre los Estados miembros; organizar la acción solidaria de éstos en caso de agresión, procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos que se susciten entre ellos, promover por medio de la acción cooperativa, su desarrollo económico, social y cultural, y alcanzar la efectiva limitación de armamentos convencionales que permita dedicar el mayor número de recursos al desarrollo económico y social de los Estados miembros.

Estados miembros : Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Grenada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, St. Kitts y Nevis, Suriname, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

Orígenes.

La Organización de los Estados Americanos (OEA) es el foro natural del diálogo hemisférico en cuestiones de carácter político, económico, social, educacional, cultural, científico y tecnológico. El 14 de abril de 1890, en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos, la Primera Conferencia Internacional Americana creó la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, organismo antecesor de la OEA, se estableció asimismo su secretaría, la Oficina Comercial. La Unión Internacional se convirtió, en 1910, en la Unión de las Repúblicas Americanas y su Secretaría, en la Unión Panamericana.

En 1948 en Bogotá, Colombia, se suscribió la Carta que transformó la Unión de las Repúblicas Américas en la Organización de los Estados Americanos y la Unión Panamericana en la Secretaría General.

La Carta de la OEA ha sido reformada en dos ocasiones: la primera mediante el Protocolo de Buenos Aires, suscrito en 1967, que entró en vigor en 1970. La segunda, por el Protocolo de Cartagena de Indias, aprobado en diciembre de 1985, vigente desde noviembre de 1988, la adopción del Protocolo de Cartagena de Indias marcó el inicio de un importante proceso de fortalecimiento y modernización de la OEA.

La OEA tiene los siguientes propósitos esenciales:

- a) Afianzar la Paz y Seguridad del Continente;
- b) Promover y consolidar la democracia representativa dentro del respeto al principio de no intervención;
- c) Prevenir las posibles causas de dificultades y asegurar la

solución pacífica de las controversias que surjan entre los Estados miembros;

d) Organizar la acción solidaria de éstos en casos de agresión;

e) Procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos que se susciten entre ellos;

f) Promover, por medio de la acción cooperativa, su desarrollo económico, social y cultural, y

g) Alcanzar una efectiva limitación de armamentos convencionales que permita dedicar el mayor número de recursos al desarrollo económico y social de los Estados miembros.

La paz y la seguridad de las Américas; la promoción y consolidación de la democracia; y el estímulo de la cooperación para el desarrollo integral, son objetivos fundamentales de la OEA.

Estructura.

La OEA realiza sus fines por medio de :

La Asamblea General.

La Reunión de Consulta, de los ministros de Relaciones Exteriores.

Los Consejos, (Consejo Permanente; Consejo Interamericano Económico y Social; y,

Consejo Interamericano para la Educación, la ciencia y la cultura).

El Comité Jurídico Interamericano.

La Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

La Secretaría General.

Las Conferencias Especializadas; y,

Los Organismos Especializados.

Se pueden además establecer, en conformidad con las disposiciones de la Carta, órganos subsidiarios, organismos y otras entidades que se estimen necesarios.

La Asamblea General.

La Asamblea General, órgano supremo de la Organización, se reúne anualmente en forma ordinaria. En circunstancias especiales y con la aprobación de los dos tercios de los Estados miembros, el Consejo permanente puede convocar a un periodo extraordinario de sesiones de la Asamblea General. Todos los Estados miembros tienen derecho a hacerse representar en la Asamblea General. Cada Estado tiene derecho a un voto.

La Asamblea General decide la acción y la política generales de la Organización, determina la estructura y funciones de sus órganos y considera cualquier asunto relativo a la convivencia de los Estados Americanos.

La Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores.

La reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores debe celebrarse con el fin de considerar problemas de carácter urgente y de interés común para los Estados Americanos, y para servir de órgano de consulta.

Cualquier Estado miembro puede pedir que se convoque a la reunión de consulta mediante solicitud dirigida al Consejo Permanente, el cual decide por mayoría absoluta de votos si es

procedente la Reunión.

En caso de ataque armado el territorio de un Estado Americano o dentro de la región de seguridad que delimita el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), debe celebrarse sin demora una reunión de consulta.

La Carta establece un Comité Consultivo de Defensa para asesorar al órgano de consulta en los problemas de colaboración militar que puedan suscitarse.

Los Consejos de la Organización.

Los Consejos dependen directamente de la Asamblea General, tienen la Competencia que a cada uno de ellos asigna la Carta y otros instrumentos interamericanos, así como las funciones que les encomienden la Asamblea General y la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores

El Consejo Permanente se compone de un representante por cada Estado miembro, nombrado especialmente por el gobierno respectivo con categoría de embajador. El Consejo Permanente conoce de cualquier asunto que le encomienden la Asamblea General o la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores. Actúa provisionalmente como Organo de Consulta de acuerdo con lo establecido en el TIAR. Vela por el mantenimiento de relaciones de amistad entre los Estados miembros y les ayuda en la solución pacífica de sus controversias. Actúa como Comisión preparatoria de la Asamblea General, a menos que la Asamblea lo decida en forma distinta.

El Consejo desarrolla sus trabajos por medio de su comisión general y de comisiones permanentes encargadas de asuntos jurídicos y políticos; administrativos y presupuestarios; reuniones y organismos; Peajes del Canal de Panamá. En 1991 se estableció una nueva Comisión del Medio Ambiente para poner en marcha el "Programa Interamericano de Acción para la Conservación del Medio Ambiente", aprobado en ese mismo año por la Asamblea General.

El Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) se compone de un representante titular por cada Estado miembro, nombrado especialmente por el Gobierno respectivo. Tiene como finalidad promover la cooperación entre los países americanos, con el objeto de lograr su desarrollo económico y social.

El Consejo Interamericano para la Educación, la Ciencia y la Cultura (CIECC), compuesto igualmente por un representante titular por cada Estado miembro, nombrado especialmente por el Gobierno respectivo, tiene por fin promover las relaciones amistosas y el entendimiento mutuo entre los pueblos de América, mediante la cooperación y el intercambio educativos, científicos y culturales.

Tanto el CIES como el CIECC tienen Comisiones Ejecutivas Permanentes, encargadas de realizar las actividades que les asignen los respectivos Consejos.

El Comité Jurídico Interamericano.

Tiene como finalidad servir de cuerpo consultivo de la

Organización en asuntos jurídicos; promover el desarrollo progresivo y la codificación del derecho internacinal; y, estudiar los problemas jurídicos referentes a la integración de los países en desarrollo del hemisferio.

El Comité tiene su Sede en Río de Janeiro y está integrado por 11 juristas nacionales de los Estados miembros, elegidos por la Asamblea General, las vacantes que se produzcan por causas distintas de la expiración normal de los mandatos de los miembros del Comité se llenan por el Consejo Permanente.

La Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

Tiene como función principal promover la observancia y el respeto de los Derechos Humanos y de servir como órgano consultivo de la Organización en esta materia.

De conformidad con lo dispuesto en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Comisión representa a todos los Estados miembros de la Organización de los Estados Americanos. Está integrada por siete miembros elegidos a título personal por la Asamblea General, por un periodo de cuatro años.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos, con sede en San José, Costa Rica, fue establecida por la Convención Americana sobre Derechos Humanos. Es una Institución Judicial autónoma, cuyo objetivo es la interpretación y aplicación de la Convención. Está integrada por siete jueces, elegidos por los Estados Partes en la Convención, en la Asamblea General de la Organización.

La Secretaría General.

La Secretaría General, órgano central y permanente de la OEA, tiene su sede en Washington, D.C. Estados Unidos de América.

El Secretario General, elegido para un periodo de cinco años por la Asamblea General, no puede ser reelegido más de una vez ni sucedido por una persona de su misma nacionalidad.

Dirige la Secretaría General, tiene la representación legal de la misma y participa con voz, pero sin voto en todas las reuniones de la Organización.

El secretario general puede llevar a la atención de la Asamblea General o del Consejo Permanente cualquier asunto que, en su opinión, pudiese afectar la paz y la seguridad del hemisferio o el desarrollo de los Estados miembros.

El secretario general adjunto, elegido por la Asamblea General, en la misma forma que el secretario general, es el secretario del consejo permanente, tiene el carácter de funcionario consultivo del secretario general, cuyas funciones desempeña durante la ausencia temporal o impedimento de éste. Actúa como delegado del secretario general en todo aquello que le encomendase.

El personal de la Secretaría General se integra con un criterio de representación geográfica, teniendo en cuenta, en primer término, la eficiencia, competencia y probidad.

Las Conferencias Especializadas.

Las Conferencias Especializadas se celebran cuando lo resuelva la Asamblea General o la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, por iniciativa propia o a instancia de alguno de los consejos u organismos especializados. En ellas se tratan asuntos técnicos especiales o se desarrollan determinados aspectos de la cooperación interamericana y han abarcado a través de los años una amplia gama de diversos asuntos de interés común de los Estados miembros.

Los Organismos Especializados.

Forman parte de la OEA seis Organismos Especializados, instituciones establecidas por acuerdos multilaterales que tienen determinadas funciones en materias técnicas de interés común para los Estados Americanos.

Organización Panamericana de la Salud-Washington, D.C.(Fundada en 1902).

Tiene como propósitos fundamentales promover y coordinar los esfuerzos de los países de las américas para combatir las enfermedades, prolongar la vida y estimular el mejoramiento físico y mental de sus habitantes. Es el organismo regional de la Organización Mundial de la Salud.

Instituto Interamericano del Niño-Montevideo, Uruguay (Fundada en 1902).

Su fin es promover el estudio de los problemas relativos a los menores de edad y contribuir a resolverlos.

Comisión Interamericana de Mujeres-Washington, D.C.(fundada en 1928).

Actúa como organismo consultivo de la OEA en lo relacionado con la mujer en el hemisferio e informa a los gobiernos acerca de los progresos alcanzados y los problemas a considerar, ofreciendo recomendaciones tendientes a solucionarlos.

Instituto Panamericano de Geografía e Historia- México, D.F.
(Fundado en 1928)

Ofrece cooperación técnica, capacitación en centros de investigación, difusión de publicaciones y organización de reuniones técnicas en los campos de cartografía, geografía, historia y geofísica.

Instituto Indigenista Interamericano-México, D.F. (fundado en 1940)

Tiene como objetivos fundamentales colaborar en la coordinación de las políticas indigenistas de los Estados miembros, así como promover trabajos de investigación y capacitación de personas dedicadas al desarrollo de las comunidades indígenas.

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura
San José, Costa Rica (fundada en 1942)

Es el organismo especializado del sistema interamericano para el sector agropecuario. Estimula promueve y apoya los esfuerzos de los Estados miembros para lograr el desarrollo agrícola y el bienestar rural.

Otras Entidades.

Las siguientes entidades, que tienen su sede en Washington, D.C. colaboran con los órganos de la OEA en sus respectivos campos de acción.

Junta Interamericana de Defensa.-

Creada en 1942 a fin de estudiar y recomendar medidas para la defensa del hemisferio durante la Segunda Guerra Mundial. El Colegio Interamericano de Defensa, órgano de la junta, lleva a cabo un programa académico.

Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas establecidas por la Asamblea General en 1986, tiene a su cargo el desarrollo, coordinación, evaluación y ejecución del programa Interamericano de Acción de Río de Janeiro contra el consumo, producción y tráfico ilícitos de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Tribunal Administrativo-

Creado en 1971 por la Asamblea General, tiene como función resolver las controversias que pueden surgir con miembros del personal con motivo de decisiones administrativas.

Afianzamiento de la Paz.

La Organización tiene una larga y distinguida tradición en la defensa y mantenimiento de la paz en el hemisferio y ha facilitado, a través de su historia, la solución pacífica de controversias entre los Estados miembros.

En el pasado reciente, como miembro de la Comisión Internacional de Apoyo y Verificación, CIAV/OEA, en Nicaragua, ha tenido la desmovilización de más de 22,000 miembros de la ex-resistencia nicaragüense; ha sido responsable por la repatriación de 18,000 familiares de ex-combatientes; y colabora para asegurar las condiciones que permitan la reincorporación plena de los desmovilizados y repatriados a la vida ciudadana

PROMOCION DE LA DEMOCRACIA.

La OEA ha desempeñado un papel constructivo en el fortalecimiento de la democracia en el hemisferio, a partir de 1989, por expresa solicitud de los gobiernos respectivos, el secretario general, envió misiones civiles de la OEA a Nicaragua, Haití, El Salvador, Suriname y Paraguay, para observar los procesos electorales en esos países. Asimismo, también para atender a lo solicitado por sus gobiernos, misiones de

observación de la OEA estuvieron presentes en elecciones llevadas a efecto en Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá y República Dominicana.

En conformidad con los procedimientos establecidos por la Asamblea General en junio de 1991 sobre defensa de la democracia, mediante resolución AG/RES. 1080(XXI-0/91), la Organización de los Estados Americanos condenó enérgicamente la abrupta interrupción del proceso político institucional democrático ocurrida en Haití en septiembre de ese año y actuó con decisión para facilitar el diálogo entre los haitianos que conduzca al restablecimiento de la democracia en ese país.

COOPERACION PARA EL DESARROLLO.

El foro de la OEA promueve la acción cooperativa de los estados miembros para alcanzar el desarrollo integral. En él convergen los países en vías de desarrollo de América Latina y el Caribe y dos países industrializados, Canadá y Estados Unidos, para enfrentar los grandes temas del desarrollo hemisférico: la erradicación de la pobreza y el desempleo; la defensa de la justicia social, el estímulo a la inversión y al crecimiento económico; la liberación y ampliación del comercio exterior; el alivio de la carga de la deuda externa.

La Secretaría General apoya, por solicitud de los gobiernos respectivos, programas y proyectos de desarrollo a los cuales dichos gobiernos confieren prioridad, y que tiene carácter nacional o multinacional, en los Estados miembros de América

Latina y el Caribe.

Especial importancia ha revestido el Programa de Becas y Adiestramiento, iniciado en la década de los años cincuenta. Durante los últimos 10 años la OEA ha concedido 12.239 becas para estudios superiores a ciudadanos de los países en vías de desarrollo del hemisferio.

En el pasado reciente la organización ha asumido un papel creciente para facilitar la cooperación entre países en desarrollo en las Américas, mediante actividades de "cooperación horizontal".

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

La visión de la participación del Sistema Interamericano en la cooperación para el desarrollo en América Latina y el Caribe estaría incompleta sin mencionar el BID, la mayor institución regional multilateral para el financiamiento del desarrollo, que fue creado por la OEA en 1959 para acelerar el desarrollo económico y social en el hemisferio y con el cual la Organización de los Estados Americanos mantiene estrechas relaciones de trabajo.(41)

La actuación en general, de esta organización internacional no ha sido del todo afortunada poco se puede decir de sus logros en lo político y en lo económico, se le considera como un instrumento de la política de los Estados Unidos, frente a los países latinoamericanos, más que una institución de coordinación de esfuerzos de países que se denominan así mismos como iguales.

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION (ALADI).

Es un nuevo organismo intergubernamental que, continuando el movimiento iniciado por la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en el año de 1960, promueve la expansión de la integración económica de la región y tiene como objetivo final el establecimiento de un mercado común latinoamericano.

La ALADI asocia las economías y voluntades de 11 naciones latinoamericanas:

Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela.

La ALADI abarca actualmente:

- América del Sur y México;
- 20 millones de Km² aproximadamente;
- Una población que supera los 300 millones de habitantes;
- Un producto interno bruto aproximado de 400.000 millones de dólares;
- Un promedio de ingreso per capita superior a los 1,300 dólares;
- Cerca de 10.000 millones de dólares de importación intrazonales; y
- Un volumen de importación extrazonales que excede los 57.000 millones de dólares.

Funciones Básicas.

La ALADI, creada por el Tratado de Montevideo 1980, tiene como funciones básicas:

- La promoción y regulación del comercio recíproco de los países de la región;
- La complementación económica entre sus países miembros; y
- El desarrollo de acciones de cooperación que contribuyan a la ampliación de los mercados nacionales.

Principios Rectores.

Los países de la ALADI se rigen por los siguientes principios rectores:

- Pluralismo en materia política económica;
- Convergencia Progresiva de acciones parciales hacia la formación del mercado Común Latinoamericano;
- Flexibilidad;
- Tratamientos diferenciales en base al nivel de desarrollo de los países miembros, y
- Multiplicidad en las formas de concertación de instrumentos comerciales.

Los Gobiernos de once naciones del continente americano suscribieron el nuevo Tratado de Montevideo con el propósito de :

- Promover el desarrollo económico y social de la región en forma armónica y equilibrada a fin de asegurar un mejor nivel de vida para sus pueblos;
- Renovar el proceso de integración latinoamericano y establecer objetivos y mecanismos compatibles con la realidad regional en base a la experiencia obtenida en la aplicación del Tratado de Montevideo de 1960;

- Impulsar el desarrollo de vínculos de Solidaridad y cooperación con otros países y áreas de integración de América Latina, a fin de promover el establecimiento de un mercado único;

- Contribuir a la obtención de un nuevo esquema de cooperación horizontal entre países en vías de desarrollo y sus organismos de integración;

- Asegurar un tratamiento especial para los países de menor desarrollo económico relativo al área;

- Reducir o eliminar mutuamente las trabas a su comercio recíproco en el marco de un acuerdo regional entre países en vías de desarrollo, conforme a las disposiciones del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT); y

- Fortalecer los lazos de amistad y solidaridad entre sus pueblos.

La ALADI propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región, con el objetivo final de lograr un mercado común latinoamericano.

Areas de Preferencias Económicas.

El establecimiento de un área de preferencias económicas a nivel regional se perfeccionará mediante tres nuevos mecanismos:

- Una preferencia arancelaria regional con relación a terceros países;

- Acuerdos de alcance regional con la participación de la totalidad de los países miembros; y

- Acuerdos de alcance parcial con la participación de algunos

países del área.

Preferencias Arancelarias Regional.

La preferencia arancelaria regional será aplicada en la ALADI frente a los gravámenes aduaneros que rijan para terceros países y comprenderá en lo posible toda la gama de mercaderías.

Acuerdos Regionales y Parciales.

Los acuerdos de alcance regional y de alcance parcial pueden abarcar las siguientes opciones:

- Desgravación Comercial;
- Complementación económica;
- Comercio agropecuario;
- Promoción del Comercio (cooperación financiera, tributaria, aduanera, sanitaria y otras materias no arancelarias);
- Cooperación científica y tecnológica;
- Promoción del turismo;
- Preservación del medio ambiente; y
- Otros campos.

Apoyo a los países de menor desarrollo.

Los países menos favorecidos de la región -Bolivia, Ecuador y Paraguay, según la clasificación establecida- gozarán de un sistema preferencial para su participación plena en el proceso de integración, que se concretará a través de :

- Nóminas de apertura de mercado a nivel regional;

- Programas especiales de cooperación (comercialización, preinversión, financiamiento, tecnología, etc.);

- Una unidad de Promoción Económica dentro de la Secretaría; y

- Medidas compensatorias en favor de los países mediterráneos

Apertura y Cooperación con el resto del mundo.

El Tratado de Montevideo 1980 está abierto a la adhesión de todos los países latinoamericanos.

La ALADI abre además su campo de acción hacia el resto de América Latina mediante vínculos multilaterales o acuerdos parciales con otros países y áreas de integración del continente.

De la misma manera están contempladas la cooperación horizontal con otros movimientos de integración del mundo y acciones de alcance parcial con estos grupos y terceros países en vías de desarrollo.

La ALADI desarrolla sus objetivos y tareas mediante el funcionamiento de:

Tres órganos políticos:

- El Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores;

- La Conferencia de Evaluación y Convergencia; y

- El Comité de Representantes.

Un órgano técnico:

- La Secretaría General.

Consejo de Ministros.

El Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores es el órgano supremo de la ALADI y adopta las decisiones que corresponden a la conducción política superior del proceso de integración económica.

Conferencia de Evaluación y Convergencia.

La Conferencia de Evaluación y Convergencia tiene a su cargo examinar y promover el funcionamiento de los distintos mecanismos previstos por el Tratado de Montevideo 1980, así como promover acciones de mayor alcance en materia de integración.

La Conferencia, integrada por plenipotenciarios de los Gobiernos miembros, se reunirá cada tres años en sesión ordinaria, o en sesión extraordinaria por convocatoria del Comité de Representantes.

Comité de Representantes.

El Comité de Representantes, foro político permanente de la Asociación, es responsable de la adopción de las medidas necesarias para la ejecución del nuevo Tratado de Montevideo y de todas sus normas complementarias.

El Comité está compuesto por un Representante Permanente y un Alterno de cada país miembro.

Secretaría General.

La Secretaría General, órgano de carácter técnico, tiene atribuciones de proposición, evaluación, estudio y gestión orientadas a la mejor consecución de los objetivos de la ALADI.

La Secretaría es dirigida por un secretario general-electo por un periodo de tres años renovables y secundado por dos secretarios generales adjuntos- y está constituida por personal técnico y administrativo.

El Tratado de Montevideo 1980 fue suscrito por los cancilleres de los once países de la ALALC en la capital Uruguay el 12 de

agosto de 1980. Entró en vigor el 18 de marzo de 1981, al haberse completado el depósito de las tres primeras ratificaciones de los gobiernos signatarios. A partir de ese momento sustituyó al primer Tratado de Montevideo firmado el 18 de febrero de 1960, al tiempo que estableció la ALADI como institución sucesora de la ALALC.

El nuevo Tratado de Montevideo, que tiene una duración indefinida, introduce profundos cambios en la orientación del proceso de integración regional.

El Tratado de Montevideo de 1960.

El Tratado de Montevideo de 1960, de carácter esencialmente comercial, determinó una expansión de más de 1.500% de las importaciones zonales entre los años 1961 y 1980 al amparo de un programa de liberación arancelaria y mecanismos auxiliares compuesto por:

- Más de 11.250 concesiones multilaterales registradas en listas nacionales;

- Unas 7.650 concesiones exclusivas en listas especiales para los países de menor desarrollo; y

- 25 acuerdos de complementación industrial que abarca más de 3.850 rebajas tarifarias.

1981: Año de transición y renegociación.

El primer año de la puesta en marcha del nuevo esquema de integración entre la ALALC y la ALADI y entre ambos Tratados de Montevideo.

Las rebajas arancelarias pactadas entre los países de la ALALC a través de 20 años se renegocian durante 1981 con vistas a su

incorporación a los nuevos mecanismos de la ALADI.(42)

Con este paso creemos que se reactivará el proceso de integración económica de América Latina.

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES. (ALAMAR).

Esta organización fue creada el 15 de julio de 1963, en Viña del Mar, Chile, al celebrarse el primer encuentro, de los armadores latinoamericanos, su creación se basó en la Resolución 45 de la ALALC, adoptada en el segundo periodo de sesiones de la Conferencia, celebrada en la ciudad de México en 1962.

Sus principales propósitos son:

Colaborar con la ALALC para perfeccionar constantemente el transporte marítimo y fluvial del área; buscar el desarrollo de las flotas mercantes latinoamericanas y promover el transporte zonal lacustre, fluvial y marítimo; realizar los estudios e investigaciones sobre problemas relacionados con el transporte y los problemas de las flotas mercantes de la región.

Sus miembros son los armadores de los diversos países que integran la ALALC y su sede es la ciudad de Montevideo, teniendo una subsede en Valparaíso, Chile, este organismo subsistirá al lado de la ALADI por sus características.

Sus principales órganos son:

La Asamblea General, que es la máxima autoridad, en la que se reúnen todos los asociados. Celebra una reunión ordinaria cada año, generalmente en el mes de noviembre, pero puede haber extraordinarias.

Aprueba el programa anual de trabajo, así como el informe de la Asociación, asimismo, revisa y da por buenas las cuentas y los estados contables anuales de la organización, finalmente elige a los directores.

Directorio, que es un órgano que tiene dos representantes por cada país, que tendrá sus suplentes respectivamente. Este órgano lo podemos considerar en realidad como el más poderoso, ya que realiza el trabajo principal, pues el señala la política que seguirá la organización.

El Directorio elige al presidente del organismo, que dura en su cargo dos años, preside tanto el directorio, como la Asamblea General. La administración de la organización estaba en manos del secretario general, sin embargo, con las reformas de 1971 llevadas a cabo en la Ciudad de México, su actividad pasó a un plano secundario siendo sustituido por un secretario ejecutivo, sin embargo va a reformarse en enero de 1993.

Este órgano es el que prepara todos los proyectos de estudio y de resolución que luego se someterán a la consideración de la Asamblea General y del Directorio.

Los principales logros que ha obtenido este organismo son las recomendaciones que ha hecho a la ALALC con lo cual se dictaron la declaración de política de transporte marítimo, fluvial y lacustre, del 6 de noviembre de 1965, y más tarde el Convenio de Transporte por agua de la ALALC, del 20 de mayo de 1966.

En 1967 presentó el Proyecto de Conocimiento de Embarque, único para la zona. Este mismo año recibió nombramiento de órgano asesor de la ALALC en materia de transporte marítimo, fluvial y

lacustre.

Son interesantes los estudios y las investigaciones que a llevado a cabo, lo que le permite ser considerado un organismo regional adecuado y sobre todo que complementa todos los fines para los que fue creado.(43)

OTROS ORGANISMOS.

Existen muchos otros organismos internacionales, no menos importantes, que los anteriores, pero dadas sus atribuciones demasiado técnicas, sólo, los mencionaremos sin entrar en detalles:

- a) Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Internacional Privado (UNIDROIT), Roma 1926.(44)
- b) Instituto de Derecho Internacional, fundado en Gante en 1873 y con sede en París.
- c) Cámara Naviera Internacional, Londres 1921.
- d) Cámara de Comercio Internacional (CCI), París 1920.
- e) Federación Naviera Internacional, Londres 1909.
- f) Unión Internacional de Seguros de Transportes, fundada en Berlín en 1874, con sede en Zurich, Suiza.
- g) Asociación Internacional de Autoridades de Faros y Balizas, fundada en Sheveningen, Países Bajos en 1957 y con sede en París.
- h) Comité Internacional de Radio Marítimo, fundado en San Sebastián en 1928, con sede en Londres.
- i) Comisión Electrónica Internacional (CEI), fundada en Londres en 1906, con sede en Ginebra.

- j) Organización Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, fundada en La Haya en 1925 y con sede en Ginebra.
- k) Organización Internacional de Unificación de Normas (ISO), fundada en Londres en 1946 y con sede en París.
- l) Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL), Bruselas 1949.
- m) Oficina Internacional del Contenedor (CIC), París, 1933.
- n) Conferencia Hemisférica de Seguros, Organización Regional de Empresas de Seguros de América, fundada en Nueva York, en 1946, con sede en Washington, D.C.
- o) Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación, fundada en París en 1900 y con sede en Bruselas.
- p) Asociación Internacional de Puertos, fundada en 1955 en Los Angeles, Estados Unidos, con sede en Tokio, Japón.
- q) Conferencia Internacional de Directores de Laboratorios de Modelos de Buques, Tokio, 1932.

Hay que hacer notar que no en todas estas organizaciones participa México o ciudadanos mexicanos, ya que muchas de ellas son verdaderos "Clubes" cerrados de armadores de las potencias marítimas.

En algunas de estas instituciones se realizan interesantes estudios, de gran utilidad para el transporte y el comercio marítimos, aún cuando muchos de ellos persigan beneficios exclusivos para las marinas mercantes de los países desarrollados. (45)

De esta forma hemos recorrido de una manera resumida la

importancia que tienen los diversos organismos internacionales para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional en el aspecto económico siendo éste el más importante para el desarrollo nacional debido a la entrada de divisas que genera, razón por la cual se ha incluido este punto para nuestro estudio.

Ahora se pasará al siguiente punto en el que destacaremos la importancia de las diversas autoridades nacionales y su intervención en el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, las que muchas veces son contraproducentes debido a los efectos que estas van a producir, lo que se comprobará en el análisis que se hará al respecto.(46)

2.3 Autoridades Nacionales y su Intervención en el Desarrollo de la Misma.

La Autoridad Marítima Suprema; al iniciar el presente estudio jurídico se comentó la Ley Suprema y sus preceptos entre los cuales mencionamos el Artículo 89 Constitucional Fracción XIII, el que se refiere a las Facultades y Obligaciones del presidente de la República, las que se mencionaron, lo que va dando forma a la estructura administrativa de las diversas autoridades marítimas, y de acuerdo a la jerarquía de normas que integran nuestro ordenamiento jurídico nos remitiremos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la que en el libro segundo, se refiere al régimen administrativo de la navegación, estableciendo en el Artículo 15.- "La Suprema autoridad marítima radica en el

Ejecutivo Federal".(47)

Quien va a ejercer sus funciones a través de las diversas secretarías de Estado, de lo que se puede deducir que todas tienen de una u de otra forma intervención en los asuntos marítimos, se puede decir que las únicas que no intervienen son:

La Secretaría de la Reforma Agraria y el Departamento de Distrito Federal, con exclusión de éstas las demás tienen intervención como a continuación señalaremos:

Secretaría de Gobernación.- XV) Administrar las islas de ambos mares de jurisdicción Federal.

En las islas a que se refiere el párrafo anterior, regirán las leyes civiles, penales y administrativas, aplicables en el Distrito Federal y tendrán jurisdicción los tribunales federales con mayor cercanía geográfica.

Secretaría de Relaciones Exteriores.- I) Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la administración pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de Tratados, acuerdos y convenciones en el que el país sea parte;

II.- Dirigir el Servicio Exterior en sus aspectos diplomático y consular en los términos de la Ley del Servicio Exterior Mexicano y, por conducto de los agentes del mismo servicio; velar en el extranjero por el buen nombre de México; impartir protección a los mexicanos; cobrar derechos consulares y otros impuestos; ejercer funciones notariales, de Registro Civil, de

auxilio judicial y las demás funciones federales que señalan las Leyes, y adquirir, administrar y conservar las propiedades de la Nación en el extranjero;

IV. Intervenir en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales;

V. Conceder a los extranjeros las licencias y autorizaciones que requieran conforme a las leyes para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones en la República Mexicana, obtener concesiones y celebrar contratos, intervenir en la explotación de recursos naturales o para invertir o participar en sociedades mexicanas civiles o mercantiles, así como conceder permisos para la constitución de éstas o reformar sus estatutos o adquirir bienes inmuebles o derechos sobre ellos;

La Secretaría de la Defensa Nacional corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

VII.- Construir y preparar las fortificaciones, fortalezas y toda clase de recintos militares para uso del ejército y de la Fuerza Aérea, así como la administración y conservación de cuarteles y hospitales y demás establecimientos militares;

VIII.- Asesorar militarmente la construcción de toda clase de vías de comunicación terrestres y aéreas;

XVIII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en el territorio nacional;

A la Secretaría de Marina, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

IV.- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la

vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;

V.- Organizar, administrar y operar el servicio de aeronáutica naval militar;

VI.- Dirigir la educación pública naval;

VII.- Otorgar y administrar el servicio de policía marítima;

IX.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada;

XI.- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos, y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;

XII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales.

XIV.- Construir, mantener y operar, astilleros, diques, varaderos y establecimientos navales destinados a los buques de la Armada de México;

XV.- Asesorar militarmente a los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes integrantes;

XVI.- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;

XVII.- Programar y ejecutar, directamente o en colaboración con otras dependencias e instituciones, los trabajos de investigación oceanográfica en las aguas de jurisdicción federal;

XVIII.- Integrar el archivo de información oceanográfica nacional, y

A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde:

I.- proyectar y coordinar la planeación nacional del desarrollo y elaborar, con la participación de los grupos sociales interesados, el Plan Nacional correspondiente;

X.- Establecer y revisar los precios tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las bases para fijarlos, escuchando a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y con la participación de las dependencias que corresponda;

XI. Cobrar los impuestos, contribuciones de mejoras, derechos, productos y aprovechamientos federales en los términos de las leyes aplicables y vigilar y asegurar el cumplimiento de las disposiciones fiscales;

XII. Dirigir los servicios aduanales y de inspección y la policía fiscal de la Federación;

A la Secretaría de Desarrollo Social corresponde:

XIX.- Ejercer la Posesión y Propiedad de la Federación en las playas, zona Federal Marítimo terrestre y terrenos ganados al mar, y administrarlas en los términos de ley;

XXV. Establecer normas y criterios ecológicos para el aprovechamiento de los recursos naturales y para preservar y restaurar la calidad del ambiente, con la participación que en su caso corresponda a otras dependencias;

XXVIII. Normar el aprovechamiento racional de la flora y fauna silvestre, marítimas, fluviales y lacustres con el propósito de conservarlos y desarrollarlos, con la participación que corresponda a las secretarías de Agricultura y Recursos

Hidráulicos y de Pesca;

A la Secretaría de la Contraloría General de la Federación corresponde:

I. Planear, organizar y coordinar el sistema de control y evaluación gubernamental. Inspeccionar el ejercicio del gasto público federal y su congruencia con los presupuestos de egresos;

A la Secretaría de Energía Minas e Industria Paraestatal, corresponde:

VI. Llevar el catastro petrolero y minero;

VII. Regular la explotación de las Salinas ubicadas en terrenos propiedad nacional y en las formadas directamente por las aguas del mar;

VIII. Regular la industria petrolera, petroquímica básica, minera, eléctrica y nuclear;

XI. Impulsar el desarrollo de los energéticos, de la industria básica o estratégica, y de la industria naviera;

A la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, corresponde:

I. Formular y conducir las políticas generales de industria, comercio exterior, interior, abasto y precios del país, con excepción de los precios de bienes y servicios de la administración pública federal;

IV. Fomentar el Comercio exterior del país.

V. Estudiar, proyectar y determinar los aranceles y fijar los precios oficiales, escuchando la opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, estudiar y determinar las restricciones para los artículos de importación y exportación, y participar con la mencionada Secretaría en la fijación de los

criterios generales para el establecimiento de los estímulos al comercio exterior;

VI. Estudiar y determinar mediante reglas generales, conforme a los montos globales establecidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los estímulos fiscales necesarios para el fomento industrial, el comercio interior y exterior, y el abasto, incluyendo los subsidios sobre impuestos de importación, y administrar su aplicación, así como vigilar y evaluar sus resultados;

A la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos corresponde:

XXIII. Organizar, dirigir y reglamentar los trabajos de hidrología en cuencas, cauces y álveos de aguas nacionales, tanto superficiales como subterráneos;

XXIV. Vigilar el cumplimiento y aplicación de la Ley Federal de Aguas;

XXV. Reconocer derechos y otorgar concesiones, permisos y autorizaciones para el aprovechamiento de las aguas nacionales, con la cooperación de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, cuando se trate de la generación de energía eléctrica;

XXVI.- Administrar, controlar y reglamentar el aprovechamiento de cuencas hidráulicas, vasos, manantiales y aguas de propiedad nacional, y de las zonas federales correspondientes, con exclusión de lo que se atribuya expresamente a otra dependencia; establecer y vigilar el cumplimiento de las condiciones particulares que deban satisfacer las descargas de aguas

residuales, cuando sean de jurisdicción Federal; autorizar, en su caso, el vertimiento de aguas residuales en el mar, en coordinación con la Secretaría de Marina cuando provenga de fuentes móviles o plataformas fijas; en cuencas, cauces y demás depósitos de aguas de propiedad nacional, de conformidad con la normatividad que establezca la Secretaría de Desarrollo Social; y promover y, en su caso, ejecutar y operar la infraestructura y los servicios necesarios para el mejoramiento de la calidad del agua en las cuencas, con base en la planeación hidráulica que realice y de acuerdo a las normas y criterios que establezca esta última;

XXVIII. Regular y vigilar la conservación de las corrientes, lagos y lagunas, en la protección de cuencas alimentadoras y las obras de corrección torrencial;

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde,

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

VI. Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;

XII. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y

participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la administración pública federal de comunicaciones y transportes;

XIV. Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV. Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XVI. Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII. Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XVIII. Construir, reconstruir, y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades de servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos, de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;

XX. Administrar los puertos centralizados y coordinar los de administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios;

XXVI. Promover y, en su caso, organizar la capacitación

investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y

A la Secretaría de Educación Pública corresponde:

I. Organizar, vigilar y desarrollar en las escuelas oficiales, incorporadas o reconocidas:

c) La enseñanza técnica, industrial, comercial y de artes y oficios, incluida la educación que se imparta a los adultos.

e) La enseñanza superior y profesional.

XIII. Otorgar becas para que los estudiantes de nacionalidad mexicana puedan realizar investigaciones o completar ciclos de estudios en el extranjero;

A la Secretaría de Salud corresponde:

X. Dirigir la policía sanitaria general de la República, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando se trate de preservar la salud humana;

XI. Dirigir la policía sanitaria especial en los puertos, costas y fronteras, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana;

XII. Realizar el control higiénico e inspección sobre preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y circulación de comestibles y bebidas;

XIII. Realizar el control de la preparación, aplicación, importación y exportación de productos biológicos, excepción hecha de los de uso veterinario;

XV. Ejecutar el control sobre preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y distribución de drogas y productos medicinales, a excepción de los de uso veterinario que

no estén comprendidos en la Convención de Ginebra;

A la Secretaría del Trabajo y Previsión Social corresponde,

I. Vigilar la observancia y aplicación de las disposiciones relativas contenidas en el Artículo 123 y demás de la Constitución Federal, en la Ley Federal del Trabajo y en sus reglamentos;

II. Procurar el equilibrio entre los factores de la producción, de conformidad con las disposiciones legales relativas;

III. Intervenir en los contratos de trabajo de los nacionales que vayan a prestar sus servicios en el extranjero, en cooperación con las secretarías de Gobernación, de Comercio y Fomento Industrial y de Relaciones Exteriores;

IV. Coordinar la formulación y promulgación de los contratos-Ley de trabajo;

V. Promover el incremento de la productividad del trabajo;

XIV. Participar en los Congresos y reuniones internacionales de trabajo, de acuerdo con la Secretaría de Relaciones Exteriores;

A la Secretaría de Turismo corresponde:

I. Formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional;

II. Promover en coordinación con las entidades federativas las zonas de desarrollo turístico nacional y formular en forma conjunta con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología la declaratoria respectiva;

III. Participar con voz y voto en las comisiones Consultivas de Tarifas y la técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación.

IV. Registrar a los prestadores de servicios turísticos, en los términos señalados por las leyes;

V. Promover y opinar el otorgamiento de facilidades y franquicias a los prestadores de servicios turísticos y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la determinación de los criterios generales para el establecimiento de los estímulos fiscales necesarios para el fomento a la actividad turística y administrar su aplicación, así como vigilar y evaluar sus resultados;

VI. Autorizar los precios y tarifas de los servicios turísticos previamente registrados, en los términos que establezcan las leyes y reglamentos; participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de los precios y tarifas de los bienes y servicios turísticos a cargo de la administración pública federal;

VII. Vigilar con el apoyo de las autoridades estatales y municipales, la correcta aplicación de los precios y tarifas autorizados o registrados y la prestación de los servicios turísticos, conforme a las disposiciones legales aplicables, en los términos autorizados o en la forma en que se hayan contratado;

IX. Emitir opinión ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, en aquellos casos en que la inversión extranjera concorra en proyectos de desarrollo turístico o en el

establecimiento de servicios turísticos;

XI. Promover y facilitar el intercambio y desarrollo turístico en el exterior, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores;

XII. Promover y en su caso, organizar en coordinación con la Secretaría de Educación Pública la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia turística.

A la Secretaría de Pesca corresponde:

XIV. Promover la creación de zonas portuarias reservadas para la instalación de terminales pesqueras y actividades conexas;

XV. Apoyar técnicamente a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial en las exportaciones e importaciones de las especies de la flora y la fauna acuáticas;

XVII. Proponer ante la Secretaría de Relaciones Exteriores la celebración de convenios y tratados internacionales relativos al recurso de pesca. (48)

Las principales secretarías de Estado que van a intervenir en la función administrativa en lo relacionado al Derecho Marítimo son: la Secretaría de Marina, la Secretaría de Pesca y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, esto no significa que las otras sean excluidas, pues esto va en relación a la intervención directa en la administración marítimo portuaria y en los asuntos marítimos, pues todas como se ha mencionado con anterioridad lo hacen de una u otra forma.

En todos los espacios marítimos, con excepción del buque cuando se encuentra en aguas libres o en aguas extranjeras, la autoridad marítima la ejercerá el Ejecutivo Federal por conducto

de la Secretaría de Marina, salvo el caso de los problemas pesqueros, que son competencia de la Secofi y de la Secretaría de Pesca. En los buques, la autoridad marítima se ejercerá a través del capitán, quien será considerado como la autoridad suprema y el representante del Ejecutivo Federal en alta mar y en aguas extranjeras. Como lo establecen los Artículos 16 y 20 de la ley de navegación y comercio marítimo, los que a la letra dicen:

Artículo 16.- La autoridad marítima se ejerce:

I. Por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, directamente o por conducto de las superintendencias de operación portuaria, de las capitanías de puerto y de las delegaciones de la propia Secretaría, según se determine por ésta.

II. Por los cónsules mexicanos en el extranjero.

III. Por los capitanes de buques nacionales, en los términos previstos por esta ley.

Artículo 20.- El capitán del buque será abordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

El Artículo 17 establece las facultades del Ejecutivo Federal de la siguiente forma:

I. Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación;

II. Determinar las obras marítimo portuarias;

III. Determinar las obras marítimas y portuarias que deban construirse para su uso público;

IV. Autorizar las obras marítimas y portuarias que puedan construirse para servicio particular;

V. Autorizar las construcciones e instalaciones de obras y

señales marítimas, públicas y particulares;

VI. Autorizar la instalación de astilleros, diques y baraderos;

VII. Autorizar e inspeccionar la construcción de buques.

El Artículo 18 agrega:

Compete al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo relativo a vías generales de comunicación por agua, el transporte que se preste en las mismas y los servicios auxiliares o conexos, las siguientes atribuciones:

I. La elaboración de proyectos y la construcción, modificación, reconstrucción y conservación de obras;

II. La iniciación, recepción, trámite y dictamen de promociones, realización de estudios, proposición de planes y programas, señalamiento de necesidades y regulación para el establecimiento, construcción, modificación, implantación, administración, supresión y operación;

III. Lo relativo a puertos, astilleros, diques, baraderos, talleres de reparación navales y los servicios conexos y auxiliares correspondientes;

IV. Las maniobras portuarias;

V. Intervenir en las tarifas que fije o apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de servicios marítimos portuarios, así como de maniobras portuarias;

VI. Otorgar las concesiones o permisos a que se refiere la presente ley;

VII. Introducir en las condiciones conforme a las cuales se

presten los servicios; todas las modalidades que dicte el interés de los mismo;

VIII. Inspeccionar las construcciones, instalaciones y servicios, en relación con los bienes del dominio marítimo y los recintos portuarios;

IX. Imponer las sanciones que correspondan en materia de su competencia;

X. Aplicar las disposiciones de esta ley, formular requerimientos para el cumplimiento de la misma y fijar términos para el efecto, así como dictar las demás medidas administrativas que procedan. (49)

Vemos que esta abrumadora enumeración de funciones, es producto de una deficiente técnica legislativa, por ser tan abundante y a la vez incompleta; habiendo bastado como señala Raúl Cervantes Ahumada, con indicar que el "Ejecutivo Federal tendrá todas las facultades inherentes a su calidad de autoridad marítima suprema". (50)

La indicación de los órganos a través de los cuáles el Ejecutivo ejerza sus facultades es materia de reglamento administrativo:

Lo que respecta a los cónsules, éstos serán la autoridad marítima en el extranjero (Art. 16, fracc. II). éstos van a realizar funciones de prorección en lo relativo a los intereses marítimos mexicanos. La función administrativa más importante de los cónsules es la de abanderar provisionalmente los buques adquiridos en el extranjero y destinados a matricularse mexicanos. El abanderamiento provisional lo hará el cónsul, quién

expedirá un documento llamado "Pasavante de Navegación Directa", para que el buque se dirija al puerto escogido como puerto de matrícula, Arts. 89 y 94 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En este punto deseamos hacer la observación de que el "Pasavante" debe de tener una fecha de caducidad, porque en la práctica se presta a diversas cuestiones, como el hecho de que en lo que se dirige al puerto escogido, pueden pasar hasta años, comprobando éste su nacionalidad con el simple pasavante, siendo el mismo aceptado por las autoridades, ya que el único documento que prueba que el buque es mexicano debe ser la "suprema patente de navegación", pues como es sabido, la bandera es un símbolo externo de la nacionalidad y éste sólo se entrega cuando se han cumplido los requisitos de matrícula y registro, como lo establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el Capítulo V, denominado "De la matrícula y abanderamiento" título único "Del Régimen Administrativo de la Navegación" Libro segundo Artículos 88 a 95, por lo que respecta a lo anteriormente señalado, debe imponerse una fecha de vigencia al pasavante e imponer una multa al caducar, y no haber sido tramitada la Suprema Patente de navegación, para que no se preste a negocios que son fraude a la Ley.

LAS FUNCIONES ADMINISTRATIVAS DEL CAPITAN

De acuerdo al artículo 15 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el capitán del buque, cuando entra en alta mar o en aguas extranjeras, representa al Ejecutivo Federal como autoridad marítima suprema.

En ejercicio de sus funciones administrativas, el capitán actuará como agente del Ministerio Público, cuando se cometieren delitos a bordo; como oficial del Registro Civil, ejemplo: nacimientos, casamientos, y como notario en los casos en los que sea necesaria su fe pública, como sería en el caso del Testamento Marítimo, Artículo 1584 del Código Civil.

Además, debemos entender que la autoridad del capitán es ilimitada y concentrada de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima y por lo tanto la naturaleza de su encargo no puede haber sobre él autoridad alguna, de acuerdo a lo establecido por el Artículo 23 de la Ley de Navegación y Comercio marítimos, el que a su letra dice: "El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

"I. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito;

"II. Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito Federal;

"III. Ejercer su autoridad sobre personas y cosas que se encuentren a bordo.

Los actos de autoridad del capitán tendrán el carácter de provisionales, y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puerto mexicano.

Los capitanes de puerto: La autoridad Marítima Portuaria es el capitán de puerto, quién dirige las actividades portuarias y con quién deberán coordinarse las actividades de otros funcionarios

como son las autoridades fiscales sanitarias y el personal de la armada, Arts. 27 y 28 LNCM.

El capitán de puerto es el jefe de la Policía Portuaria, Art. 10. del Reglamento General de la Policía de los Puertos.

El Resguardo Marítimo: El legislador pretendió que se crease un cuerpo técnicamente especializado, dependiente de la Secretaría de Marina, que vigilará en las zonas marítimas el cumplimiento de la ley y de los reglamentos, y que tendría además, a su cargo, las funciones de la policía marítima, la inspección y vigilancia de la navegación en general, cooperar con las autoridades pesqueras para el control de la pesca, y con las autoridades aduaneras para la lucha contra el narcotráfico, intervenir como auxiliar en los servicios de hidrología, telecomunicaciones y meteorología especialmente aplicados a los puertos y zonas marítimas, Artículo 25 LNCM, y el Artículo 26 de dicho ordenamiento dispone que se adapte un reglamento respectivo y consecuentemente, el cuerpo del resguardo marítimo, y desafortunadamente este organismo no ha sido formado y organizado como lo establece el artículo de nuestra Ley. Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a la Policía Federal de Caminos la función de Policía de Puertos.

NOTAS

1.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, Editorial Herrero, S.A.; 1984, pp. 33 a 34

2.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Legislación Marítima Mexicana" PEMEX-LEX, México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No.7-8, Enero-Febrero, 1992. p. 6.

3.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo, México, Edición del Autor, s.e., s.p.

4.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Legislación Marítima..." p.11.

5.- Ibidem.

6.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Olgufn, S.A. de C.V., 1993. pp. 21 a 22.

7.- Ibidem... pp. 23 a 24.

8.- Ibidem... pp. 31 a 32.

9.- Ibidem... p. 34.

- 10.- Ibidem... p. 40.
- 11.- Ibidem... p. 41.
- 12.- Ibidem... pp. 51 a 61.
- 13.- Ibidem... pp. 62 a 63.
- 14.- Ibidem... pp. 67 a 69.
- 15.- Ibidem... p. 75.
- 16.- Ibidem... p. 93.
- 17.- Ibidem... pp. 95 a 104.
- 18.- Ibidem... p. 107.
- 19.- Ibidem.
- 20.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Legislación Marítima Mex..." p. 7
- 21.- Ibidem. pp. 7 a 8.
- 22.- Fariña, Francisco. 'Derecho y Legislación Marítima.

Barcelona, Editorial Bosch, Urgel, 51, bis-Cap. LX pp. 60 a 65.

23.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Legislación Marítima Mexicana...". pp. 8 a 10.

24.- Fariña, Francisco. "Derecho y Legislación Marítima". pp. 70 a 74.

25.- Brunetti, A. "Derecho Marítimo Privado". Trad. de R. Gay de Montella, Barcelona, 1950, tomo I, p. 17.

26.- Enciclopedia Jurídica Omeba. Madrid, Editorial Espasa Calpe, S.A. Tomo IV, pp. 790 a 793.

27.- González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial de Palma, 1979, Tercera edición pp. 27 y 28.

28.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. Op cit. s/p.

29.- Ibidem.

30.- Ibidem.

31.- Ibidem.

32.- Seara Vázquez, Modesto. La paz precaria de Versalles a

Dancing. México, FCPYS UNAM, 1970, pp.57 y 58. Serie Documentos
4.

33.- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización
Internacional. México Fondo de Cultura Económica, 1974. pp. 481 a
495.

34.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Organización Marítima
Internacional. Pemex. 1991, pp. 14 a 43.

35.- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización
Internacional... pp. 503 a 516.

36.- Ibidem. pp. 375 a 379.

37.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "Apuntes de Derecho
Marítimo". Op. Cit. s/p.

38.- Ibidem.

39.- Seara Vázquez, Modesto Tratado General de la Organización
Internacional. Op. Cit. pp. 442 y 443.

40.- Ibidem. pp. 177 a 179.

41.- La OEA en Síntesis Secretaría General Organización de los
Estados Americanos Washington, D.C. México, D.F. 1993. pp. 1 a

16.

42.- Jan Osmanczyk, Edmund. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo de cultura Económica, México 1993. pp. 1 y 2.

43.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "Apuntes de Derecho Marítimo." Op. cit. s/p.

44.- Ibidem.

45.- Ibidem.

46.- Ibidem.

47.- Ley de Navegación y Comercio Marítimo. México Editorial Porrúa 1992, p. 491.

48.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. México Editorial Porrúa, 1993 pp. 13 a 55.

49.- Op. cit. Ley de Navegación Comercio Marítimo... pp. 491 a 493.

50.- Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. p. 311.

CAPITULO III.- FRANQUICIAS Y EXENCIONES CONCEDIDAS EN FAVOR DE LA MARINA MERCANTE.

3.1 Políticas de Apoyo en Favor de la Marina Mercante.

El factor económico no es menos importante como causa de particularismo. Vale decir, la actividad económica que se desarrolla por medio de la navegación, y la que deriva del ejercicio de la misma, van relacionados tan estrechamente como señala Brunetti al afirmar, que el hecho económico no es un coeficiente importante en la formación del Derecho, sobre todo para un derecho que se desarrolla en el hervor del tráfico y que tiene por finalidad la tutela de la intermediación especulativa y agrega que, si bien el derecho privado en general no se limita a la regulación de las relaciones de los particulares en su aspecto económico para la satisfacción de las necesidades materiales y que envuelven la explicación de una actividad ideal humanitaria dirigida a la satisfacción de los intereses colectivos, no se puede negar que en el campo del comercio marítimo, el régimen jurídico del Homo economicus está perpetuamente sometido a criterios y finalidades egoístas y se coloca frecuentemente fuera de aquellas necesidades ideales y colectivas que son el primordial coeficiente de las normas del derecho público y quizás del derecho civil.

Las transformaciones operadas en la faz técnica de la navegación han hecho varios fundamentalmente las formas de explotación. De la empresa privada se ha pasado a la gran empresa

de armamento constituida por accionistas, único modo de afrontar los enormes capitales que exige la actual industria naval.

Tales empresas, propietarias de líneas regulares de buques y colocadas en posición de evidente superioridad frente a los cargadores son las que imponen las condiciones en que se desarrolla el comercio marítimo, por encima muchas veces en contra de las disposiciones de los códigos comerciales, de tal manera se engendran en la práctica usos y sistemas que acaban por imponerse en virtud de la fuerza económica de las empresas tales usos son propios y característicos del Derecho Marítimo y no encuentran antecedentes o similares en el comercio terrestre. El factor económico ha incidido siempre de la misma manera en esta disciplina jurídica: Por lo general, el legislador se ha limitado en todos los tiempos, a recoger usos largamente establecidos por las prácticas mercantiles marítimas, dictadas por los intereses de las partes y muchas veces por los particulares intereses de los armadores. Cuando su potencialidad alcanzó un grado tal que les permitió transformar el fletamento, en muchos aspectos en su contrato de adhesión. (1)

En la actualidad vemos que la postura que señala Brunetti, no es del todo caduca, ejemplo de ello lo tenemos en el Congreso Mexicano, en un desplegado del periódico "El Financiero", de fecha 14 de diciembre de 1992 titulado: "El sector marítimo sin regalo navideño". El que a su letra dice: "Por lo visto, no habrá regalo de navidad para el sector marítimo portuario, con respecto a la nueva ley sobre la materia ni se concretará la privatización portuaria, 'nueva' tarea para la unidad de desincorporación de

empresas paraestatales de la SHCP".

El proyecto de ley, que responde al nombre de Ley de Vías, Puertos y Comercio Marítimo, no entró al congreso para su discusión y aprobación el primero de noviembre, incumpliendo una vez más la SCT la promesa de realizar dicho proyecto legislativo en este año.

Consultadas, más del 50% de las compañías marítimas, contestaron que no se les inquirió sobre la citada ley; al otro 50%, no se le informó bajo el ultimatum de responder o presentar sus observaciones en un plazo no mayor de 48 horas.

Lo inesperado ocurrió; los que cumplieron con el plazo, obligaron al actual coordinador general de autoridades portuarias y anterior subsecretario de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico; Carlos Mier y Terán Ordiales- Quién tiene a su cargo la elaboración de la "nueva ley"- a cambiar la estrategia y detener el proyecto en ciernes", advertido de que, de no ser oídos los navieros, las cosas podrían llegar lejos".

Solicito Mier y Terán Ordiales, "Mier y Terán Ordiales, "almirante" en turno, detuvo el proyecto de ley y todavía no se sabe que es lo que enviará al Congreso".

Destacan algunas navieras que valió la pena la espera, por que "presionados" por parte del medio, las autoridades escucharon y cedieron.

El multicitado proyecto, versará ahora sobre dos líneas; Puertos y Marina Mercante.

Por otra parte, parece que "ahora sí" mandaron a Pedro Zamora Sánchez a seguir "asesorando" a Banca Cremi S.A., en materia

Comercial y "Liquidación de Empresas" para que no ande de "maritimista".

Asimismo, se comenta en el sector que, al fin se les quitará a los abogados, "marineros de los volcanes" de la SCT, el referido proyecto de las manos e interferencia estéril. Luego, todo indica que, "los Batallones sin Pólvora" de la SCT, darán paso al medio naviero y que éste, aprovechará la oportunidad para hacerse oír y, evitar que se sigan cometiendo por tradición muchos errores.(2)

Comentando este artículo, podemos afirmar que el Derecho Marítimo está vinculado íntimamente a la economía nacional, y es tanta su influencia, que necesariamente tienen que intervenir las armadoras y todos los involucrados en el negocio marítimo, para la elaboración de la legislación que ha de regir sus actividades, y vemos que tal es la influencia que ejercen que han hecho retroceder a las autoridades en sus vanos intentos de ley, cometiendo los errores que hemos mencionado en el capítulo anterior, sin escuchar a los expertos maritimistas de la materia, y consultando a gente sin experiencia que sólo ponen en evidencia el prestigio de los abogados expertos maritimistas, que desafortunadamente son pocos que se pueden contar con los dedos, para la elaboración del citado proyecto de ley, lo que se traduce en los errores que se han venido cometiendo por tradición.

Entrando en materia vale la pena establecer un breve concepto de los términos que en éste capítulo utilizaremos, debido a que no son muy comunes en el lenguaje jurídico.

1.- Economía.- Actividades comerciales de una región o de un

país.

2.- Economía Equilibrada.- Condición de la economía nacional en la que las exportaciones y las importaciones son iguales.

3.- Economía Política.- Disciplina cuyo enfoque principal de su estudio es la asignación de recursos indispensables para la satisfacción de las necesidades humanas; la descripción del funcionamiento de los esquemas sociales, pasados y presentes para efectuar la asignación; el establecimiento de un criterio de eficiencia y estabilidad necesaria para juzgar dichos esquemas, así como el desarrollo de los métodos para mejorarlos.

4.- Franquicia.- (o Concesión)

a.- Un privilegio concedido por una autoridad gubernamental, sancionando un monopolio o permitiendo el uso de una propiedad pública, que usualmente esté sujeta a una regulación especial.

b.- El Privilegio, frecuentemente exclusivo, concedido por un fabricante a un distribuidor, para vender productos del primero dentro de un territorio especificado.(3)

5.- Política Económica.- Para todos los gobiernos modernos, los fines de la política económica son los siguientes:

a) elevar el nivel de vida aumentando el producto nacional,

b) asegurar el pleno empleo, de forma que las personas y los recursos no permanezcan ociosos y la producción no sea inferior a la que se podría alcanzar.

c) reducir las desigualdades económicas,

d) proporcionar una seguridad social,

e) asegurar el equilibrio de la balanza de pagos (es decir, que se exporta lo suficiente como para pagar las

importaciones.(4).

Para mantener una economía que use plenamente su capacidad productiva, la política económica, cuyo objetivo es programar el desarrollo, dispone de un elemento valioso, el ordenamiento sistemático de medios y fines, que un plan formal de desarrollo económico suministra y asegura.

En el panorama global de una política de desarrollo la planeación permite dar forma al modelo de economía que se desea lograr, establece las bases para políticas concretas. Debe señalarse que la flexibilidad que puede tener la planeación le permite adoptar objetivos y características propias de acuerdo con la situación económica sobre la cual actúa; de esta manera nos encontramos con que la política de estímulos fiscales se dirige a apoyar la formación del capital y generación de empleo, la descentralización económica, el fortalecimiento de la pequeña y mediana industria, la de bienes de capital y la de satisfactores básicos.

La política de comercio exterior busca vincular eficientemente, la economía nacional con la economía internacional, racionalizar la protección y las importaciones, diversificar y apoyar con programas permanentes las exportaciones, instrumentar una estrategia internacional de comercio exterior y estimular en coordinación con otros instrumentos de política, el desarrollo de franjas fronterizas zonas libres. (5)

Es así, que si tomamos en consideración que México posee un litoral de 9, 200 Kms. con aproximadamente 40 puertos entre

grandes y pequeños, a primera vista es incomprensible que se haya dedicado sólo escasa atención al fomento y la mejora de la marina mercante, tampoco las posibilidades del transporte fluvial en el interior del país han sido hasta ahora objeto de atención especial.

Observando que en el mundo entero el transporte por agua en los más de los casos es con mucho el más barato, será preciso determinar porqué el desarrollo de la flota ha ido tan a la zaga en relación a los otros medios de comunicación; por ello, será de la mayor importancia para el futuro desarrollo del país, eliminar los retrasos en el transporte y la entrega, reducir a su mínimo las manipulaciones de la carga, abreviar las rutas del tráfico comercial y reducir los gastos donde quiera que sea posible ya que un transporte inadecuado es siempre uno de los grandes obstáculos a todo desarrollo económico.

En México se ha desarrollado en los últimos años una activa política económica externa que se ha convertido incluso en uno de los principales ejes de la administración del actual gobierno. Las condiciones de la economía mundial no abren muchas posibilidades en el marco del amplio proceso de internacionalización del capital.

Permanece en todas partes una tendencia a la apertura de las transacciones comerciales en bienes y servicios de las corrientes de los capitales. Es más, hay un claro movimiento de convergencia en las políticas económicas de todos los países. Este escenario constituye una de las más fecundas expresiones de la globalidad.

Así, México destaca entre los países de la región por la capacidad que ha mostrado para integrarse en el proceso de regionalización económica que divide al mundo en grandes mercados.

Por otra parte, la diversificación de las relaciones económicas del país está circunscrita en rigor a la estrecha vinculación con la economía de Estados Unidos. En este mercado donde están puestos la mayoría de los exportadores mexicanos grandes y pequeños y de aquéllos que aspiran a serlo. De ahí proviene la inmensa mayoría de las importaciones, pero también los patrones de consumo y los referentes culturales.

No es nueva la magnitud de este vínculo económico, pero tampoco disminuirá con las políticas de apertura y liberalización.

También para Estados Unidos el mercado mexicano ha adquirido una mayor significación por el creciente monto de las importaciones y por ser uno de los preferidos de las nuevas inversiones de ese país en el exterior. Además, el comercio entre los dos países muestra características significativas puesto que está bastante concentrado en cuanto a los sectores de origen y destino de los productos y en cuanto a los flujos regionales. Este último aspecto, que ha sido poco ponderado y que podría ser un aspecto relevante de la estrategia comercial, muestra que la mayor parte del intercambio se hace con el estado de Texas que representa más del 40 % del total de las exportaciones estadounidenses, aunque se sabe que esa cifra está sobrevaluada por ser el principal punto de entrada del comercio, y en segundo

lugar con California que representa 16 % del total.

Ahora tenemos, un orden económico formado por bloques y mediante el cual se replantea el contenido de las relaciones económicas internacionales, generando la formulación de políticas específicas donde no hay ya cabida para las desviaciones. La conformación de bloques responde a la crisis de la economía internacional que ha provocado un periodo de inestabilidad que se extiende ya por dos décadas.

Esta situación no puede ser ya disimulada ni prolongada mediante la cooperación entre los países más ricos que ha sido incapaz de frenar la acumulación de desequilibrios fiscales y comerciales y la enorme expansión y fluctuación de las corrientes financieras.

Una de las contradicciones más ostensibles de este nuevo orden económico está dada por la necesidad de mantener un espacio abierto para las transacciones y las constantes reacciones que a escala nacional alienta el proteccionismo.

Para los países menos desarrollados esto significa una permanente necesidad de ajuste en busca de una forma de inserción en la economía mundial. México está ahora en medio de esta contradicción, en el que las exigencias de la integración con la economía de Estados Unidos contiene la aplicación de una política más expansiva.

La economía mexicana realizó durante la década de 1980 grandes transferencias de capital al exterior por el servicio de la deuda externa. Ello representó la necesidad de reducir severamente las importaciones para generar un excedente de exportación y

conseguir las divisas para pagar los intereses de la deuda.

Hoy México es uno de los principales importadores de los Estados Unidos, no sólo en términos cuantitativos, sino en cuanto a la tasa de expansión de las mismas. Así, la funcionalidad de esta economía con respecto a la de aquél país se ha modificado y se adaptó primero a la exigencia de pago de los bancos acredores y, después a la necesidad de los exportadores de ampliar sus mercados.

Se sostiene generalmente que México tiene más que ganar con el TLC por la expansión del mercado para sus exportaciones y la generación de empleos que el comercio generará.

De esta forma se va a dar el subdesarrollo de la navegación, debido a la concentración en el interior de la mayor parte del transporte en el país mismo y con los Estados Unidos de América, principal cliente y proveedor de México, se hace por tierra. Las rutas marítimas y las vías fluviales en el interior del país, desempeñaban un papel secundario en las comunicaciones entre las varias partes del país y sólo se han desarrollado en parte en una etapa posterior, a parte del petróleo y de las mercancías intercambiadas con los Estados Unidos, el volumen del transporte marítimo entre las diferentes zonas del país y entre México y otros países es muy reducido.

El resultado es que lo mismo en las empresas públicas como en las privadas la atención se orienta hacia el mejoramiento de los ferrocarriles, carreteras y transporte aéreo, que hacia el desarrollo de la navegación.

Lo que se acaba de decir refiere también al suministro de

capitales y crédito, el cual en este sector del transporte, no ha ido al compás del otros terrenos de la actividad económica del país.

La razón es muy clara; la navegación en el mundo entero requiere inversiones bastante elevadas con beneficios comparativamente reducidos y en el comienzo muchas veces pérdidas, razón por la que es muy subvencionada en muchos países. esto se refiere especialmente a la navegación internacional, la cual tradicionalmente es un sector en que reina una gran competencia y en que los renditos siempre han sido bajos. Ha habido personas que consideran la creación y el desarrollo de la marina mercante como esencial para la economía nacional mexicana, pero su entusiasmo que carecía de un plan claramente delineado, basado en una investigación extensa y demasiado vago sobre los métodos y medios que debían aplicarse, obtuvo poco eco y pronto la atención general se dirigía a otras cosas.

Al lado de la razón arriba mencionada para el subdesarrollo de la flota mexicana, los siguientes factores pueden haber contribuido también al hecho que la flota mexicana ha tenido escasa expansión:

- a. Factores políticos;
- b. Mano de obra;
- c. Leyes y reglamentos;
- d. Competencia;
- e. Falta de conocimiento del manejo y la explotación apropiados de los buques;
- f. Entrenamiento insuficiente y escases de personal calificado

en todos los ramos de la industria naviera;

g. Escases de facilidades;

h. Falta de talleres de reparación adecuados astilleros para la construcción bien manejados.

A continuación daremos una breve explicación de los factores arriba mencionados.

a. Factores políticos.

Un examen rápido de la historia de los últimos años revela que los gobiernos mexicanos que se han sucedido han practicado una política respecto a los problemas de transporte en la que la casualidad ha tenido mucha parte. Aunque el gobierno posee y explota todos los ferrocarriles y compañías navieras importantes, aunque construye carreteras, puertos y aeropuertos, es difícil descubrir una línea general que rijan la política del transporte, el resultado es que no hay un sistema unificado de transporte, lo cual sin ninguna duda es un factor determinante en los altos gastos de transporte actuales. Probablemente debido al hecho que la atención de los mexicanos, que no son un pueblo navegante, se ha dirigido hacia las rutas terrestres, el interés político general se ha desentendido de la navegación.

b. Mano de Obra.

Las reglamentaciones existentes relativas al trabajo entorpecen la expansión y aumentan sin necesidad los gastos de explotación. Por lo visto se han hecho pocos esfuerzos por llegar a una productividad más grande de la mano de obra. una

organización más eficiente que abarcaría todo el terreno de la navegación con inclusión del manejo de la carga y una supervisión del trabajo por la gestión, y ciertas modificaciones en la actitud de los trabajadores, han sido aconsejados en el pasado, pero hasta ahora sin resultado, al parecer no se ha podido convencer a los trabajadores de que gran parte del desarrollo futuro depende de su actitud.

c. Leyes y Reglamentos.

Ciertas leyes pueden estorbar el desarrollo de la navegación comercial o tener un efecto entorpecedor sobre ella. Como es el caso de la LNCM, la que carece de una metodología adecuada ya que no tiene técnica jurídica, al ser tan confusa en sus términos y sobre todo lo relativo a los conceptos y contratos, siendo este punto de vital importancia para el desarrollo de la marina mercante.

d. Competencia.

A causa del hecho que el cabotaje ha sido más o menos protegido y reservado para los mexicanos, solamente se discutirán la influencias del tráfico de altura sobre el desarrollo marítimo de México.

De las estadísticas de exportación se desprende que no existe un volumen constante de comercio entre México y la mayor parte de los países del mundo, con la excepción de los Estados Unidos, que pueda garantizar un servicio directo. Esto significa que México tendría que entrar en el terreno de la navegación mundial en que reina una competencia muy fuerte.

Además los servicios marítimos extranjeros entre México y los puertos extranjeros son bastante directos y pasablemente adecuados.

Finalmente, hay un excedente de capacidad de pabellón extranjero causando un exceso de oferta de servicios marítimos competidores extranjeros, lo cual resulta en conexiones directas y más o menos adecuadas con puertos extranjeros. Así la necesidad de crear compañías propias de navegación de altura no existía, y la Seguridad Nacional que requiere de la Marina Mercante para garantizar competitividad al comercio exterior de México y con ello evitar "dumpings" en su contra al tratar de colocar sus productos a precios adecuados en el mercado internacional.

c. Falta de conocimientos del manejo y explotación apropiados de buques.

Se comprende que los varios problemas técnicos, administrativos y financieros inherentes al control del tráfico, la navegación, el mantenimiento y el manejo de la carga en el sector de la navegación, requiere un personal superior administrativamente calificado, capaz de encargarse de las extensas responsabilidades de la gestión. En un país como el nuestro de navegación poco desarrollada es muy difícil encontrar tal personal, por lo que se sugiere enviar al personal que labora en una empresa naviera al extranjero a los países con mayor tradición náutica mediante un acuerdo para aprender de los mismos y regresar pasado el tiempo de entrenamiento para aplicar la técnica aprendida en México.

f. Entrenamiento insuficiente y escasez de personal calificado

en todos los ramos de la industria naviera.

No sólo el personal de a bordo debe ser capacitado pues el amorfo factor humano es decisivo en la navegación ya que la "Lloyd's Register of Shipping" nos dice que la causa principal de los accidentes marítimos se debe a esta causa en un 80%.

También se requiere capacitar al personal de tierra y de los puertos; de la administración de las empresas de tráfico, en las empresas importadoras y exportadoras; abogados maritimistas; liquidadores de averías; ajustadores de seguros marítimos, etc.

La buena navegación de día y de noche, el buen mantenimiento de la maquinaria y del casco dependen en gran parte de la capacidad y el entrenamiento de los oficiales e ingenieros.

La extensión en México de los conocimientos alcanzados, tanto en el terreno administrativo, como en el técnico, es en la actualidad avanzado debido a las Escuelas Náuticas especializadas en tales materias establecidas en Mazatlán, Tampico y Veracruz, las que en la actualidad preparan gente capacitada para el Mar, por lo que tal problema está tratando de erradicarse, de una manera positiva al proporcionar gente nacional capacitada para determinados puestos, la que ha merecido varios elogios tanto nacionales como internacionales.

g. Escasez de facilidades.

Una explotación ineficiente de los puertos y otras facilidades de transporte por agua, un sistema lento y costoso de carga y descarga, fondeaderos inadecuados e insuficientes, una cantidad demasiado reducida de facilidades para tomar carburante, la lentitud de los trámites de la aduana y otras autoridades

portuarias, todo esto ha entorpecido el desarrollo de la navegación. También el retraso en el desarrollo de las facilidades de transporte entre los puertos y su "hinterland" debe haber limitado fuertemente el sistema de transporte por agua.

h. Falta de talleres de reparación adecuados.

Una flota bastante vieja requiere gastos considerables para su mantenimiento: los cascos y maquinaria anticuados y la gran variedad de tipos que presenta la flota mexicana necesitan una mano de obra de gran capacidad técnica y talleres bien instalados.

Vale la pena hacer constar que por iniciativa mexicana se han ido construyendo astilleros modernos con facilidades adecuadas de reparación de buques más grandes, en los puertos de Tampico, Veracruz y otro más pequeño en Salina Cruz, los que tienen gran demanda tanto nacional como internacional, pues se cuenta con grandes facilidades y mano de obra altamente calificada, lo que pudimos constatar en los puertos de Tampico y Veracruz, teniendo tanto buques nacionales como internacionales para reparación, así como construcciones, la existencia de un dique flotante en el Puerto de Tampico, viendo como reparaban y construían buques en el mismo.

Ahora bien, la importancia del mar como ruta de comunicación entre México y las diferentes partes del mundo no ha sido, apreciada lo bastante hasta ahora. Buenos y frecuentes servicios con otros países hacen que México dependa menos de un posible mercado dominante que pudiera imponer precios y condiciones. La

apertura del Canal de Panamá no ha dejado de ejercer una profunda influencia sobre las relaciones comerciales entre México y el mundo de afuera, y ha acercado al país con muchas de las rutas principales del comercio mundial.

Un ejemplo es que la parte Norte del Océano Atlántico ha llegado a ser fácilmente accesible desde la Costa del Pacífico y viceversa, abriendo de esta manera mercados más amplios y fuentes de suministro. Este hecho supera con mucho las pérdidas incidentales, causadas por esto respecto a los Puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y al tráfico transistmico.

En cuanto a esto debemos distinguir entre la navegación de Altura y la de Cabotaje que hemos mencionado en el primer capítulo de este estudio, sólo diremos que ambas son diferentes en cuanto a su carácter y a las posibilidades que presentan para el futuro desarrollo de México, El Cabotaje en algunos casos, no se limita solamente al tráfico a lo largo de la costa mexicana, sino que en esta categoría se incluye también el tráfico con embarcaciones más paqueñas de hasta 2000 toneladas de peso muerto, en el Golfo, el Caribe y con los países de América Central.

Debido también a la situación geográfica se debe hacer una diferencia entre el tráfico costero del Golfo de México y el de la Costa del Pacífico.

De esta manera vemos que los servicios marítimos existentes entre los Puertos de México y los del extranjero, con excepción de los puertos sudamericanos, cuando se les considera desde el punto de vista económico, son bastante adecuados y directos,

habiendo suficiente competencia potencial para garantizar tarifas de flete razonables.

Por lo que concierne al tráfico a Europa y los Estados Unidos y desde estos continentes, las tarifas de fletes son, en comparación con las que rigen para el transporte marítimo, a otros países vecinos o desde ellos, bastante favorables y no parecen justificadas las quejas de que son demasiado altos, mas bien podría decirse de una forma aventurada que son mínimos.

Ahora bien con la expansión y la diversificación de la producción nacional y el mejoramiento de las facilidades del transporte, se puede esperar que bajará la proporción entre el tonelaje de importaciones y el de exportaciones, lo cual se aplica especialmente a la carga general.

A causa de esta tendencia en el desarrollo económico de la agricultura y de la industrialización de México no hay mucho motivo para adoptar aparentemente, el punto de vista muchas veces enfáticamente expuesto de la deseabilidad de la promoción de una navegación de altura mexicana. Lo que es un error pues deberían de hacerse grandes sacrificios para emprender la competencia extranjera; estos sacrificios son demasiado grandes, pero teniendo México la necesidad económica urgente debe implantar su navegación de altura propia.

Además de las razones económicas que tenga un gobierno para poseer y explotar barcos de altura, puede haber para ello motivos políticos y estratégicos, lo que no cabe dentro del presente análisis ya que éste se refiere sólo a cuestiones económicas siendo sólo una mención lo anterior debido a la importancia que

ésta tiene para la Nación.(6)

De esta forma vemos que la actividad marítimo portuaria se ha distinguido en las últimas décadas por una acelerada transformación, consecuencia de una mayor diversificación de la economía mexicana.

La infraestructura de nuestros puertos representa el enlace entre la comunicación marítima y la terrestre, generadora del intercambio de mercancías entre nuestras diferentes regiones y fortalece nuestro comercio internacional.

Esta situación se hace patente en el año de 1990, en el que el Petróleo y sus derivados representaron el 68.39% del tráfico marítimo; los minerales a granel 19.83% y los graneles agrícolas 4.00%; otros fluidos a granel 1.53% y los perecederos 0.23%.

Luego sólo los manufactureros representaron 6.02%, del total de las 169.1 millas de toneladas manejadas, 107.9 millones fueron del comercio exterior el 63.8%. Y el Cabotaje 61.2 millones 36.20%. Como se puede observar sigue siendo el petróleo la principal fuente del comercio exterior del país, pues el petróleo y sus derivados totalizó 74.6 millones de toneladas en el comercio exterior y 41.1 millones el Cabotaje, es decir representó el 67.1% y en el comercio exterior el 69.2%.

De esta manera aunado a los nuevos retos que enfrenta la Nación, se exige una eficiente respuesta en el movimiento y traslado de las mercancías y de los servicios que se prestan en las instalaciones del sistema portuario nacional.

Dare algunos puntos que deben tomarse en cuenta para el desarrollo portuario nacional de una manera resumida :

1.- La redacción de los proyectos de rehabilitación de puertos, dedicando especial atención al mejoramiento gradual de las facilidades para aprovisionamiento de combustibles, agua y las tarifas de estos servicios. Puede añadirse aquí que el renglón por separado más grande del costo corriente de explotación de buque es el aprovisionamiento del combustible, y se comprende que los propietarios de buques están muy interesados en tener precios razonables de este artículo.

México, tiene la ventaja de poseer el control de su propia producción petrolera y por eso puede seguir poco más o menos su propia política de precios.

2.- Debe dedicarse continuamente una atención especial al tiempo que se necesita para cargar y descargar los buques, los puertos que gozan de una buena reputación para el rápido despacho de toda clase de carga son atractivos para el naviero debido a que el buque es más rentable estando en alta mar que en puerto.

El empeoramiento del despacho en todas partes del mundo tuvo su causa principal en las condiciones del trabajo. Un caso especial del trabajador portuario y su problemática lo es el de Veracruz y su famosa requisa, sobre todo el problema de los "cuijes", que era toda una mafia laboral, llegando a dañar de tal manera el prestigio del puerto que fue necesario el tomar medidas drásticas.

En la actualidad debido y a consecuencia de la política del presidente Carlos Salinas de Gortari, se plantea y se practica en el puerto de Veracruz la política de "la privatización de puertos", donde el presidente de la Comisión de Comunicaciones y

Transportes de la Cámara de Diputados, Francisco Dávila Rodríguez, justificó la privatización de los puertos marítimos mexicanos y dejó entrever que, en breve desaparecerá el fondo para el Desarrollo Portuario (Fondeport), agregando que el personal que quede desempleado en el sector, representará "mano de obra altamente calificada para los nuevos concesionarios".(7)

Todo esto es parte, de la apertura plural que ha emprendido nuestro país, que ha entrado de lleno a una economía global y de competencia. Es por ello que se ha adoptado un modelo económico de desregulación y una política de privatización de algunos servicios para que los empresarios privados lo hagan ahora con tecnología de vanguardia.

El Diputado Priísta Francisco Dávila Rodríguez aseveró que la privatización de los puertos era necesaria y de hecho la comisión que preside está a favor, pues ello permitirá una mayor oferta de servicios y competitividad entre los diversos, concesionarios.

Al elevarse la competitividad y la productividad subrayó, ello redundará en abatimiento de los costos para los usuarios y se trabajará bajo un marco en que la oferta y la demanda regularán los precios.(8)

Dávila Rodríguez desestimó el problema del desempleo que pudiera derivarse en el sector, al señalar que "seguramente se les contratará en diferentes condiciones de trabajo" ventajosas para todos ellos pues, asentó, "conocen a fondo los problemas que van intrínsecos en la operación portuaria". Asimismo, informó que con el fin de conocer puntualmente como se dará la privatización en los puertos, así como contar con el anteproyecto de ley de

las comisiones de Marina y Comunicaciones se reunirán transportación marítima próximamente con funcionarios de primer nivel de las secretarías de Hacienda y Crédito Público, y de Comunicaciones y Transportes (9).

Debemos señalar algo muy importante y que debe ser tomado en cuenta por estos diputados que todo hacen menos legislar, pues es gente sin experiencia ni estudio muchas veces en el ramo, que sólo aprovecha las oportunidades en su beneficio. Que la transformación portuaria debe comprender tres aspectos fundamentales, es decir desregulación, descentralización y privatización, pero esta misión debe ser encomendada a gente experta en el Derecho Marítimo, así como tomando la opinión de los involucrados en el negocio marítimo, que pasan a ser los más afectados en estos casos.

A continuación daremos un ejemplo de los efectos de la privatización de una empresa privada como lo es Astilleros Unidos de Veracruz, S.A de C.V. (AUVER) y la visión que tiene un empresario en el negocio del ramo, como lo es Félix Cantú Ayala, presidente de la Empresa, al señalar: "pienso que con la experiencia que tenemos en el ramo de las construcciones costa afuera, en la empresa, podemos, en unión de Auver no sólo duplicar sino multiplicar los trabajos, en los cuales nuestra labor es relevante. Además, porque contamos con el personal técnico y administrativo para manejar adecuadamente a Astilleros Unidos de Veracruz y sacar adelante la empresa, siempre y cuando contemos adicionalmente con el respaldo económico y de tecnología avanzada.

AUVER, es considerado el astillero más grande del país y uno de los más importantes del continente, AUVER ha vivido una situación penosa después de su privatización, que lo han puesto en el ojo del huracán y al borde del colapso.

Situado en el Islote de San Juan de Ulúa, en el Puerto de Veracruz, en una extensión de 475 mil 700 m cuadrados, AUVER se niega a desaparecer.

Además de su situación geográfica privilegiada y de intenso tráfico marítimo, el astillero cuenta con una infraestructura para la construcción de buques de hasta 80 mil toneladas de peso muerto (TPM) así como capacidad instalada para construir módulos y componentes de plataformas costa afuera, complementado con la tecnología necesaria para realizar reparaciones a flote de toda clase de equipos semisumergibles, entre otros.

A continuación daremos un breve bosquejo de los errores que se cometieron, y que colocaron al astillero en una situación peor de la que lo recibieron en 1991 de manos del Estado, y esperando no sean cometidos por otros empresarios en su perjuicio.

1.- Se hicieron nombramientos que recayeron en personal técnico extranjero, que desconocía como manejar una empresa mexicana, y que, para empezar, no hablaba español;

2.- Se mantuvo una planilla de personal muy elevada, tanto de confianza como de obreros, la cual no justificaba su tamaño para los volúmenes de trabajo que tenía el astillero, y menos el elevado costo fijo que esto representaba;

3.- Asimismo, se manejó la empresa a larga distancia y se perdió el control sobre la misma.

Aquí cabe hacer notar que se contrataron varios asesores extranjeros con elevados sueldos, quienes únicamente visitaban en forma esporádica el astillero.(10)

Así vemos que el proceso de transición de la economía nacional exige de una mayor competitividad, la cual sólo se puede obtener con unidades productivas adecuadas y equipadas así como el total abatimiento del rezago tecnológico; asimismo debe hacerse una labor de convencimiento con los trabajadores señalándoles finalmente que un cambio de actitud finalmente tendrá como resultado un beneficio creciente y contribuirá en gran escala a la prosperidad general, será una de las más importantes tareas del gobierno en sus esfuerzos para alcanzar este fin. Serán necesarios para ello largas y repetidas negociaciones con los trabajadores y sus dirigentes y, asimismo, una propaganda adecuada.

Se requiere una labor eficiente de todos los funcionarios del gobierno cuya tarea se relaciona con la navegación y el manejo de la carga: Prácticos, médicos, empleados de los puertos y la aduana, etc. Aumentar la eficiencia, mejorar el servicio ofrecido al público, y crear un alto concepto de la moralidad profesional.

Las facilidades de dique seco y de reparaciones deben proveerse lo mismo en la Costa del Golfo, como en la del Pacífico.

Además de dedicar una mayor atención al sistema de luces, boyas iluminadas y balizas a lo largo de las costas de México.

Debemos aplicar los cambios enunciados a la Marina Mercante para una mejor productividad, y adoptar en lo sucesivo una

política general adecuada tendiente a atraer la navegación extranjera. Hay muchos modos y maneras, además de la oferta de carga suficiente, para estimular a los navieros a que orienten sus rutas hacia los puertos de México.

Todo esto nos hace ver que es necesario incrementar nuestra marina mercante, para captar las divisas fuertes que actualmente salen a través del pago de fletes marítimos a pabellones extranjeros, dinero que se podría invertir en el desarrollo económico del país. Para ello debemos fomentar el desarrollo de las empresas armadoras existentes y auspiciar la creación de nuevas, a fin de poder participar en un mayor porcentaje dentro del volumen de carga de altura y lograr que en los próximos años pudiésemos controlar al máximo nuestro comercio exterior en buques nacionales y claro está que el 100% del tonelaje de cabotaje fuese manejado en unidades mexicanas.

Por otra parte nuestro tonelaje marítimo no nos permite captar nuestra carga del comercio exterior, así, como la de cabotaje, por falta de espacio y bodega como se dijo con anterioridad, se requiere de 5.5 millones de toneladas de registro bruto y sólo tenemos alrededor de 1.3 millones de toneladas si agregamos a las 884,000 T.R.B. que tenemos en nuestro pabellón las que tenemos en pabellón de Libre registro o conveniencia.

Por otra parte, al establecer sendos controles burocráticos se provocará a la larga el encarecimiento del transporte, y por supuesto el congestionamiento portuario, ya que las cargas tendrán que esperar necesariamente el buque mexicano para no incurrir en las sanciones elevadas que se establecen en los citados

ordenamientos, además de que se frenarán, como consecuencia las exportaciones de nuestros productos.

Además de que a través del contrato de locación, un nacional podrá aprender y conocer el negocio marítimo, sin arriesgar mucho, como lo sería al tener que comprar un buque para caer dentro de la hipótesis que establece la ley.

Debemos recordar que a través de este sistema se han construido las grandes empresas armadoras que hoy día conocemos.

México, en este sentido debe seguir el ejemplo de las grandes naciones marítimas que consideran necesario dar ayudas o subsidios a sus marinas mercantes, pues saben que con ello, están favoreciendo el bienestar nacional y mejoran su balanza de pagos. Por otra parte, México, auxilia el incremento de sus exportaciones, especialmente de productos no tradicionales.

Es así que el Gobierno Federal debe promocionar el desarrollo de la marina mercante y apoyar el desarrollo económico, ya que de esta manera favorece el comercio exterior del país.

3.2 Proyección Internacional en el Comercio Exterior.

La actividad económica y el desarrollo de los transportes van mano a mano, pues el elevado nivel de vida actual depende de los transportes eficientes. El costo de movilización de los fletes por medio de los distintos modos de transportación difiere grandemente. En general el medio de transporte más costoso es el de los porteadores humanos, por supuesto, los costos de acarreo

de la carga, dentro de cada uno de los transportes, varía grandemente con el tonelaje que se moviliza, la distancia, las clases de mercancías y el número de servicios competidores disponibles en una zona determinada, el costo por tonelada kilómetro es menor en las grandes distancias, también es menor para un cargamento de volumen como lo es el carbón, el mineral de hierro, el petróleo, la roca caliza, la arcilla, grava, trigo, maíz y otros productos por el estilo que para toda clase de cargas empacadas y para productos de fácil descomposición para los cuáles se necesita una entrega rápida.

La tecnología puede revolucionar la eficacia de la transportación por agua. Remolcadores accionados por medio de motores diesel y lanchones pueden mover grandes tonelajes de mercancías voluminosas a un precio muy bajo.

El comercio internacional es una de las actividades más importantes del hombre, es un aspecto importante de las relaciones de un país con otro, también está estrechamente relacionado con los elementos de la política exterior de las naciones. Los pueblos practican el comercio para obtener mercancías que ellos no pueden producir por sí mismos o bienes de consumo que pueden comprar en otras partes a un costo más bajo del que pueden producirlas.

Las condiciones que afectan la clase, calidad y cantidad de las mercancías que entran a formar parte del comercio internacional son muchas y relativamente complicadas, la mayoría de las veces el comercio es el resultado de una combinación de condiciones. El grado en que un país se dedica al comercio

internacional está relacionado con su posición en el globo terrestre y con su área.

La posición es responsable del per cápita comercial elevado, en muchas zonas pequeñas que poseen pocos habitantes y pocos recursos, pero que realizan funciones comerciales especiales, ejemplo de lo anterior son los grandes puertos de Singapur, Aden y Gibraltar.

Muchos países tienen necesidad de comerciar con pueblos y regiones geográficas físicamente diferentes, dicho comercio puede ser más o menos permanente, siempre que los recursos básicos sean debidamente administrados. Con los desarrollados sistemas de transportes y comunicaciones, no hay pueblo que desee privarse de los beneficios del comercio exterior, la mayoría de los pueblos se dan cuenta más que nunca que sus niveles de vida dependen de una participación cada vez mayor en el comercio internacional.

Otras características del comercio internacional son: La etapa de desarrollo económico de una nación, la riqueza del pueblo de una nación, las inversiones extranjeras, las alianzas políticas, comercio de gobiernos individuales y las regulaciones financieras, convenios comerciales internacionales, bloques económicos, el carácter nacional y las costumbres, la propaganda y otras, influyen no sólo sobre el comercio total de un país aún más deciden sobre el destino económico de una nación.

Es bien sabido que el ingreso per cápita y por tanto el poder de compra de un pueblo es más alto en las naciones adelantadas técnicamente, especialmente en la América del habla inglesa y en los países de Europa, los angloamericanos y los europeos de la

parte occidental hace tiempo que vienen invirtiendo sus ahorros en acciones y bonos de corporaciones y esto ha proporcionado capital de desarrollo para investigación, experimentación, ampliación de las fábricas, mejoras en los equipos y promoción de las ventas. La industria en estos países está en relación principal con las importaciones.

Un pueblo que tenga un ingreso per cápita elevado fácilmente gasta dinero no sólo para cubrir sus necesidades más básicas, sino también en otros artículos convenientes y en lujos.

El ingreso per cápita y, por lo tanto, el poder de compra individual de la mayoría de los pueblos de Asia, América Latina y Africa, no promueven un per cápita elevado del comercio extranjero. Estos pueblos no tienen el dinero para comprar una gran variedad de productos.

Una de las fuerzas más poderosas que influyen en el comercio exterior son las alianzas políticas y los controles sobre el comercio que ellas engendra.

Existen tres razones principales por las cuales un país pone restricciones a su comercio internacional:

- 1.- Para corregir lo que se llama déficit en la balanza de pagos.
- 2.- Para proteger sus industrias nacionales contra la competencia de bienes procedentes del extranjero. y,
- 3.- Para obtener rentas.

La balanza de pagos y la balanza comercial son fenómenos diferentes; la última tiene que ver sólomente con el valor de las exportaciones y las importaciones, en cambio la balanza de pagos comprende todas las transacciones financieras del país con el

exterior, tales como las inversiones en negocios en países extranjeros, los servicios de embarques, el dinero gastado por turistas en países extranjeros, los costos de la ayuda al exterior y los programas de mantenimiento de fuerzas armadas y otros.

Una balanza de pagos deficitaria ocurre cuando el total de los pagos que se realizan al exterior de un país por concepto de las importaciones y de los varios servicios mencionados con anterioridad, son mayores que los pagos que ingresan por concepto de las exportaciones y los otros arriba mencionados.

Muchos gobiernos protegen sus industrias internas imponiendo derechos de importación, llamados aranceles protectores, sobre mercancías extranjeras competidoras. Este impuesto o arancel protector puede ser un porcentaje del valor de la mercancía importada. Generalmente se establece a un nivel lo suficientemente alto para estimular a los clientes a comprar producto fabricado en el país, en vez de producto similar procedente del extranjero.

Muchos países pequeños con pueblos que tienen un nivel de vida más bajo, y sin una base amplia de impuestos, comunmente imponen contribuciones, derechos de aduana, tanto sobre las importaciones, como sobre las exportaciones, con el fin de que el gobierno perciba rentas. Generalmente dichos derechos son más elevados sobre productos de lujo o competitivos, que sobre otros, dichos derechos no pueden ser tan elevados sobre exportaciones de una mercancía, al grado de que reduzca grandemente la exportación de la misma en competencia con países que no imponen tales

contribuciones.

Otros países utilizan diversos medios para limitar las importaciones y para aumentar las exportaciones, estos son:

- 1.- Exigiendo, licencias de importación para permitir la importación de sólo cantidades o valores específicos.
- 2.- Fijando cuotas para limitar el volumen o valor de las importaciones;
- 3.- Otorgando subsidios a los exportadores para estimularlos a aumentar las ventas al exterior;
- 4.- Cambiando el valor de su moneda, de modo que los productos que deseen exportar cuesten menos en otros países o para que las importaciones cuesten más y, por lo tanto se reduzcan,
- 5.- Imponiendo embargos sobre ciertos productos debido a enfermedades o plagas existentes en países extranjeros.

Así los aranceles y otras regulaciones al comercio, tienen grandes efectos en el comercio internacional.

Muchos artículos hasta ahora poco conocidos han llegado a ser importantes en el comercio, en gran parte debido a la propaganda. Con lo que varios gobiernos gastan millones de dólares anualmente para el mantenimiento de servicios consulares en el exterior y oficinas especiales para la promoción del comercio existente y el desarrollo de nuevas posibilidades.

En México, debido a su gran extensión territorial se da un comercio algo mayor con los Estados Unidos. Este país vecino, absorbe alrededor de las tres cuartas partes del comercio exterior mexicano, actualmente del total de las exportaciones de petróleo y sus derivados de México al exterior el 51%

correspondió a Estados Unidos.(11)

Ahora bien, la política exterior en México, como toda política, responde a circunstancias internas y externas del país. Ambas han cambiado radicalmente en los últimos años.

En los últimos años se ha aplicado una estrategia de diversificación e intensificación de la presencia internacional de México. Ello ha llevado al desarrollo de nuevas habilidades diplomáticas y consulares en los campos bilateral y multilateral.

En estos años México ha mantenido una presencia en el mundo activa, responsable y útil para nuestros intereses. Sin embargo, el cambiante contexto internacional se ha acentuado. Las razones son múltiples, algunas de ellas son:

-El fin de las expectativas de un "Nuevo Orden Internacional" que algunos anunciaron al ver el derrumbe de la ex-Unión Soviética.

-El aumento de la polarización del ingreso durante la última década, y la dolorosa persistencia de la pobreza extrema en algunas regiones del mundo.

-El surgimiento de nuevos conflictos nacionales, étnicos y religiosos, particularmente en Los Balcanes y en Europa Central y del Este.

-La caída del producto mundial, que decreció en 1991, por primera vez en más de cuarenta años.

-La ya prolongada contracción económica en los principales países industrializados del mundo.

Y, más recientemente:

- La elección de un nuevo presidente en la mayor economía y única

superpotencia militar del planeta, que inició dando fin al neoliberalismo Reganiano de la década 1981-1991, que incluye el gobierno del presidente Bush.

Además, el Papa Juan Pablo II en un Emidica "Cente Simus Annus" señala que el neoliberalismo ha enriquecido más a los ricos y empobrecido más a los pobres.

- Las dificultades de la Comunidad Europea para ratificar el acuerdo de Maastricht.

- La crisis en las negociaciones de la Ronda Uruguay del GATT, que se presenta como una abierta y agresiva guerra comercial entre Estados Unidos y Europa.

- El fin de la ilusión que atribuyó al imperio del mercado y de las políticas monetarias la solución definitiva de todos los problemas económicos.

La atmósfera de incertidumbre internacional se ha acentuado en los últimos días. La crisis de las negociaciones entre Estados Unidos y Europa, en el marco del GATT, y las dificultades del primer ministro británico para lograr la ratificación del acuerdo de Maastricht por el Parlamento Inglés, no sólo dos elementos adicionales al ambiente de inquietud y frustración que prevalece.

Otro desequilibrio, más de fondo, es el fin de la ilusión que atribuyó al imperio del mercado y del manejo monetario la solución definitiva de todos los problemas económicos.

El agotamiento de la política económica de los años ochenta en el Reino Unido y el triunfo de Clinton en los Estados Unidos, son sólo dos muestras de la inconformidad creciente contra los resultados sociales de esas políticas económicas. Políticas que,

por otra parte, se han aplicado sólo a medias en varios de los países más industrializados, incluido Estados Unidos.

En algunos países de menor desarrollo del Sudeste Asiático y de América Latina empiezan a ocurrir cosas sorprendentes.

Los países asiáticos, impulsados por las tecnologías y las inversiones japonesas están logrando, incluida China, tasas de crecimiento de sus productos correspondientes altas y sostenidas. Con estrategias poco ortodoxas basadas en una franca acción impulsora del Estado, resguardadas por fórmulas proteccionistas, sui géneris y estimulando resueltamente el crecimiento de sus mercados internos, estos países crecen a un ritmo de dos a cuatro veces mayor que el de las economías de Europa o América.

América Latina, por su parte, aplicando con mayor rigor y disciplina los modelos ortodoxos ha logrado superar ciertos desequilibrios heredados de la década de los 80 y ha logrado avances para estabilizar sus economías y crecer.

Pero hasta que punto puede y debe llevar América Latina su "buen comportamiento", cuando los países más desarrollados se traban en discusiones y amenazas comerciales que han paralizado a la Ronda Uruguay. ¿Hasta dónde se puede dar ejemplo de buena conducta comercial cuando las grandes economías del mundo, incluidos Japón y Estados Unidos, anuncian subsidios multimillonarios para respaldar sus economías y sus exportaciones, y siguen viviendo con déficits públicos que, en el caso estadounidense y de varios países europeos, los han convertido en importadores de capitales en vez de exportadores, como les correspondería por su nivel de desarrollo?

Sin embargo, no estamos aislados en el planeta. Ni podríamos sustraernos a los efectos de una generalizada declinación económica mundial, y menos aún de una franca guerra comercial.

La política exterior de México, persiste la tendencia a dejar en manos de las grandes potencias el manejo de los grandes problemas. Estas incluso, pretenden hoy en algunos casos, influir en -o incluso resolver desde afuera- las cuestiones internas de los países de menor tamaño y peso. Se ha cambiado de lenguaje y ahora se habla de "injerencia" para evitar el término de intervención. Por eso México, ha sido y seguirá siendo defensor de vanguardia del Derecho Internacional y, particularmente, de dos principios fundamentales del mismo; La igualdad Jurídica de los Estados y la No Intervención.

Basta revisar la lista de motivos que causan la incertidumbre actual, para observar la incapacidad de las grandes potencias en el manejo de asuntos que han tomado o que se han dejado en sus manos.

Predican criterios económicos y recetan medidas que ellas no respetan ni cumplen. Su discurso habla de la libertad comercial, la economía de mercado y del equilibrio de las finanzas públicas.

Pero ellas practican el proteccionismo, cada una con su propio estilo, formas y mecanismos, deforman el mercado con subsidios y maniobras, tienen frecuentemente déficits públicos colosales y, consecuentemente, deudas y recesiones que, por la magnitud de sus economías, afectan el mundo entero.

Por ello, los países de nivel medio que estamos actuando con responsabilidad tenemos el deber de una acción internacional

independiente y más activa. No podemos quedarnos con los brazos cruzados, contemplando como las economías del mundo -Estado Unidos, La Comunidad Económica Europea y Japón- se apoderan del GATT, interrumpen las negociaciones de la Ronda Uruguay e inician lo que puede constituir una verdadera guerra comercial que afecte a todos.

De esta forma Brasil al caer el presidente Collor de Mello dejó de lado el sistema mexicano, que seguía y suspendió la privatización de sus empresas, y sostuvo un sistema de empleo para evitar el desplome y aumento del desempleo, etc. Ello le favorecerá más que a México, ante el cierre de Estado Unidos al "neoliberalismo".

México, al ver esta reacción de Brasil, debería tomar cartas en el asunto, y no estar soñando e imaginando un nuevo liberalismo y reformismo social, pues la política que está aplicando, como estamos viendo lejos de aumentar las fuentes de empleo las está recortando y aumentando más la inflación y el desempleo, ejemplo más claro no puede ser mas que el de la banca.

En este contexto en el que se mueve nuestro país, con una política exterior sólidamente cimentada en sus principios históricos, claramente orientada por los seis objetivos que se establecieron en 1989 y con una bien definida estrategia de diversificación e intensificación de su presencia en todo el mundo, México actúa con firmeza y eficacia sin pretensiones injustificadas ni movimientos innecesarios, nuestro país ha logrado defender sus posiciones e intereses y trata de aprovechar las oportunidades que ofrecen los cambios y las transformaciones

del entorno global, aunque en este punto sugiero que sea más cautelosos.

Sin embargo, no basta con eso, México, no puede aislarse de las incertidumbre y los riesgos del mundo. Por eso se participa activamente en los organismos multilaterales y en los foros en donde se analizan y a veces incluso se resuelven los grandes problemas mundiales.

México continuará actuando con dinamismo, energía y responsabilidad en el escenario internacional. Queremos un mundo menos polarizado, más equilibrado y justo. Queremos una comunidad internacional más democrática. En la actualidad se trabaja para colaborar en la construcción, no del "Orden Internacional" de las grandes potencias, sino del mundo más equilibrado y justo, y con mayor bienestar y seguridad.

México continuará trabajando prudente, pero resueltamente, en la construcción de un sistema verdaderamente democrático, en donde se respete cabalmente el principio de la igualdad jurídica de los Estados. Un sistema que acate el Derecho Internacional y que contribuya a la erradicación de la pobreza extrema, el hambre y la actual preminencia de unos Estados sobre otros en los organismos multilaterales.

Para México, la intención de conformar instancias supranacionales que pretendían imponer modelos sociales y políticos es absolutamente inaceptable. Como lo es el supuesto "Derecho de Injerencia", pues nada justifica la vulneración del Derecho Internacional, así como la soberanía de las naciones.

Estos son sólo algunos de los criterios con los que México se

maneja hoy en el mundo. En estos momentos cruciales lo fundamental para México es aprovechar las oportunidades que se le presenten, disminuir en lo posible, los riesgos y peligros que pudieran surgir.(12)

En este orden de ideas, daremos la visión de una de las empresas navieras más importantes del país llamada Transportación Marítima Mexicana, pues es indudable que un fenómeno como el de la desaceleración económica que vive en la actualidad el país afecta indiscriminadamente a todas las unidades productivas que participan en la economía nacional.

Sin embargo, puede decirse que el impacto es diferente para cada empresa, como la que se ha mencionado, pues ésta ha sabido aprovechar el momento y salir airosa, ya que Transportación Marítima Mexicana (TMM) presidida por José Serrano Segovia y dirigida por Francisco López Barredo.

Esta empresa que se iniciara hace treinta y cinco años, ha sabido sortear los dramáticos cambios que se han registrado en los últimos años, en términos económicos tanto a nivel interno como externo, y las rápidas reacciones de Francisco López al mando de la misma los mantiene a la vanguardia y con un rumbo claro.

Nos damos cuenta que el reto no es fácil, si se considera que la Marina Mercante esta en el "ojo del huracán", como hemos mencionado con anterioridad, ante la acelerada "globalización" de la economía internacional y el inusitado crecimiento de los intercambios comerciales y la intensa competencia mundial que todo ello implica, podemos ver que la previsión de Francisco

López se adelantó a los acontecimientos que si bien ya se adivinaban aún eran inciertos, y con los buenos resultados obtenidos en sus estados financieros del primer semestre, José Serrano Segovia y Francisco López, decidieron colocar de una forma mixta internacional en el New York Stock Exchange, (9 de junio de 1992), convirtiéndose en la primera empresa mexicana que cotiza en el NYSE.(13)

TMM es la empresa naviera más importante de América Latina y una de las 30 más grandes del mundo. Cuenta con una flota de 21 buques con capacidad para 504 mil 941 toneladas de peso muerto o 16 mil 689 contenedores; una red de empresas especializadas en las diversas áreas de transporte internacional que enlazan a México con 35 países por medio de 150 puertos del mundo; mantiene una planta laboral de dos mil 909 empleados y cuenta con oficinas de representación en Houston y Los Angeles, en E.U.; Alemania y Japón. En México tiene 21 oficinas comerciales en las principales ciudades y puertos nacionales.

Bajo la filosofía de "Todo cabe en un barquito", los dirigentes de TMM han integrado servicios de transporte, tanto marítimos como terrestres, de tal forma que pueden brindar servicio a sus clientes desde el punto de origen hasta su destino final.

Así, la visión, previsión y rápida reacción, llevaron a TMM a lograr en los primeros nueve meses una utilidad neta de 30.3 millones de dólares, e ingresos totales por 340.6 millones de dólares.

Ahora bien, por otro lado, existen organismos en la actualidad

de apoyo al comercio exterior en nuestro país, como lo es la Cámara Nacional de Comercio de la ciudad de México, que va a ser la institución empresarial que brinda servicios de asesoría a todos los empresarios afiliados, en este caso cuenta con una dirección de comercio exterior, el que a su vez se divide en:

Departamento de Servicios al Comercio Exterior, que brinda asesoría sobre:

- Aspectos operativos de la importación y exportación.
- Política comercial y financiera.
- Clasificación arancelaria.
- Operación aduanera y otros aspectos relacionados con el comercio exterior.

Gestiona todo tipo de autorizaciones requeridas por el Gobierno Federal y para poder operar en los mercados internacionales; proporcionando formatos actualizados con sus instrucciones para su llenado, y dándoles seguimiento hasta su resolución.

- Expide certificados de origen.

Legaliza facturas, listas de precios y otros documentos necesarios para la comercialización de productos en los diferentes mercados internacionales.

Emite mensualmente el boletín de información relevante sobre comercio exterior, que difunde noticias sobre la política comercial.

Informa sobre los principales aspectos relacionados con el comercio exterior: Estadísticas. disposiciones legales y actividades en los distintos foros nacionales.

Elabora análisis y estudios sobre comercio exterior.

Proporciona servicios y agilización de trámites en la Sala "E" de vuelos internacionales, y en las instalaciones de la misma aduana del aeropuerto de la ciudad de México.

Departamento de la Asociación Iberoamericana de Cámaras de Comercio.(AICO)¿

Informa acerca de perfiles de mercado, situación arancelaria y regulaciones para exportar a 140 países. También informa actualizadamente sobre las principales variables económicas de los 22 países de la AICO, interrelaciona a empresarios miembros de las 400 cámaras de comercio iberoamericanas con las que existe comunicación. Otorga cartas de presentación al empresario que quiera negociar con cualquiera de los 22 países en la AICO.

Localiza canales de comercialización en los países miembros de la Comunidad Económica Europea. En conjunto con diversos organismos nacionales e internacionales, públicos y privados, organiza seminarios y cursos de capacitación sobre temas relevantes.

Defiende y promueve la iniciativa privada y el libre comercio como las mejores alternativas para el desarrollo económico y el bienestar social.

Departamento de Relaciones con Organismos Internacionales.

Participa en la Comisión Mixta para países y procesos de integración para definir criterios generales en la negociación de los acuerdos comerciales de México con los países de la ALADI, GATT, y UNCTAD. Informa y recaba la opinión de los socios de CANACO, en relación a los productos de su interés para que sean

considerados en acuerdos comerciales así como en los sistemas generalizados de preferencias de los países industrializados. Asesora sobre los productos incluidos en los diversos acuerdos que ha negociado México, a fin de que el comerciante aproveche los beneficios existentes. Presenta ante la Comisión Mixta para la Promoción de las Exportaciones (COMPEX), las dificultades de los asociados, que afecten sus exportaciones.

Contribuye a establecer posiciones conjuntas del sector privado, en la cordinadora de organizaciones empresariales de Comercio Exterior (COECE), especialmente respecto a la eventual, firma del Tratado de Libre Comercio, México, Estados Unidos y Canadá.

Relaciona a los empresarios de las Cámaras binacionales establecidas en nuestro país con los de esta institución.

Establece convenios con cámaras en el extranjero, a fin de que los asociados en la CANACO, tengan apoyos cuando viajen al exterior, e incrementen sus lazos comerciales.

Departamento de Promoción al Comercio Exterior.

Proporciona información computarizada sobre ofertas, demandas y precios internacionales, difunde las demandas, ofertas y licitaciones que se reciben del extranjero. Informa sobre las publicaciones recibidas de entidades públicas y privadas en diversas partes del mundo. Elabora perfiles de mercado con información básica como, requisitos gubernamentales, aranceles, precios y canales de distribución. Difunde mensualmente información comercial sobre disposiciones legales en vigor y aspectos técnicos y promocionales, útiles para los asociados.

Asesora apoya a los socios de Cámara para participar en ferias y exposiciones.

Organiza encuentros de negocios con empresarios del exterior cuando visitan el país. Edita el Directorio de Importadores y Exportadores a fin de promover las demandas y ofertas de los asociados. (14)

Ahora bien, la globalización de las actividades productivas y la interdependencia económica y política son aspectos que se sustentan en la DIT (División Internacional del Trabajo) y que tienen su más clara manifestación en la estructura del comercio mundial.

Las exportaciones de los países desarrollados hacia los industrializados han sido históricamente, en su mayor parte, exportaciones de materias primas, mientras que por el contrario, las exportaciones de los países industrializados hacia los subdesarrollados, han sido productos manufacturados.

En los últimos años esta relación tiende a revertirse, en algunos casos los países subdesarrollados participan en la elaboración de productos industriales mientras que los países desarrollados producen materias primas, sobre todo alimentos básicos, para cubrir los déficits de los países periféricos. Lo anterior no implica que los países subdesarrollados están ocupando el papel de los desarrollados, sino que el sólo enfoque por naciones nos muestra el trasfondo de las relaciones comerciales, para ello es necesario analizar el papel de las empresas transnacionales que en sus relaciones de producción y comercio permean las fronteras nacionales y establecen las

verdaderas relaciones de carácter global.

En este caso el comercio exterior no es simplemente el intercambio de mercancías entre dos economías nacionales, sino más bien el resultado concreto de la utilización consciente y planificada de la División Internacional del Trabajo por las empresas trasnacionales, son éstas las que integran la producción mundial y aprovechan las ventajas comparativas de cada región para competir en los mercados globales.

Para estos efectos, La aplicación del semáforo fiscal a las exportaciones mexicanas constituye una práctica que impide el avance al comercio exterior; el déficit de la balanza comercial se aplica a partir de la excesiva complejidad de los trámites necesarios para sacar los productos mexicanos al comercio exterior, con los que se sugiere la eliminación de los trámites en las aduanas para poder exportar e importar.

Por las razones anteriores, las franquicias representan una avenida muy importante para la modernización de diversas actividades productivas y comerciales en nuestro país. Es por ello que el gobierno busca facilitar la expansión tanto de franquicias mexicanas que se desarrollen en nuestro país e incluso se exporten, como de franquicias extranjeras que deseen expandirse e invertir en México. Antes de la expedición del nuevo Reglamento la Ley en materia de Transferencia de Tecnología, el desenvolvimiento de las franquicias en México, se veía obstaculizado en grado considerable por las disposiciones legales y reglamentarias que venían aplicándose por parte del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología.

En efecto, el hecho de que en un contrato privado, por medio del cual se transfieran conocimientos técnicos, se emitieran cláusulas que impusieran al adquirente restricciones en lo relativo al territorio en el que éste podría vender los productos o prestar los bienes o productos que produjera, era motivo para que la inscripción de dicho contrato en el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología fuera negada por las autoridades respectivas.

De igual modo, se negaba la inscripción de los contratos en los que, además de la transmisión de los conocimientos técnicos se estipularan cláusulas por las que el adquirente de la tecnología se obligaba a comprar determinados equipos de producción o insumos del mismo proveedor de la tecnología.

En forma similar, se negaba la inscripción de contratos en los que el licenciante de una marca imponía al licenciataria la obligación de admitir su supervisión en lo tocante a la administración del negocio al que se licenciaba el uso de la marca.

Resulta claro que la prohibición de registrar contratos en los que estuvieran presentes este tipo de cláusulas, entorpecía el desenvolvimiento de las franquicias en nuestro país, puesto que la ausencia misma de estos negocios están contenidas en un paquete, una serie de derechos y de obligaciones, entre las que generalmente se encuentran definiciones respecto de los territorios en venta, adquisición de equipos e insumos y supervisión de los métodos administrativos u operativos de los franquisitarios.

La desregulación efectuada a principios de 1990 en materia de tecnología liberó los obstáculos anteriores, provocado por reglamentaciones propias de otra época y que en la actual resultan excesivas, asimismo, la desregulación erradicó la intervención discrecional de la autoridad en la negociación y en el registro de los contratos.

Debemos entender que en este sentido la importancia que le reconoce la administración actual de las franquicias, como elemento para la modernización de las actividades de producción y comercialización de bienes y servicios, se basa en varias características muy atractivas que tiene esta nueva forma de hacer negocios.

Tal vez uno de los síntomas más evidentes del proceso ahora denominado como de "Globalización" del o de los mercados.

Que no es otra cosa que el viejo y conocido mecanismo de internacionalización del capital que tiene mil y una caras y está en constante transformación, se manifiesta a través de concesiones y licencias para uso de marcas, tecnologías o métodos y procedimientos administrativos, uno de cuyos modelos relativamente modernos y extendidos es el de las "Franquicias", lo que comenzó como un brillante experimento transnacionalizador, que revolucionó los métodos de exportación de capitales hasta entonces utilizados, se ha convertido en el prototipo de la modernidad y de los buenos negocios, principal, aunque no únicamente, en comercio y servicios.

En términos llanos, una franquicia originalmente estaba limitada a exenciones aduaneras reservadas para los Estados; que

se ha ampliado- merced a la agudización de la "injerencia privada", en todas las actividades económicas a los particulares.

Insistimos que no es otra cosa más que una forma muy exitosa para que sus impulsores exploten mercantilmente, una idea, descubrimiento o invención debidamente protegidas por las leyes internacionales, que amparan a la "Propiedad Intelectual" en cualesquiera de las apariencias que ésta adquiera, tales como marcas, patentes y otros productos similares, técnicamente clasificados como bienes intangibles.

A cambio del "Derecho de Uso" de dichos bienes, el arrendador o usuario paga una iguala, sin prescripción definida, o sea de duración renovable, sin límite de tiempo al arrendador de los mismos, además del enganche o pago inicial.

Con la abrogación de la Ley de Transferencia de Tecnología en junio de 1991 y con la promulgación de la nueva Ley de Propiedad Industrial, México pasó de ser uno de los países más regulados en el área de franquicias a ser uno de los más avanzados.

La legislación común sostiene el principio de la libertad contractual. Este consiste en que las partes tendrán derecho a obligarse, mediante la celebración de un contrato, en los términos y condiciones que éstas consideren más adecuadas a sus intereses.

La Ley de Transferencia de Tecnología, que regulaba el contrato de franquicia, en lo que toca a la mayoría de sus cláusulas más importantes, representó una limitación a dicho principio.

Así las partes de un contrato de este tipo no podían estar en

libertad de acordar el pago de una regalía que se considerara excesiva, pactar un periodo que se considerara irrazonable o acogerse a la competencia de un tribunal extranjero sin que la autoridad estuviera en condiciones de negar el registro de un convenio.

Actualmente, de acuerdo a lo dispuesto por la ley de propiedad industrial, existe a cargo del franquiciante únicamente la obligación de dar a conocer información relativa a la franquicia, en algo que se antoja como elemental.

Así los franquiciantes que hacen negocios en el país, tienen la obligación de darle a conocer a quiénes están dispuestos a invertir su capital y su tiempo en una franquicia, información que le permita saber más del estado que ésta guarda.

Como fuerza económica y social, la franquicia, con sus marcas, procesos estandarizados y fácil penetración en el mercado, hará del sistema productivo y de distribución uno que sirva mejor a los intereses de los consumidores.

Asimismo, es de esperarse que, cada vez mas, un gran número de negocios independientes tienden a evolucionar y desarrollarse por medio de un sistema de franquicias, cambiando sus métodos mercadológicos y de distribución, para alcanzar mayores potencialidades de crecimiento.

Para todo efecto práctico, entonces en este sentido, una franquicia representa una de las manifestaciones más refinadas de las actividades monopólicas, dado que a pesar de las inversiones concretas y la propiedad de terrenos, equipo e instalaciones permanece en manos de los arrendatarios, éstas perderían su

competitividad y penetración en el mercado, en virtud de todo el montaje publicitario que las rodea, y el alto grado de efecto imitación que arrastra a todas partes en donde operan.

Por ello es muy dicutable que en la reciente iniciativa de ley reguladora de las prácticas competitivas enviada al congreso por el Ejecutivo, se les excluya de vigilancia y control, a partir de una errónea apreciación de que "no constituyen una práctica monopólica, como es el caso del sistema de franquicias".

La Ley de Fomento y Protección a la Propiedad Industrial incluyó en su Artículo 142 una nueva y mejorada definición de franquicia, así tenemos que:

"Existirá franquicia, cuando con la licencia de uso de una marca se transmitan conocimientos técnicos o se proporcione asistencia técnica, para que la persona a quien se le concede pueda producir o vender bienes o prestar servicios de manera uniforme y con los métodos operativos, comerciales y administrativos establecidos por el titular de la marca, tendientes a mantener la calidad, prestigio o imagen de los productos o servicios a los que ésta distingue."(15)

Asimismo y con objeto de fincar las bases para que los negocios a través del sistema de franquicia otorgarán la mayor seguridad jurídica a quién en ellos intervienen, estableció en el mismo Artículo 142, segundo párrafo, la obligación del franquiciante de proporcionar al futuro franquiciatario información básica sobre su empresa.

"Quien concede una franquicia deberá proporcionar a quien se la pretende conceder, previamente a la celebración del convenio

respectivo, la información relativa sobre el estado que guarda su empresa, en los términos que establezcan el reglamento de esta ley."(16)

Desde el punto de vista jurídico constituye el contrato de franquicia, un instrumento en el que se presume el otorgamiento por parte del franquiciante tanto del uso de un nombre o ámbito comercial como la transferencia de una tecnología determinada; es el contrato de franquicia el eje de la operación del negocio franquiciado, en él se contienen los derechos y obligaciones tanto del franquiciante como del franquiciatario.

En el caso de interesados en adquirir una franquicia, deberán siempre confirmar que el nombre comercial o marca involucrada en la franquicia se encuentre registrado ante la autoridad antes mencionada.

3.3. Impacto del Tratado de Libre Comercio en el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

México está cambiando aceleradamente. La lucha de nuestro país por ocupar un lugar en el primer mundo no admite soluciones parciales ni mediatizadas: Hay que modernizarse para competir en condiciones justas en medio de la globalización comercial y económica que el mundo está viviendo.

El presidente Carlos Salinas de Gortari está impulsando la modernización en nuestro país en todos los sectores como no se había hecho antes. Esta política ha superado intereses particulares y prejuicios añejos. La requisita del Puerto de Veracruz, y la concesión de sus operaciones a la iniciativa privada es muestra de ello.

La medida tiene un carácter, nacionalista, no sólo significó la liberación de un gran número de trabajadores explotados en condiciones ilegales. Significa también la voluntad del Estado de reconocer que así la modernización económica es beneficio de todos los ámbitos de la sociedad, también debe ser producto de una responsabilidad compartida.

Aún en esta etapa de negociación de Tratado de Libre Comercio con países del norte y otros con los del centro y del sur del continente, el actual crecimiento económico de México está demandando desde ahora terminales marítimas más modernas.

Este es el reto y responsabilidad del sector de Comunicaciones y Transportes, sostenemos de que la tesis de que el Estado debe participar en todos los proyectos como único agente promotor, ha quedado agotada.

Es no sólo conveniente, sino indispensable, abrir los cauces de la participación privada como elemento promotor de desenvolvimiento económico a través de las inversiones complementarias del Estado, el que conserva siempre su rectoría en el desarrollo nacional.

La inversión privada en un área tan importante como son los puertos debe ser selectiva; es necesario que responda a los

requerimientos legales y a las condiciones de un plan general de gobierno, buscando beneficios mutuos que deben hacerse extensivos a la sociedad, en este punto cabe hacer la observación que al aplicar tales medidas el gobierno, debe proceder con cautela y tener mucho cuidado al aplicar tales medidas, y no entrar en un círculo vicioso en el que se repita la historia, pues tenemos el ejemplo de la banca nacional la que al privatizarla y entregarse a los particulares, éstos en vez de crear más fuentes de trabajo y empleos sucedió todo lo contrario, han disminuido las plazas en los bancos y se han despedido a un gran número de trabajadores, por lo que debe quedar bien marcado este precedente y procreder si se quiere el bien común fin de toda sociedad moderna, con mucha cautela al aplicar tales medidas.

Ahora bien, el papel que desempeñan los puertos en el proceso que se ha denominado "Globalización de la Economía Mundial", que están ocurriendo en materia de planeación y política de desarrollo.

Como a ningún puerto le interesa sufrir el síndrome del pintor, /quedarse colgado en la brocha/, y puesto que es preocupación compartida de todos los puertos, el que si bien hay que aceptar la competencia interportuaria, es importante considerar la conveniencia de tener una comunicación constante sobre los temas señalados y así poder establecer algunas reglas elementales para darle un carácter más equitativo y equilibrado al sistema de comercio y de esta manera, la tan llevada y traída competitividad adopte también este carácter.

Otra consideración es la relativa a lo que podríamos llamar un

principio lógico de continuidad en términos de calidad, eficiencia y compatibilidad en sistemas operativos de puertos que mantienen el carácter de origen y destino comunes.

Ello destaca la necesidad de adoptar sistemas de información, de operación y de control que sean compatibles entre los puertos que forman parte de un sistema comercial.

El impacto que han tenido en los sistemas de transporte las reglas del juego impuestas por la globalización de la economía en especial las impuestas por las grandes organizaciones para el movimiento intermodal de contenedores, por los sistemas de entrega de carga rápida de un día para otro, y por las redes para el suministro en grandes volúmenes de graneles líquidos y sólidos, debido al hecho que su competencia global solamente es viable vía las economías de escala, redes intensivas de capital y un nivel de integración en todas las fases de sus negociaciones.

En otras palabras el éxito de las empresas de transporte global que controlan sistemas mundiales, está basado en las ventajas de costo obtenidas de economías de escala, controlando grandes volúmenes de carga y haciendo un amplio manejo de activos para asegurar que se alcancen los ahorros de costo prometidos por unidad, lo importante del asunto es que en todos estos grandes sistemas los puertos han jugado el papel trascendente de integradores y homogenizadores entre la gran capacidad del transporte marítimo y la rapidez del transporte terrestre que en conjunto permitan alcanzar la frecuencia, oportunidad y eficiencia que requieren los principios de la producción industrial y del comercio mundial actuales.

Sin embargo, para cumplir con esta función los puertos se han visto obligados a llevar a cabo inversiones de infraestructura, equipo y organización de sistemas operativos y de comunicación modernos y sofisticados; a cambio de ello, la respuesta de buena parte de las líneas navieras no han sido todo lo leal que se hubiese deseado considerando el papel del puerto y los esfuerzos realizados para atraer y dar servicio a estas líneas.

¿Qué ha sucedido? que gradualmente por razón de competencia de políticas de mercado, los grandes transportistas mundiales han cambiado de la preocupación del manejo de grandes volúmenes al de dar servicio a usuarios seleccionados por la importancia económica de sus cargas, esto es, han cambiado del término gran volumen por el de gran valor, y la pregunta inquietante surge para muchos de los puertos involucrados es que las líneas navieras no van a compartir el riesgo de amortizar el notable incremento de costos fijos derivados de una infraestructura y un equipamiento mayor, entonces que opciones quedan para que el puerto enfrente al mismo tiempo que la necesidad de seguir actuando como pivote del transporte multimodal la de amortizar y hacer rentable las inversiones realizadas para su desarrollo.

¿Significa que los puertos deberán buscar medios y formas para no solamente atender sus preocupaciones sobre sus activos sino incidir sobre factores exógenos al puerto que ahora están bajo el control de las líneas navieras?.

En una amplia discusión sobre el particular puede sintetizarse el resultado de la misma en una identificación de tres tipos de puertos cuya forma de actuar frente a esta problemática los

definen perfectamente.

Unos son los que hacen que las cosas ocurran; otros los que vigilan que las cosas sucedan y un tercer tipo que se preguntan ¿qué pasó? evidentemente de esta separación puede desprenderse que es muy posible que en este proceso de apertura económica nosotros tendremos que pasar de la tercera posición a la primera si no queremos tener el riesgo de una infraestructura ociosa.

A partir de estas reflexiones surge una última interrogante ¿Cuál es la posición actual del puerto? la respuesta inmediata es: una posición dinámica y participativa en los grandes flujos del comercio. No cabe duda que ésta es una clásica definición de alguien que quisiera manifestar un profundo conocimiento sobre la situación actual aunque no tuviera la menor idea de las implicaciones que tiene tal definición en relación con los conceptos tradicionales sobre desarrollo portuario.

¿Por qué el sarcasmo? porque en la actualidad subsiste aún la tendencia a mantener el principio cómodo de que cada puerto está protegido por su área de mercado natural, su hinterland, su cuenca de tráfico, su zona homogénea de influencia y en fin, todo ello que conduce a la imagen de un embudo por el que se drenen todos los tráficos hacia el puerto y al final están los barcos esperando en los muelles del mismo.

La gradual evolución del comercio mundial que ha demandado de barcos especializados de mayor tamaño, de mayor costo, de mayor calado, obligó en su momento a minimizar los puertos tocados demandando en ellos grandes inversiones en equipamiento cuyo efecto fue una acelerada concentración de carga y

consecuentemente así hacer formar parte del mercado del puerto, áreas que geográficamente no guardan ninguna relación, desde el punto de vista tradicional, con lo que podría considerarse la zona de influencia del puerto.

Esta situación podría, llevar a especulaciones como que con la puesta en servicio del puente terrestre transiberiano para los movimientos con origen o destino en el sudeste asiático, París, por ejemplo, pertenecería a la zona de influencia de cualquiera de los puertos Chinos terminales del tren transiberiano en vez de serlo del puerto de El Havre. (17)

La conceptualización de la Planeación Portuaria Mexicana, queda temporalmente expresada en todo lo anterior.

Algunos puertos en proceso de privatización, como los de Veracruz, Tampico y Progreso, requerirán de cuantiosas inversiones para modernizarse y ser competitivos a nivel internacional, sobre todo en relación con los Estados Unidos, algunos puertos requerirán de una infraestructura mayor o renovar la que ya tienen para modernizarse; necesitarán grúas, silos y refrigeradores y a ello responderá la privatización portuaria con el fin de lograr que la operación sea eficiente y que se reduzcan los costos.

El TLC obligará al crecimiento en el transporte de mercancías, por diversos medios: Marítimo, terrestre y aéreo, por lo que se deberá contar con la suficiente infraestructura para el movimiento de carga y descarga de mercancías y dar un buen servicio.

El Tratado de Libre Comercio en este sector, como en los

demás, debe partir de las diferencias que prevalecen entre los países en materia de productividad, efectividad, eficiencia, capacidad instalada, apoyos gubernamentales, subsidios, etc.

Otras diferencias importantes surgen del nivel de subsidios que en Estados Unidos y Canadá llegan a ser superiores al 50% cuando en México prácticamente han desaparecido. Los costos de producción son más altos en México, lo mismo que los niveles arancelarios donde en algunos productos todavía se cobra el 20%. Las barreras no arancelarias son más restrictivas para México pues enfrenta limitaciones sanitarias en los diversos tipos de ganado y cuotas de exportación.(18)

Antes de entrar en materia trataremos de dar un bosquejo general de lo que es el Tratado de Libre Comercio. Es un conjunto de reglas que México, Estados Unidos y Canadá han acordado para vender y comprar productos y servicios en América del Norte.

Se llama de Libre Comercio porque estas Reglas definen cómo y cuándo se eliminarán las barreras al libre paso de los productos y servicios entre las tres naciones; esto es, cómo y cuándo se eliminarán los permisos, las cuotas, las licencias y particularmente, las tarifas y aranceles; es decir, los impuestos que se cobran por importar una mercancía.

También es un acuerdo que crea los mecanismos para dar solución a las diferencias que siempre surgen en las relaciones comerciales entre las naciones.

El Tratado no significa que una vez aprobado, se dará una apertura inmediata o total en el comercio entre nuestras naciones, se ha acordado que se abran inmediatamente a la

competencia los productos y servicios en los que supuestamente estamos ya preparados para competir, en otros en los que somos menos eficientes, se negoció que se dé un tiempo de transición; es decir entre 5 y hasta 15 años para que se comercie libremente.

Así se tendrá tiempo para modernizar las tecnologías y la manera de producir, y estar en condiciones de competir frente a las importaciones en el mercado interno del país.

La negociación reconoce la diferencia del grado de desarrollo entre México y los otros dos países vecinos; por eso, el 70% de las exportaciones quedarán de inmediato libres, para ingresar a su mercado mientras que nosotros liberaremos sólo alrededor del 40% a los productos que ellos nos envían para eso esta negociación nos da los tiempos que necesitamos para seguir apoyando a las pequeñas y medianas industrias, para que así todos puedan aprovechar las oportunidades del Tratado.

Ahora ¿qué ventajas y retos nos traerá el Tratado?

Primero, nos vincula al centro de la economía mundial y, por eso mismo, ha despertado el interés y la atención de las otras grandes zonas mundiales; Europa y el Pacífico Asiático; y nos convierte en puente con nuestra América Latina.

Segundo, con el Tratado aseguraremos el acceso amplio y permanente de nuestros productos al gran mercado de América del Norte, que tiene más de 360 millones de personas.

Esto es muy importante porque las empresas mexicanas podrán aprovechar las ventajas que se derivan del tamaño que tiene este gran mercado y así, al producir para más gente, darán más empleo a los mexicanos, podrán bajar sus costos y ser más eficientes.

Tercero, el Tratado da reglas claras y certidumbre a nuestro intercambio con el norte.

Cuarto, también podemos especializar nuestra producción en aquello en lo que les llevamos ventaja, por nuestro clima, nuestros recursos o nuestras habilidades y podemos utilizar tecnologías que aprovechen mejor lo que tenemos.

Y en quinto lugar, como consumidores se beneficiarán porque podrán encontrar más variedad de productos, de mejor calidad y a más bajo precio.

Pero sobre todo el Tratado significa más empleo y mejor pagado para los mexicanos, esto es lo fundamental; y es así porque vendrán más capitales, más inversión, que quiere decir más oportunidades de empleo aquí, en nuestro país.

Los retos más importantes que impone el Tratado son: Que los productores, comerciantes, trabajadores y quiénes ofrecen servicios tendrán que esforzarse más para competir eficazmente, ofrecer artículos de calidad y buen precio, y aprender a adaptarse, porque nos mediremos con los mejores de cada área. Sanear la economía y hacer crecer las comunicaciones, carreteras, servicios, y que lleguen empresas e industrias a donde vive la gente.

Con esto se propiciará un desarrollo más equilibrado, se fortalecerá nuestro mercado interno, el Tratado es por eso de gran importancia para México, pero no debemos pensar que sus beneficios nos llegarán de manera inmediata, tampoco que constituye una fórmula mágica para resolver nuestros problemas. Recordemos que ya hemos avanzado mucho aún sin el Tratado,

gracias al esfuerzo de todos.

El Tratado empieza por el preámbulo, el que va a exponer los principios y aspiraciones que constituyen el fundamento del Tratado. Los tres países confirman su compromiso de promover el empleo y el crecimiento económico, mediante la expansión del comercio y de las oportunidades de inversión en la zona de libre comercio. También ratifican su convicción de que el TLC permitirá aumentar su competitividad internacional de las empresas mexicanas, canadienses y estadounidenses.

En el preámbulo se reitera el compromiso de los tres países del TLC de promover el desarrollo sostenible, y proteger, ampliar y hacer efectivos los derechos laborales, así como mejorar las condiciones de trabajo en los tres países.

Los objetivos y disposiciones iniciales del TLC, establecen formalmente una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos de conformidad con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Estas disposiciones proveen las reglas y los principios básicos que regirán el funcionamiento del Tratado y los objetivos en que se fundará la interpretación de sus disposiciones.

Así, los objetivos del Tratado son: eliminar barreras al comercio; promover condiciones para una competencia justa, incrementar las oportunidades de inversión, proporcionar la protección adecuada a los derechos de propiedad, establecer procedimientos efectivos para la aplicación del Tratado y la solución de controversias, así como fomentar la cooperación trilateral regional y multilateral.

Los países miembros del TLC lograrán estos objetivos mediante el cumplimiento de los principios y reglas del Tratado, como los de trato nacional, trato de nación más favorecida y transparencia en los procedimientos.

Cada país ratifica sus respectivos derechos y obligaciones derivadas del GATT y de otros convenios internacionales.

Para efectos de interpretación en caso de conflicto establece que prevalecerán las disposiciones del Tratado sobre las de otros convenios, aunque existen excepciones a esta regla general por ejemplo las disposiciones en materia comercial de algunos convenios ambientales prevalecerán sobre el TLC, de conformidad con el requisito de minimizar la incompatibilidad de estos convenios sobre el TLC.

En las disposiciones iniciales se establece también la regla general relativa a la aplicación del Tratado en los diferentes niveles de gobierno de cada país. Asimismo en esta sección se definen los conceptos generales que se emplean en el Tratado, a fin de asegurar uniformidad y congruencia en su utilización.

Las Reglas de Origen; el TLC prevé la eliminación de todas las tasas arancelarias sobre los bienes que sean originarios de México, Canadá y Estados Unidos, en el transcurso de un periodo de transición.

Para determinar cuáles bienes son susceptibles de recibir trato arancelario preferencial son necesarias las llamadas Reglas de Origen.

Las disposiciones sobre Reglas de Origen contenidas en el Tratado están diseñadas para:

.Asegurar que las ventajas del TLC se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del Norte y no a bienes que se elaboran total o en su mayor parte en otros países;

.Establecer reglas claras y obtener resultados previsibles.

.Reducir los obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realicen actividades comerciales en el marco del Tratado.

Las Reglas de Origen disponen que los bienes se consideran originarios de la región cuando se produzcan en su totalidad en los países de América del Norte. Los bienes que contengan materiales que no provengan de la zona también se considerarán originarios, siempre y cuando los materiales ajenos a la región sean transformados en cualquier país socio del TLC. Dicha transformación deberá ser suficiente para modificar su clasificación arancelaria conforme a las disposiciones del Tratado.

En algunos casos, además de satisfacer el requisito de clasificación arancelaria, los bienes deberán incorporar un porcentaje específico de contenido regional. El TLC contiene una disposición similar a la existente en el acuerdo de libre comercio entre Canadá y Estados Unidos (ALC) que permite considerar los bienes como originarios cuando el bien terminado se designe específicamente en la misma sub partida arancelaria que sus componentes y cumpla con los requisitos de contenido regional.

El porcentaje específico de contenido regional podrá calcularse utilizando el método de valor de transacción o de

costo neto. El método de valor de transacción se basa en el precio pagado o pagadero por un bien, lo que evita recurrir a sistemas contables complejos.

El método del costo neto sustrae del costo total del bien, los costos por regalías, promoción de ventas, empaque y embarque. En este último método se limita la carga financiera que se puede incluir en el cálculo. Por lo general, los productos tendrán la opción de utilizar cualquiera de los dos procedimientos; sin embargo, el de costo neto deberá utilizarse cuando el de valor de transacción no sea aceptable conforme al código de valoración aduanera del GATT o para algunos productos como, los de la industria automotriz.

Para que los productos de la industria automotriz puedan obtener trato arancelario preferencial, deberán cumplir con un determinado porcentaje de contenido regional basado en la fórmula de costo neto (que ascenderá al 62.5% para automóviles de pasajeros y camiones ligeros, así como motores y transmisiones para este tipo de vehículos; y autopartes).

Para calcular con mayor precisión el contenido regional en dichos productos, el valor de las autopartes que se importen de países no pertenecientes a la región, se identificará a lo largo de la cadena productiva. Para brindar flexibilidad administrativa a los productores de autopartes y vehículos automotrices terminados, el Tratado contiene disposiciones que permiten utilizar promedios de contenido regional.

Una cláusula de mínimos evita que los bienes pierdan la posibilidad de recibir trato preferencia; por el sólo hecho de

contener cantidades muy reducidas de materiales "no originarios" conforme a esta cláusula, un bien que en otras circunstancias no cumpliría con una Regla de Origen específica, se considerará originario de la región cuando el valor de los materiales ajenos a ésta no exceda del 7% del precio o del costo total del bien.

La administración aduanera, con el propósito de asegurar que sólo se otorgue el trato preferencial a los bienes que cumplan con las Reglas de Origen, y de que los importadores, exportadores y productores de los tres países obtengan certidumbre y simplificación administrativa, el TLC incluye disposiciones en materia aduanera que establecen:

- .reglamentos uniformes que asegurarán la aplicación, administración e interpretación congruente de las Reglas de Origen.

- .un certificado de origen uniforme, así como requisitos de certificación y procedimientos a seguir por los importadores y exportadores que reclamen trato arancelario preferencial;

- .requisitos comunes para la contabilidad de dichos bienes;

- .reglas tanto para importadores y exportadores como para las autoridades aduaneras, sobre la verificación de origen de los bienes;

- .resoluciones previas sobre el origen de los bienes emitidas por la autoridad aduanera del país al que vayan a importarse;

- .que el país importador otorgue a los importadores en su territorio y a los exportadores y productores de otro país del TLC, sustancialmente los mismos derechos que los otorgados para solicitar la revisión e impugnar las determinaciones de origen y

las resoluciones previas;

.un grupo de trabajo trilateral que se ocupará de modificaciones ulteriores a las Reglas de Origen y a los reglamentos uniformes; y

.plazos específicos para la pronta solución de controversias entre los países signatarios, en torno a las Reglas de Origen.

El comercio de bienes y el trato nacional. El TLC incorpora el principio fundamental de trato nacional del GATT. Los bienes importados de un país miembro del TLC, de otro de ellos, no serán objeto de discriminación. Este compromiso se extiende también a las disposiciones provinciales y estatales.

El acceso a mercados, en lo respectivo se establecen las reglas relativas a los aranceles y otros cargos, así como a restricciones cuantitativas entre las que se encuentran:

Cuotas, licencias permisos y requisitos de precios a importaciones o exportaciones que regirán al comercio de bienes.

Asimismo, mejoran y hacen más seguro el acceso a los mercados de los bienes que se produzcan y comercien en la región de América del Norte.

La eliminación de aranceles, en el TLC, se dispone la eliminación progresiva de todas las tasas arancelarias sobre bienes que sean considerados provenientes de América del Norte, conforme a las Reglas de Origen.

Para la mayoría de los bienes, las tasas arancelarias vigentes serán eliminadas inmediatamente, o de manera gradual, en cinco o diez etapas anuales iguales. Las tasas aplicables a unas cuantas fracciones arancelarias correspondientes a productos sensibles,

se eliminarán en un plazo mayor hasta en quince reducciones anuales iguales.

Para propósitos de la eliminación, se tomarán como punto de partida las tasas vigentes al 1o. de julio de 1991, incluidas las del arancel general preferencial (GTP) de Canadá y las del sistema generalizado de preferencias (SGP) de Estados Unidos. Se prevé la posibilidad de que los tres países consulten y acuerden una eliminación arancelaria más acelerada a la prevista.

Las restricciones a las importaciones y a las exportaciones, los tres países eliminarán las prohibiciones y restricciones en términos cuantitativos, tales como cuotas o permisos de importación que se aplican en frontera.

Sin embargo, cada país miembro se reserva el derecho de imponer restricciones en frontera limitada por ejemplo, para la protección de la vida o la salud humana, animal o vegetal o del medio ambiente. Existen, además, reglas especiales que se aplican a productos agropecuarios, automotrices, energía y textiles.

El TLC establece reglas para la devolución de aranceles (Drawback), en los materiales que sean utilizados en la producción de bienes que subsecuentemente se exporten a otro país miembro del TLC.

Los programas vigentes de devolución de aranceles, serán eliminados el 1o. de enero del año 2001 para el comercio entre México y Estados Unidos y entre México y Canadá. El Tratado extenderá por dos años el plazo establecido en el ALC para la eliminación de programas de devolución de aranceles.

En el momento que estos programas se eliminen, cada país adoptará un procedimiento para evitar los efectos de la "doble tributación" en el pago de impuestos en los dos países, en el caso de bienes que aún se encuentren sujetos a impuestos en el área de libre comercio.

De conformidad con estos procedimientos, el monto de aranceles aduaneros que un país puede eximir o devolver, de acuerdos con estos programas, no excederá el menor de:

- los aranceles pagados o que se adeuden sobre materiales empleados en la producción de un bien que después se exporte a otro país miembro del Tratado; o
- Los aranceles pagados a ese país por concepto de la importación de dicho bien.

Por lo que respecta a los "derechos de trámite aduanero" los tres países acordaron no aplicar nuevos cargos como los referentes al "derecho por procesamiento de mercancías" de Estados Unidos o los "derechos de trámite aduanero" de México. México eliminará estos derechos sobre los bienes originarios de América del Norte a más tardar el 30 de junio de 1999.

Asimismo, Estados Unidos eliminará, a más tardar en la misma fecha, los derechos de este tipo que aplica a los bienes originarios de México.

Respecto a los bienes originarios de Canadá, Estados Unidos está reduciendo estos derechos, mismos que quedarán eliminados el 1.º de enero de 1994, según lo dispuesto en el ALC entre Estados Unidos y Canadá.

EL TLC prohíbe la adopción de nuevos programas de exención arancelaria o de devolución de aranceles con base en requisitos de desempeño. Los programas existentes en México se eliminan a más tardar el 10. de enero de 1998.

El Tratado prohíbe fijar impuestos a la exportación, excepto cuando éstos también se apliquen a los bienes que se destinen al consumo interno. Se prevén algunas disposiciones que permitirán a México aplicar impuestos a la exportación para hacer frente a una escasez grave de alimentos y de bienes de consumo básico.

Cuando un país miembro del TLC imponga una restricción a la importación de un producto:

*no deberá reducir la proporción de la oferta total de ese producto que se ponga a disposición de otros países miembros del TLC por debajo del nivel existente durante los tres años anteriores u otro periodo acordado;

*no deberá imponer un precio mayor en las exportaciones a otro país miembro del TLC que el precio interno; o

*no deberá entorpecer los canales normales de suministro.

Con base en una reserva estipulada por México, estas disposiciones no se aplican entre México y los otros países miembros del TLC.

El Tratado permite a las personas de negocios sujetas a las disposiciones sobre entrada temporal del TLC, introducir a territorios de los países miembros, sin pago de arancel y por un periodo limitado, equipo profesional e instrumentos de trabajo. Estas reglas se aplicarán también a la aplicación de muestras comerciales, de cierta clase de películas publicitarias y a los

bienes que se importen con fines deportivos, de exhibición y demostración.

Otras reglas disponen que, para 1998, reingresarán con exención arancelaria todos los bienes que se hayan sometido a reparaciones o modificaciones en otro país miembro del TLC. Estados Unidos asume el compromiso de identificar las reparaciones realizadas a las embarcaciones con bandera de Estados Unidos en otros países miembros del TLC, que serán objeto de trato arancelario preferencial.

Se establecen principios y reglas para el mercado de país de origen. Estas disposiciones tiene como objetivo reducir costos innecesarios y facilitar el flujo comercial dentro de la región, asegurando además que los compradores obtengan información precisa sobre el país de origen de los bienes.(19)

El Tratado de Libre Comercio en el sector marítimo como en los demás, en el primer momento en que sea puesto en vigor en México permitirá de inmediato inversiones estadounidenses y canadienses del ciento por ciento en instalaciones y servicios portuarios, tales como grúas, muelles, terminales y estiba, para empresas que manejen su propia carga.

De esa manera lo prevee el texto del TLC al especificar que cuando dichas empresas manejen cargas de terceros, se permitirá que las compañías estadounidenses y canadienses posean el ciento por ciento una vez que las analicen y autoricen, la Comisión Mexicana de Inversión Extranjera.

Por su parte, Canadá y Estados Unidos seguirán permitiendo que México tenga una participación irrestricta en estas actividades.

Asimismo, establece que por lo que se refiere a los servicios ferroviarios, y de manera congruente con lo establecido en la Constitución, México podrá continuar comercializando libremente sus servicios en el país, operar trenes unitarios con sus propias locomotoras, así como construir y tener en propiedad terminales y financiar su infraestructura.

Abunda que el país podrá continuar gozando de acceso completo a los sistemas ferroviarios canadienses y estadounidenses; enfatiza que el acuerdo comercial no afecta los requisitos migratorios establecidos en las disposiciones legales de los tres países sobre la sustitución de tripulación en la frontera o cerca de ellas.

Indica que con base en el compromiso de los tres países para mejorar los niveles de salud y seguridad así como de proteger a los consumidores y al medio ambiente, los miembros del TLC tratarán de hacer compatibles las normas relativas al autotransporte y a las operaciones ferroviarias, comprendiendo:

Los vehículos, incluidos equipo como llantas y frenos, peso y dimensiones mantenimiento y reparación, así como niveles de emisión; locomotoras y otro equipo ferroviario y normas para personal en las operaciones transfronterizas; señalización de carreteras y cumplimiento de los requisitos de seguridad en autotransporte.

Otro punto que debemos tener en cuenta dentro del TLC es el aspecto laboral al que nos referiremos de una forma breve, donde es necesario pedir el respeto a los derechos laborales en la desincorporación de puertos; pues en lo que el Ejecutivo Federal

prepara la iniciativa de Ley para la privatización de los puertos en el país, 14 organizaciones portuarias pugnaron por la revisión, a fondo del proceso de desincorporación para no afectar el derecho laboral de más de veinte mil trabajadores en esta área.

Advirtiendo que no se concederán ventajas que sacrifiquen las conquistas sindicales y de organización ante acciones que pretendan ajustarse a la inminente operación del Tratado de Libre Comercio con los países del Norte.

Durante el XLIV Congreso Nacional de Organizaciones Portuarias, efectuado en esta ciudad, los participantes se manifestaron abiertamente en favor de que el proceso de privatización del sistema portuario del país se realiza fundamentalmente sobre la base del respeto a las garantías laborales.

La entrada a un bloque económico no implica ni justifica la merma de los derechos del trabajo, pues el antecedente de la iniciativa de privatización de los puertos como ya antes lo habíamos mencionado fue la requisita al Puerto de Veracruz en junio de 1991 a la que se ha calificado por parte del sindicalismo como "de atropello y violación a la Constitución y a las leyes emanadas de ésta en materia laboral".(20)

Debemos señalar, que todas las organizaciones extintas al cabo de la requisita al puerto fueron víctimas del engaño de líderes corruptos y de representación de alguna forma por parte del Gobierno Federal, que desplazó toda la fuerza laboral.

En este sentido la Secretaría de Hacienda bajo argumentos de evasión fiscal embargó todos los bienes de la desaparecida Unión de Estibadores de Veracruz en un procedimiento que se podría calificar como ilegal, aunque se afirma que éste es debido a la ausencia de los derechos debido a la requisa que era una medida necesaria, que como anteriormente se ha afirmado es necesaria si se quiere llegar a la modernización portuaria.

Este es, en síntesis el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en la parte conducente a este estudio, como se puede apreciar se trata de un documento comprensivo que incidirá en el quehacer cotidiano de todos los sectores productivos de nuestro país.

Con el fin de consolidar la modernización económica del país y asegurar la congruencia del Tratado con leyes secundarias de nuestro marco legal, el Ejecutivo Federal someterá a consideración del Congreso de la Unión las modificaciones pertinentes para este propósito.

Asimismo, para preparar a los sectores y a las regiones del país a las nuevas condiciones, se seguirán concertando programas específicos, para promover la competitividad e internacionalización de la economía mexicana.

Se habrán nuevas oportunidades para la expansión de nuestra economía, la ampliación de nuestras exportaciones, el aumento de la inversión productiva, la generación de empleos bien remunerados y, sobre todo el trazo de una pauta más progresiva y equitativa en la distribución del ingreso nacional.

Ahora el reto es ser más eficientes y competitivos.

NOTAS

- 1.- Brunetti, A; Derecho Marítimo Privado. Traducción de R. Gay de Montellá; T-1, Barcelona 1950 P.17.
- 2.- Arellano Chávez, Melchor. "El sector marítimo sin regalo navideño". El Financiero, año XI No.2801, 14 de dic. de 1992. P.26.
- 3.- Kohler, Eric. L. Diccionario para Contadores, Edit. Hispano Americana, S.A de C.V. México, 1979. P.208.
- 4.- Blanes Prieto, Joaquín. Diccionario de Términos Contables, Edit. Continental S.A. México, 1980. P.101.
- 5.- López Rosado, G. Diego. Problemas Económicos de México, UNAM. Méx. 1984. pp.358 a 368.
- 6.- NEDECO. "Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México". Holanda, la Haya. México, 1955. Cap. 5. pp. 279 a 287.
- 7.- Dávila Rodríguez, Francisco. "Justifica Francisco Dávila la Privatización de Puertos". UNO MAS UNO, año XV, No.5394. 3 de Nov. de 1992. p. 20.
- 8.- Ibidem

9.- Ibidem

10.- Arellano Chávez, Melchor. "Asumo el desafío de Rescatar Auver, Félix Cantú Ayala". El Financiero. Año XI, No. 2760, 23 de nov. de 1992. p.32.

11.- Jones Darken, Wald. Geografía Económica, Trad. de Teodoro Ortiz y Luis Guasch. FCE. Méx. 1983. 8a.parte. pp.89 a 95.

12.- Solana Fernando. "El Horizonte de la Política Exterior Mexicana". Uno más Uno, año XVI. No.5407. 16 de nov. de 1992. p.XVIII.

13.- Mares A., Marco. "TMM enfrenta el temporal económico". Uno más Uno. Año XVI. No. 5393. p. 16.

14.- Mayo García, Vicente, "Dirección General de Comercio Exterior". Catálogo de Servicios. 1992. Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, México, D.F. 1992. s/n.

15.- Villarreal Gonda, Roberto. "Sistema de Franquicias para la Modernización productiva" .Excelsior, año LXXVI-Tomo VI. No. 27,548. 4 de dic. de 1992. pp.1 a 4.

16.- Ley de Fomento y Protección a la Propiedad Industrial. Art.142.

17.- López Gutierrez, Héctor, "Reflexiones y Comentarios sobre el Papel de los Puertos en la Globalización de la Economía", Puertos Mexicanos, año II. No. 21, Dic.1992, Manzanillo, Colima; México. pp. 12 a 14.

18.- Bancomext, "IV. Impacto del Tratado de Libre Comercio", Panorama Económico, 3er. Bimestre 1992, Bancomer. No.1. p.30

19.- Salinas de Gortari, Carlos. "Mensaje del Presidente Carlos Salinas de Gortari a la Nación, con motivo del Tratado de Libre Comercio". Tratado de Libre Comercio Entre México, Canadá y Estados Unidos. SECOFI. 12 de agosto de 1992. s/p

20.- Villalobos Alafita, Alfonso. "Piden Respetar Derechos Laborales en la Desincorporación de los Puertos". El Financiero, año XI, No.2763, Veracruz, Ver. 26 de nov. de 1992. p.30.

CAPITULO IV: REPERCUSION ECONOMICA Y JURIDICA DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE LOS BUQUES

4.1 Definición y Análisis de los diversos Contratos que emplea el Comercio Marítimo.

El Transporte marítimo es la actividad central del comercio por mar, es la espina dorsal del tráfico marítimo. Así la utilización de un buque con miras a la obtención de un beneficio económico directo se puede llevar a cabo bajo la forma de diversos contratos, cuya sistematización y diferenciación se logra fundamentalmente mediante la determinación de la prestación final convenida en aquellos.

La circunstancia de que las figuras contractuales a que nos referimos no se desenvuelven necesariamente en torno a la figura del propietario del buque, sino en particular de quién por una u otra causa dispone de él, da lugar a la concatenación de aquellos contratos, que serán precisos además demarcar cuidadosamente, ya que por lo tangencial de algunos de sus presupuestos, pueden ser fácilmente confundidos.

Cabe señalar, y valga como premisa, que el concepto de utilización está íntimamente ligado al de armador; es esencial para la existencia de un contrato de utilización de buque, que quien lo pone a disposición de terceros, mediante cualquiera de las modalidades que enunciaremos, sea quién tiene el ejercicio de la navegación, el armador de dicho buque, propietario o no de él,

o quien sin ejercitar la navegación aprovecha esta actividad como medio de realización de su especulación económica.(1)

En derecho anterior existía una confusión en relación con los contratos de utilización del buque, y no se distinguía entre el arrendamiento y el contrato de fletamento de buque por entero, remontándonos a la historia vemos que la primera ley marítima que esclarece la cuestión es el Código de la Navegación Italiana, de 1947, el que fue seguido por la "Ley Federal sobre la Navegación Marítima bajo pabellón Suizo", de 1953, es curioso que el proyecto de Código Marítimo Uniforme para los cinco países centroamericanos, coincidió en el fondo con la Ley Suiza, sin que el autor del proyecto la conociera cuando el proyecto se formuló. Nuestra Ley de Comercio Marítimo tuvo, en esta materia, los antecedentes del Código de la Navegación de Italia, del Proyecto Centroamericano y de la Ley Suiza de la Navegación; pero, según creemos, supera a sus precedentes.

La Ley Suiza define el arrendamiento de buque como: "el contrato por el cual el propietario se obliga a conferir al arrendatario, contra el pago de una renta, el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación". Esta definición es aceptable. Lo distintivo del arrendamiento es que el propietario se desprende del buque, y éste queda bajo el control directo del naviero que lo explota.

Nuestra Ley no define el arrendamiento de buque, pero puede considerarse doctrinalmente aceptable el concepto suizo, que coincide con el concepto general de nuestra legislación civil,

razón por la cual, seguramente, el legislador marítimo no creyó necesario definir.

Pero las modalidades propias del contrato se encuentran bien determinadas en nuestra ley, y son acordes con la naturaleza marítima del contrato.

El propietario arrendador no responderá personalmente frente a tercero de los daños que se ocasionen durante la navegación; pero de una manera objetiva, el naviero arrendatario responderá con el buque, por lo que con dicha fortuna de mar podrán ser ejecutadas las obligaciones respectivas. (Art. 150 LNCM).

El naviero arrendatario tendrá la importantísima facultad de abandonar el buque, ya que éste constituirá un patrimonio o fortuna de mar de la que el naviero es titular. El propietario arrendatario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos que lo hayan originado. (Art.152 LNCM), la facultad de abandonar, concedida al arrendatario, es novedosa y se funda en el hecho ya señalado de que cada buque constituye una fortuna de mar.

Naturalmente, el naviero arrendatario respondería ante el propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo. (Art.151 LNCM).

Según manda la ley, (Art.153 LNCM), el arrendamiento de buque deberá constar por escrito, y, si el término fuere mayor de diez años, deberá consignarse en escritura pública.

La sola expiración del término pactado no terminará automáticamente el contrato, el que se considerará prorrogado (se supone que por igual término que el pactado) si alguna de las partes no notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la

terminación, y si el buque continúa en poder del naviero arrendatario.(Art.155).

De acuerdo a lo que establece el artículo 156, las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en un año.(2)

Ahora bien la elaboración de la moderna teoría de los contratos de utilización de buques, y su esquematización sistemática, se debe, indudablemente, a los estudios realizados en el curso del siglo XX en Italia, país que entre los pueblos latinos se halla a la vanguardia en esta materia.

Así,deben distinguirse cuidadosamente todos y cada uno de estos contratos, pues su desconocimiento puede hacernos caer en serios y graves errores jurídicos, que nos lleven incluso a sufrir pérdidas tales que luego sea difícil de recuperar; llevándonos a la salida de un determinado mercado y, también tratándose de un armador, del negocio marítimo de ahí que, tanto usuarios como armadores, deben conocer a fondo tales contratos.

En este orden de ideas los contratos que a continuación mencionaremos son los más importantes dentro del comercio marítimo, y de utilización de buques, como ya lo hemos expresado precedentemente la función económica última de las prestaciones convenidas entre las partes, procurando la reunión de aquellas formas dentro de categorías definidas y diferenciadas evitando desde luego, la integración de esas categorías con figuras heterogéneas, así la clasificación sistemática que tenemos es la que a continuación transcribiremos sobre los contratos de utilización de los buques:

a) Locación o Arrendamiento.

b) Comodato.

c) Fletamento.

1.- A tiempo.

2.- Por viaje.

d) Transporte.

1.- Pasajeros.

2.- Mercancías.

3.- Buques (Remolque).

Estos son los contratos existentes en los mercados marítimos internacionales, del que debemos separar el contrato de comodato del buque, ya que éste únicamente se da en el medio deportivo o de recreo pues el préstamo gratuito de un buque comercial es imposible, pues no cabe dentro de la especulación económica que se da en el negocio marítimo, por ser el contrato de comodato de carácter esencialmente gratuito el préstamo de un buque comercial, lo que se traduce en el ámbito marítimo en ser prácticamente imposible, ya que no cabría dentro de la especulación económica que se da en el negocio marítimo, por ser de carácter esencialmente gratuito, a contrario sensu del comercio marítimo.

Así, pasaremos al análisis y definición de los diversos contratos que enunciarnos anteriormente:

Locación o arrendamiento.

El contrato por el cual una parte llamada locador cede el uso, y goce de un buque a otra parte llamada locatario por un periodo determinado mediante el pago de un precio determinado. (3)

Como al principio de este estudio mencionamos que este contrato por su peculiaridad se presta a confusión por lo que a continuación trataremos de desglosarlo a modo de hacer ver las diferencias existentes entre uno y otro.

Así, el arrendamiento de un buque con su aparejo y espetos, pero sin dotación por un tiempo prefijado. En esta clase de contrato el naviero cede la posesión y el control del buque, y el fletador lo dota de pertrecha y avitualla, convirtiéndose de esta forma en un verdadero armador, pues nombra y paga al capitán y al resto de la tripulación, además de cubrir todos los gastos del buque, comprometiéndose inclusive a llevarlo y meterlo en dique, y repararlo al transcurrir cierto tiempo de acordado el arrendamiento.

El fletante o naviero por su parte, se limita a pagar los gastos de seguro y reconocimiento del buque, y la retribución a su consignatario, si es el caso. Los tratadistas llaman a este contrato: una "Locatio navis" y aunque el documento que lo contiene recibe el nombre genérico de "Poliza de Fletamento", debe reconocerse que es clásicamente un arrendamiento de buque y no un fletamento en estricto derecho.

Cuando la utilización del buque se realiza en régimen de fletamento de casco desnudo (Bareboat Charter), la cuestión de la responsabilidad del armador, apenas merece consideración, porque el fletador realiza todas las funciones de la navegación, durante la vigencia del contrato, así, la contratación de los tripulantes, la administración la explotación comercial y la función náutica del buque, son por cuenta del fletador. Por eso

dice que adquiere la condición de naviero, pues el verdadero titular de la empresa de navegación, ya que además, el fletante carece de toda información sobre el buque, durante la vigencia del contrato.

El arrendamiento de un buque en aptitud completa, para los propósitos de la empresa mercantil, con el capitán y la dotación a bordo, así como los demás elementos necesarios para la navegación. Por eso le llaman los clásicos: "Locatio navis et operarum magistri".

Resulta de este tipo de contrato una situación ventajosa para el naviero, debido a que es el fletador quién se encarga de la explotación comercial del buque, mientras que aquél se reserva únicamente la función náutica.(4)

Ahora bien, el contrato es el mismo si se trata de un buque a casco desnudo o limpio, o bien armado y equipado. Aquí el buque es contratado como un casco, ya que como dijimos anteriormente si es a casco desnudo o limpio el locatario lo dota de tripulación, vituallas, combustibles, y todo lo necesario para realizar su explotación comercial y marítima, incluso puede dimitirse la bandera.

Puede también pactarse la locación o arrendamiento con opción a compra, con lo que estaremos frente a la locación o arrendamiento financiero (Leasing).(5)

Así, algunos han asimilado este contrato al de fletamento; otros, al de arrendamiento de cosas. Y este criterio es el más aceptado y que aparece más comúnmente con la modalidad esencial del contrato, aunque ateniéndose a la letra de los preceptos de

la legislación civil para el arrendamiento de cosas, aparezcan algunas de esas normas en contradicción con lo que prácticamente constituye la realización del contrato.

Según, Carver, hay que distinguir el fletamento como contrato de transporte y como arrendamiento cuando la dirección de la navegación y de la responsabilidad se transfiere a otra persona que utiliza el buque mientras dura el contrato a cambio del precio del arrendamiento.

El derecho alemán considera que en estos casos el arrendatario es el verdadero armador, siempre que asuma por completo la dirección y utilización del buque. La doctrina italiana también considera este caso como un arrendamiento de cosas. Igual criterio sostiene la jurisprudencia de los países bajos.

El propietario del buque no contrae obligación alguna respecto a los transportes a que dedica el buque el arrendatario. pero las consecuencias de accidentes sobrevinieron por caso fortuito o por fuerza mayor, ocasionando averías o daños al buque recaen sobre el propietario. Si el accidente se produce por fuerza del capitán, -como en el caso de abordaje imputable al buque- y éste ha sido elegido por el arrendatario, el propietario del buque no es responsable respecto a terceros de las consecuencias del hecho.(6)

Señalaremos ahora las obligaciones de las partes, las que son fácilmente deducibles de lo que anteriormente se ha enunciado, así tenemos en primer término las obligaciones:

Del Locador:

- Entregar el buque al locatario, transfiriéndole la tenencia,

en el lugar y tiempo convenidos, con sus accesorios y documentos, o bien los que acuerden las partes.

- Mantener el buque en el estado de navegabilidad que tenía al momento de la entrega, o bien el convenido por las partes.

- Responder de los daños y perjuicios que sufra el locatario como consecuencia de la innavegabilidad, a menos que se trate de un vicio oculto.

- Garantizar el uso y goce pacífico del buque.

- Todas las demás que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

Del Locatario:

- Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo convenidos.

- Destinarlo al uso convenido, o al que por su naturaleza o características está destinado a prestar.

- Pagar el precio convenido en la forma y plazos previstos.

- Devolver el buque al término del contrato en el lugar pactado y en el mismo estado en que lo recibió, con excepción de los daños producidos por fuerza mayor y de los deméritos derivados del uso normal del buque.

- Todas las demás que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.(7)

Estas son en resumen, las obligaciones de las partes contratantes.

FLETAMENTO.

Primero haremos la definición específica del contrato en general y después se hará la definición específica de cada una de las modalidades del mismo contrato que dimos antes en la clasificación y después las obligaciones de las partes en cada una de sus modalidades.

Primero que nada debemos establecer el origen de la palabra flete pues de esta definición deduciremos el concepto del contrato de fletamento. Así, Flete viene del alemán, Fracht, en inglés freight, que designa la carga del navío.

De esta forma, el fletamento es un contrato mercantil, en virtud del cual el fletante, se compromete con el fletador, a realizar el transporte por mar de mercancías, en un buque, y mediante un flete.

Así el contrato de fletamento como tal no es mas que un contrato de transporte, puesto que la obligación esencial del llamado fletante, a quién con más propiedad debemos denominar transportador, consiste, como en todo contrato de transporte, en la entrega de la mercadería en destino, y no en la mera puesta del buque a disposición del fletador (cargador) que es una prestación accesoria de ahí que nos parezca más acertado hablar de contratos de transporte con fletamento, es decir, con determinación de buque, haya o no fase preparatoria, y no lisa y llanamente contrato de fletamento.

El fletamento es el contrato por el cual el armador, en

correspondencia del flete pagado, se obliga a cumplir con un buque determinado, uno o más viajes preestablecidos así tenemos el fletamento por viaje, o bien dentro del tiempo convenido los viajes ordenados por el fletador, con lo que se da la figura del fletamento a tiempo, bajo las condiciones establecidas por el contrato de acuerdo con los usos y costumbres que imperan en el medio marítimo.

La primera forma que se nos aparece podemos decir que sin mucho desacierto podemos calificar como el fletamento por excelencia es la del llamado fletamento a tiempo, o, mejor aún, Time Charter, para emplear la denominación con que este contrato es conocido en el ambiente marítimo a través de sus respectivos formularios.

Así podemos definir al contrato de FLETAMENTO A TIEMPO (Time Charter), una de las partes, el fletante (Owner), pone a disposición del fletador (Charterer) un buque determinado para que este último lo emplee, por lo general en el transporte, por un cierto período de tiempo, mediante el pago de una suma de dinero que se calcula por mes, semana o día.

A primera vista, algunos autores han caído en el error, pues podría verse en este contrato una simple locación de cosa, pero las diferencias son varias y permiten una clara identificación de ambos contratos.

La calidad de armador permanece en manos del fletante, esto es, en manos del cedente, ya que teniendo en sus manos la gestión náutica, ejerce la navegación a nombre propio aunque a riesgo económico de la otra parte; el fletador nunca asume el papel de

armador, simplemente utiliza, como medio técnico para la realización de su objetivo la navegación del buque que a su vez constituye para el fletante el fin económico del contrato.

En el Time-Charter, tenemos fletamento sin transporte, aunque existe por parte del fletante la obligación de transportar las mercaderías que disponga el fletador dentro de los límites contractuales. El fletante se obliga a realizar los viajes que ordenen el fletador durante el periodo de tiempo convenido o esa es su prestación fundamental, de ahí que en este caso podemos calificar la relación como la de una locación de obra, con lo cual contamos con un factor más de diferenciación entre el Time-Charter y la locación del buque, esta última como se ha mencionado con anterioridad es una Location rei.

La tenencia del buque, que en la locación pasa necesariamente al locatario, asumiendo por ello la calidad de armador, permanece en el Time-Charter en manos del fletante, quién la conserva por intermedio del capitán.

Suele afirmarse que el capitán depende, alternativamente del fletante y del fletador, recibiendo órdenes de uno y de otro, ello no es exacto; el capitán es un dependiente del armador, esto es del fletante, y la circunstancia de que el fletador imparta indirectamente al capitán del buque ciertas órdenes vinculadas a la gestión comercial no modifica la situación, puesto que ello no es sino una de las consecuencias necesarias emergentes de la celebración del contrato; el flete, adoptando aquél el papel de transportador especula con el resultado de la organización del fletante adoptando aquél el papel de transportador frente a los

terceros que contratan con él.

Separadas del Time Charter, contrato éste que responde a un definido contenido en los contratos tipo en uso, pero siempre dentro del concepto general del fletamento a tiempo, podemos además incorporar todas aquellas formas contractuales por las que el armador se obliga a hacer navegar el buque durante cierto tiempo en que el fletador lo utiliza con ciertos fines, científicos, deportivos, técnicos, etc.(8)

Así vemos que un buque es fletado a tiempo (Time Charter) cuando el fletante, armador o naviero, mediante el pago de un precio determinado o flete lo pone por entero a disposición del fletador en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado, por un tiempo convenido, que puede ser el de uno o más viajes.

En este tipo de contrato el buque es fletado como unidad funcional y operacional por un periodo de tiempo, el fletador pagará en éste caso el flete, el petróleo y el agua, así como los demás combustibles que la embarcación requiera, debiendo esta viajar hacia donde el fletador lo requiera y el flete por el cual se paga, se considerará como costo diario o mensual por toneladas de peso muerto del buque.

De esta forma podemos ver dos modalidades de éste mismo contrato los que son ;

a) Fletamento por tiempo, con transferencia de la posesión del buque.

b) Fletamento por tiempo, sin transferencia de la posesión del buque.

En todas estas formas el objeto del contrato es el buque completo y el acuerdo de voluntades se consigna en una póliza de fletamento.

Pero todavía existe otro caso, el buque puesto a la carga para varios fletadores que sólo ocupan con sus mercancías, una parte del mismo, lo que es un verdadero fletamento, pero poco usual, que se consigne en una póliza de fletamento; es más frecuente que aparezca en un conocimiento de embarque.

Ahora bien, en el FLETAMENTO POR VIAJE, (Trip Charter o Voyage Charter), se puede decir que el fletante naviero o armador, pone a disposición del fletador un buque para que la totalidad de su porte o una parte de él, sea destinanda al transporte de mercancías por un viaje determinado previamente convenido y mediante el pago de un flete también determinado.

El buque en el fletamento por viaje es fletado para llevar un gran volúmen de carga entre dos puertos. El flete que por el contrato se paga se basa en las toneladas de carga que recibe el buque, a una tarifa previamente convenida por las partes, en este flete pueden o no incluirse los costos por la carga y descarga del buque, así como el arrumaje y la estiba a bordo si son así convenidos.

Generalmente los gastos de carga y descarga, así como los de alijo y arrumaje son por cuenta de la carga o el fletador.

Además del pago de las sobrestadías o demoras en que incurra el buque.

El fletante, deberá pagar a su vez un premio por el tiempo ganado en la carga y/o descarga del buque al fletador, de ahí la

importancia de los temas de estadías, sobreestadías o demoras y premios por el tiempo ganado o perdido en este contrato.

En este tipo de contrato la característica peculiar es que el hecho de la carga puesta a bordo, no se deriva para el fletante el deber del cuidado de las mercancías, de tal suerte que el daño, pérdida, o retraso, no prueba nada por sí mismo respecto de su responsabilidad, y será labor del fletador si quiere obtener reparación, probar que la causa del accidente fue por culpa o negligencia del naviero.

derivado de lo antes dicho las obligaciones de la partes son las siguientes:

Del Fletante:

- Poner el buque convenido a disposición del fletador en el tiempo y lugar pactados y en perfecto estado de navegabilidad.
- Pagar todos los gastos y el pago de los premios por el ahorro de tiempo en las estadías.
- Llevar a cabo el viaje convenido por las partes.
- Todas las demás contenidas en la Póliza de Fletamento por viaje, convenidas lícitamente por las partes.

Del Fletador:

- Pagar el flete convenido, el falso flete o el flete muerto.
- Pagar las demoras pactadas.
- Devolver el buque al concluir la descarga al término del viaje.
- Todas las demás contenidas en la Póliza de Fletamento por viaje contenidas lícitamente por las partes.(9)

Ahora pasaremos a otra sección importante dentro del contrato de fletamento al que denominaremos:

Contenido y Forma del Contrato de Fletamento:

El contrato de fletamento debe expedirse por escrito y por duplicado, y contener datos de esta clase:

- Personales: Nombre del fletante, del fletador y del capitán.
- Reales: Nombre del buque, porte, matrícula y nacionalidad del mismo; descripción de las mercancías en cuanto a su peso y medida.
- Locales: Puerto de Carga y Descarga.
- Temporales: Días para la carga y descarga.
- Penales: Respecto a demoras.

En algunas legislaciones se exige la firma de dos testigos en el contrato de fletamento.

Por otra parte, son comunes en ese contrato, las siguientes cláusulas.

1.- Cláusula de las 24 horas.

Produce el efecto de interrumpir el contrato en caso de pérdida de tiempo debido a deficiencias de la tripulación o de los pertrechos del buque, avería de la maquina y otros accidentes que impidan el funcionamiento del buque durante más de 24 hrs. de trabajo. En tal caso, cesa el pago del arrendamiento durante el tiempo de la interrupción del trabajo, y hasta que el buque reanude su servicio.

2.- Cláusula de Cancelación.

De acuerdo a la misma, si el buque no esta listo para cargar en la fecha señalada, los fletadores tienen la opción de rescindir el contrato, siempre que lo manifiesten, por lo menos 48 hrs. antes de aquella en que se espera, que el buque escale en

el puerto de carga. En tal caso, los fletadores generalmente no exigen pago de daños y perjuicios, toda vez que la demora suele deberse a una causa justificada.

3.- Clausula de cesación de la responsabilidad.

De acuerdo a ella, la responsabilidad de los fletadores cesará al ser cargado el buque, pero los navieros y el capitán, podrán embargar la carga por todo el flete y por las demoras que se hayan previamente estipulado.

4.- Clausula de Negligencia.

Libera al propietario de responsabilidad respecto a los daños ocasionados a la carga por negligencia o falta del capitán o cualquier otro miembro de la tripulación, en el desempeño de sus respectivas funciones o trabajos.

5.- Cláusula de arbitraje.

De acuerdo a la misma, cualquier controversia que surja respecto a la interpretación o cumplimiento del contrato, será sometida a arbitros. Persigue esta cláusula lograr, hasta donde sea posible, el arreglo extrajudicial de cualquier diferencia que pudiese surgir entre los contratantes.

6.- Cláusula de Irresponsabilidad.

Exonera al propietario en caso de accidentes a la carga, producidos por causas expresamente determinadas en la póliza respectiva.

Las principales causas de irresponsabilidad, por lo común son: Fuerza mayor, enemigos de la Nación del naviero, que se declaren en guerra, el derecho de presas que puede presentarse en tiempos de guerra y entre naciones enemigas, los arrestos por autoridades

extranjeras, los peligros del mar, como, tormentas, marejadas, maremotos, etc. Piratas y Ladrones; Huelgas, incendios, echazón, baratería del capitán o la tripulación (delitos como: estafa y apropiación indebida, simulación de accidentes, consumos injustificados de combustible, provisiones u otros efectos etcétera).(10)

TRANSPORTE MARITIMO.

El contrato de transporte marítimo, carece de una definición teórica genérica pues todo transporte por mar no constituye por este solo hecho un contrato de transporte marítimo.

Este contrato lo mismo en la forma específica de fletamento que en la forma genérica de transporte de mercancías es un contrato bilateral, basado en el mutuo acuerdo de las partes, sinalagmático, es decir como un presupuesto de prestaciones recíprocas.

Actúan por una parte el armador propietario propietario del buque fletador del mismo, agente representante de la entidad armadora, y el capitán como mandatario y representante legal en el buque del armador.

El armador y el capitán se conocen también con la denominación de transportista, porteador o fletante (en el fletamento) interviene por otra parte el cargador fletador en el fletamento, que puede o no ser el destinatario de la carga o mercancías, o receptor de ésta.

El destinatario es a veces también el consignatario del cargamento(que puede ser el mismo consignatario del buque), encargado de la recepción y distribución de las diversas partidas

que integran el cargamento.

Porteador o transportista es el que se encarga de realizar o hacer realizar el transporte; actúa en nombre propio y asume la gestión directa de la expedición y sus riesgos, trabajando o colaborando para su mejor resultado, especulando con el beneficio que ello le produce. El comisionista del transporte se encarga de las gestiones para realizarlo en nombre y por cuenta de su comitente, ejecutando las órdenes recibidas y cobrando una comisión fija con arreglo a tarifa, es frecuente el caso de reunirse en una misma persona las dos modalidades, sobre todo, para expediciones largas o transportes combinados, el transportista actúa como tal, por una fracción del viaje y como comisionista por otro trayecto del recorrido.

Este término hace referencia a cualquier operación de acarreo que realice un buque, aún cuando su finalidad siempre tenga el lucro, eliminando así las operaciones gratuitas.

De esta forma tenemos que, este tipo de operación de acarreo puede ser hecho con personas, en este caso los pasajeros, mercancías o cosas, y los buques, en este caso nos referimos al remolque, en este sentido se ha incluido el contrato de transporte de buques por razones sistemáticas, ya que la prestación del remolcador consiste en entregar el buque remolcado en destino, obligación semejante a la del transportador con relación a las mercaderías.

Transporte de Personas.

El contrato de transporte marítimo de pasajeros se puede definir como aquél contrato por el cual una parte llamada

transportista se obliga frente a otra llamada pasajero a transportarla por el mar, mediante el pago de un precio o pasaje. Este tipo de contrato también es llamado contrato de pasaje.

Las modalidades del caso son: La entrega de algo en destino, en este caso el traslado y desembarco del pasajero en el puerto de convenido, sano y salvo.

Derivadas de tal definición tenemos que las obligaciones de las partes son:

Del Transportista:

- Navegabilidad del buque.
- Poner el buque en el lugar y tiempo convenidos a disposición del pasajero.
- Dar al pasajero alojamiento y alimentación.
- Dar asistencia médica al pasajero.
- Transportar el equipaje del pasajero.
- Cumplir el viaje, desembarcando sano y salvo al pasajero.

Del Pasajero.

- Pagar el precio o pasaje convenido.
- Someterse a las leyes del Estado cuyo pabellón porta el buque.

Transporte de mercancías o cosas.

Es el contrato por el cual, una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida con un cargador, destinatario o consignatario, una mercancía determinada, mediante el pago de un flete también determinado.

Las obligaciones de las partes son :

- Navegabilidad del buque.

- Poner el buque a disposición del cargador en el lugar y tiempo convenidos.
- Cargar las mercancías.
- Estibar las mercancías a bordo.
- Entregar el conocimiento de embarque a cambio del recibo provisional otorgado por el oficial encargado de la carga (Mate's Receipt).
- Cumplir el viaje.
- Cuidar y conservar las mercancías durante la travesía.
- Descargar las mercancías en el lugar o puerto.
- Entregar las mercancías al legítimo poseedor del conocimiento de embarque. Entendiéndose que la entrega se realiza si debe hacerse a una autoridad en el puerto, la aduana por ejemplo.

Del Cargador, Destinatario y/o Consignatario:

- Entregar las mercancías en el puerto convenido.
- Pagar el flete.
- Recibir las mercancías a la conclusión de su transporte en el puerto de destino.

En este punto se hace mención a la REGLA DE BUENOS AIRES, adoptada en la XXX Conferencia de la "International Law Association" (ILA), agosto de 1922, que establece que el contrato de transporte marítimo de mercancías se ejecuta en el momento en que los equipos del buque dejan la carga en el muelle del puerto de destino.

Sin embargo, existe una excepción, cuando el buque no puede entrar en ese puerto de destino, por razones de fuerza mayor; guerra, motín, revolución, bombardeo, etc.; se dirigirá al puerto

más cercano y ahí descargará las mercancías cumpliendo así su contrato.

El transporte marítimo de mercancías puede ser con fletamento y sin fletamento, según sea que se designe o no el buque, en el caso que sea con fletamento, según sea que se designe o no el buque, en el caso que sea con fletamento, el transporte marítimo de mercancías podrá ser total o parcial, si empleamos todo o parte del porte del buque y a carga general cuando se reciben las cargas de todos los cargadores que se presenten.(11)

Diferencias entre el transporte de cosas y el transporte de personas:

En el primero la relación contractual se refiere a objetos de derecho y en el segundo a sujetos de derecho, pero estas diferencias no modifican el concepto de la naturaleza jurídica de este contrato, si al pasajero se le debe alojar, alimentar y brindar ciertas comodidades previstas, ello no es sino una suma de circunstancias que no altera el sentido jurídico de este contrato: El desembarco del pasajero en el puerto de destino. Bástenos pensar en el transporte de animales en pie, en particular de raza, a los que se les brindan cuidados semejantes a los de las personas, y en muchos casos superiores a las atenciones y comodidades que en otras épocas se les daba a los pasajeros.

EL CONTRATO DE REMOLQUE.

La ley no tipifica el contrato de remolque, y sólo hace

referencia a él al exigir autorización administrativa para que el servicio se preste, salvo en los casos de salvamento (Art.63). Y ya hemos señalado que el reglamento de pilotaje en los puertos, que antes hemos transcrito, reglamenta aspectos del remolque en las zonas portuarias.

Así en el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada (que puede no ser otro buque) una fuerza externa, para conducirla por agua de un lugar a otro.

Es el remolque la operación que consiste en el desplazamiento de un buque u otro objeto flotante, mediante la tracción ejercida por otro, sea porque aquél no está en condiciones de utilizar su propia fuerza motriz, o porque la misma no es suficiente para la operación o velocidad que necesita llevar a cabo.

El objeto de este contrato no es otro que el de conducir hasta un determinado lugar, o hasta su destino último, a un buque imposibilitado por sí para moverse, que ha perdido el control sobre sí para su autogobierno, y que se ha convertido por razones técnicas, en una simple materia de transporte. Pero debe decirse que la industria del remolque ha extendido su dominio a las actividades más diversas, tráfico interior de puertos, bahías o ríos navegables como en alta mar, y con finalidades de maniobra, transporte o asistencia.

El Remolque puede ser de tres clases: Remolque portuario, que es el que se presta en las zonas de los puertos, Remolque Salvamento, cuando se da asistencia a un buque que ha quedado en el mar en situación de peligro, y Remolque Fletamento, cuando se conducen aparatos sin propulsión propia, como los chalanes, cada

uno de los cuales lleva o puede llevar su propio cargamento y son jalados por un remolcador.

Remolque Portuario.- En las grandes zonas portuarias o en los canales (Como en el Canal de Panamá), los grandes buques no pueden movilizarse y maniobrar por sí mismos, y requieren el auxilio de los remolcadores. En esta clase de remolque el capitán del buque remolcado sigue siendo el principal responsable y director de las maniobras, ya que no declina su autoridad suprema de capitán, ni aún en el caso al que ya hemos hecho referencia, de que el piloto suba a bordo del buque remolcado a dirigir la maniobra.

El Remolque Salvamento.- La forma más antigua del remolque ha sido la asistencia en el mar a un buque que ha quedado imposibilitado para navegar. Este servicio se presta en una gran proporción de los casos, por buques ordinarios, que no son remolcadores especializados, y que se encuentran en el mar con un buque en dificultades.

Remolque Fletamento.- En este caso, el remolcador tira de instrumentos sin propulsión propia, y los conduce de un lugar a otro, por vía marítima, el caso típico es el del tren de chalanes, en el caso de los chalanes remolcados, se distinguen dos situaciones:

1.- Remolcador y Chalanes son del mismo naviero, en este caso, naturalmente, no habrá contrato de remolque sino actividad remolcadora, y si se transportan mercancías de terceros, se tratará de un contrato de fletamento transporte, en el que esos terceros tendrán el carácter de cargadores o fletantes.

2.- El Remolcador pertenece a un naviero y los Chalanos remolcados a otro, en este caso habrá contrato de transporte entre el propietario del remolcador y el de los chalanos, y si se transportarán mercancías de terceros, habrá contrato de fletamento entre esos terceros, (cargadores o fletantes) y el naviero que explota los chalanos (Fletador).(13)

Este contrato nunca debe confundirse con el Remolque Servicio, que es aquél que se presta en las terminales marítimas, o puertos en el momento de atraque y desatraque de la embarcación.

Obligaciones del Remolcador, del Remolcado frente a terceros.

Del remolcador, la obligación básica es, el proporcionar fuerza motriz al remolcado en las condiciones y el tiempo expresa o tácitamente convenidos.

De remolcado, la principal obligación, pagar el importe del remolque conforme haya sido convenido con antelación entre las partes.

Cuando el remolque tenga por objeto un buque capaz de maniobrar el capitán de éste debe acordar con el capitán del remolcador acerca de las maniobras a ejecutar, debiendo acatar el impulso dado por el remolcador al remolcado, y secundar a aquél en las maniobras de conjunto.

Ahora bien, por la importancia que tienen las obligaciones en este tipo de contratos las detallaremos, como lo hace José Eusebio Salgado y Salgado, en sus "Apuntes de Derecho Marítimo", de esta forma tenemos :

Armador del Buque Remolcador:

- Poner el buque a disposición del armador del buque remolcado en

el lugar y tiempo convenidos.

- Poner el buque en perfecto estado de navegabilidad.
- Poner el buque equipado y tripulado, pero sobre todo apto y competente para realizar el transporte convenido.
- Asumir la custodia del buque remolcado durante el viaje.
- Obedecer las instrucciones y órdenes dadas por el armador del buque remolcado.
- Entregar el buque remolcado en el lugar y tiempo convenidos y en el mismo estado en que lo recibió.

Obligaciones del Armador del Buque Remolcado.

- Entregar el buque remolcado en el lugar y tiempo convenidos.
- Pagar el precio por el transporte.
- Emitir cuidadosamente y con toda claridad sus instrucciones al armador del buque remolcador a fin de que lleve a feliz término el transporte.(14)

De esta manera terminamos este punto en el que dimos el concepto y definición de los diversos contratos que emplea el negocio marítimo en lo relativo a la utilización de los buques, lo que es muy importante para que en un futuro se eviten pérdidas cuantiosas por las partes que intervienen en un negocio jurídico, al no establecer claramente el contrato celebrado y por lo consiguiente sus obligaciones como contratantes.

4.2 Naturaleza Jurídica de los Contratos de Utilización.

El hecho material del transporte por mar, carece de las características esenciales de un contrato cuya finalidad es el transporte marítimo mediante un precio, de personas o cosas. No existe sin embargo ni en las legislaciones ni en la jurisprudencia una precisa distinción que permita definir en su exacto concepto las condiciones esenciales para la existencia de un contrato de transporte marítimo, a pesar de las muchas definiciones e interpretaciones que se han hecho y, muchos autores eluden esta definición, como lo hacen igualmente la mayoría de los códigos.

La variedad de los aspectos que puede presentar el transporte marítimo hace sumamente difícil reducir a los términos de una definición genérica única, sus características.

De esta forma se ha evitado el precisar la Naturaleza jurídica del Contrato de Fletamento o más bien han reunido bajo esta denominación los diversos contratos por los cuales el propietario de un navío puede ponerlo a disposición de terceros a su vez la doctrina y jurisprudencia francesa lejos de luchar contra esta insuficiencia de la ley y de ponerle remedio se ha unido al legislador sin esforzarse en completar su obra en la medida en que el interprete tiene el derecho y aún debe de hacerlo, bajo el nombre común de fletamento, que designa el hecho de poner un navío a disposición de terceros es posible discernir tres contratos que, aún teniendo ciertos puntos de contacto, son muy diferentes en el fondo, así tenemos, la naturaleza del contrato relativo al navío se determina por las cláusulas del convenio y

según las circunstancias. Así es, bastante rara vez, un arrendamiento de cosas o subarrendamiento de servicios, y es lo más frecuente en la mayoría de los casos un contrato de transporte.

El fletamento es un verdadero arrendamiento de cosas cuando el propietario de un navío sin armar ni equipar cede temporalmente la posesión a una persona que lo arma, equipa y después lo utiliza para la navegación, a veces sucede que las compañías de navegación por faltarles el material en un momento dado, porque el tráfico es particularmente intenso en la región donde hacen el servicio de transporte, es preciso alquilar los de otras compañías o los navíos en otros armadores entonces el contrato es únicamente un arrendamiento o un arrendamiento de navío. Así, el fletamento es un arriendo de cosas y un subarriendo de servicios en el caso de que el propietario de un navío armado y equipado ceda por cierto tiempo la posesión del navío y los servicios de la tripulación a una persona de la tripulación tomando por su cuenta la explotación del navío utilizará éste y los servicios de la tripulación en la navegación.

Esta segunda clase de fletamento después de haber pasado largo tiempo por rara se ha hecho usual en Inglaterra y se ha extendido por todos los países marítimos bajo una forma especial que comprende una repartición de los poderes y cargas entre el fletante y el fletador; que tanto él como el otro tienen al mismo tiempo la calidad de armador, cada uno en su esfera, el fletante está encargado del mantenimiento y, abastecimiento del navío, y de la manutención y pago de la tripulación; conserva el alto

mando sobre el capitán y la tripulación, y por consiguiente es responsable de ellos, para con el fletador; este toma a su cargo, independientemente del precio, del arrendamiento debido al fletante los gastos del combustible y de la navegación organiza como cree conveniente los viajes que debe hacer el navío y la tripulación así como el capitán, pasan bajo sus órdenes, en este punto de vista, en este segundo caso como en el primero, hay en realidad un arriendo del navío, pero es en realidad un arriendo del navío pero es en verdad una cesión o un sub-arriendo de los servicios de la tripulación con objeto de fletar transportes por medio del navío.

En fin el fletamento es un contrato de transporte únicamente siempre que el propietario, el usufructuario o el arrendatario de un navío, después de haber armado equipado y conservado el mantenimiento y la dirección del mismo y de la tripulación, se compromete con una o varias personas a transportar por cuenta de ellas mercancías en su navío, esto se hace en la inmensa mayoría de los casos, y es lo que se pone en la ley marítima, porque es el modo de ejercer la industria de los armadores, que son los "carreteros del mar", cualquiera que sea la naturaleza jurídica del fletamento, en este contrato el propietario o armador del navío que pone éste a la disposición del otro es llamado fletante la otra parte es llamada fletador. Pero en el caso ordinario en que el fletamento tiene por objeto solamente un transporte de mercancías, el fletador se designa con más frecuencia con el nombre de cargador sinónimo de la expresión remitente que es más usual en los transportes terrestres; entonces las personas a

quien van dirigidas las mercancías es llamada destinatario o reclamante cuando se hace remitir las mercancías que han llegado a su destino. Puede suceder que el fletador y el cargador no sean la misma persona porque el fletador después de estipular un transporte de mercancías, mande un proveedor, entonces materialmente ese tercero es quien carga el navío; pero de hecho la calidad de cargador pertenece al de fletador, pues el tercero cargador obra por cuenta y mandato del fletador; de suerte que sería uno como él en relación al fletante.

En sentido inverso, puede suceder que el destinatario o reclamante sean la misma persona que el fletador-cargador, remitiendo éste por mar de uso personal, de los cuales necesiten otro lugar, también alguna vez el destinatario es un mandatario del cargador, a quien éste ha dado la misión de recibir las mercancías; entonces es llamado consignatario del cargamento.

Pero con más frecuencia el destinatario de un tercero que tiene derechos propios y distintos a los del fletador cargador, es, por ejemplo, un comprador de mercancías, el fletamento es total o parcial, según llegue a la totalidad o solamente una parte del navío. En efecto, el fletamento es casi siempre total cuando constituye un verdadero arrendamiento del navío, y es con frecuencia parcial cuando constituye un contrato de transporte.

Cuando el navío es fletado en su totalidad en vista de un transporte de mercancías, el fletamento suele hacerse al revés, es decir para un transporte sencillamente designado de un cargamento, y cuya composición exacta se deja a la discreción del fletador, que tiene la facultad de cargar en el navío todo lo que

pueda sin comprometer la seguridad de éste. No obstante cuando el fletamento es total, no hay que creer que el navío estará por siempre a la disposición del fletador; sobre este punto es útil distinguir entre el fletamento arrendamiento y el fletamento transporte.

El fletamento no es verdaderamente total mas que cuando constituye un arrendamiento del navío, entonces, en efecto, el fletador a quién el fletante ha dado, se estipula a veces la plena y entera posesión del navío, puede disponer como mejor le parezca de todas las partes del buque, sin excepción ni reserva.

Por el contrario, si se trata de un fletamento-transporte, el fletador, aún total, no puede disponer del navío por entero, sino solamente de aquellas partes destinadas a la recepción de las mercancías, no tiene ningún derecho sobre las partes destinadas al alojamiento y alimentación del capitán y la tripulación o a la guardia de aparejos y abastecimientos puede exhibir solamente que a sus lugares reservados lo sean únicamente para los que están reservados, y el fletante, el capitán, los marineros, no pueden sin su consentimiento cargar mercancías por su cuenta o por cuenta de terceros.(15)

Distinción entre el Fletamento y el Contrato de Transporte Marítimo.

Lo mismo que en la doctrina y en la jurisprudencia, no se ha tratado generalmente de establecer la distinción entre fletamento y contrato de transporte marítimo. Sin embargo, la distinción es fácil de hacer atendiendo a la consideración del buque fletado, y en este sentido nacen algunas decisiones italianas. El fletamento

es una variedad específica, pero institución fundamental jurídica en la explotación del buque, para cumplir su misión de realizar el transporte marítimo.

Bien como relación arrendaticia, con locación total o parcial del buque, o como asociaciones de comerciantes que alquilan el buque y llevan sus mercancías a bordo, utilizando un representante, supercargo, independiente del naucleros, y del dueño del buque, y aún en forma de comunidad de intereses de propietarios del buque y de las mercancías, prepondera desde la antigüedad el fletamento de buques completos. Sólo modernamente aparece la gran masa de pequeños cargadores y se desarrolla en gran escala el transporte marítimo de innumerables partidas sueltas, de ello deriva que, tradicionalmente, el fletamento se venga considerando como el contrato genérico, teniendo además en cuenta que la mayoría de las normas generales porque se rigen son de aplicación al transporte marítimo de mercancías en expediciones si reserva alguna de parte del buque.(16)

Hasta épocas recientes ha predominado la teoría de la consideración del fletamento total o parcial del buque como un arrendamiento, este concepto que admite la ordenanza francesa de 1681 pasó al código francés artículo 273 y de éste lo tomaron muchas otras legislaciones mercantiles. La situación jurídica del fletador era así la de un arrendatario; en la misma forma que quien dispone de un inmueble alquilado. Pero la concepción moderna se opone generalmente a esta interpretación y no se reconoce que las reglas del arrendamiento sean aplicables al fletamento total.

Perfeccionamiento del Contrato.

Aunque el documento debe contar por escrito en un documento denominado "Póliza de Fletamento", su perfección no la determina este documento, sino el consentimiento de las partes o de las condiciones del contrato, declarando expresamente, su voluntad de estipularlo. En el fletamento general o por viaje el buque se entrega al fletador equipado y tripulado. El flete se fija por un determinado viaje o por una cantidad diaria o mensual; lo más frecuente se estipula una cantidad por tonelada y por viaje de los puertos que previamente se determinan en la póliza, se señala fecha en que el buque debe ser puesto a disposición del fletador bajo pena de poder rescindir el contrato, aunque dejando alguna elasticidad entre los hechos; el armador y en su nombre el capitán tienen la obligación de poner el buque provisto de todo lo necesario para una buena navegación a disposición del fletador en el puerto y fecha que se fije con las bodegas limpias.

Prueba del Contrato.

Ya quedó indicado el carácter consensual del contrato en que la póliza es el documento fehaciente respecto de las estipulaciones convenidas, la prueba del contrato y sus condiciones puede articularse también mediante los medios de prueba admitidos en derecho con carácter general para las obligaciones y contratos.

La Ley Aplicable al Contrato de Fletamento.

La legislación aplicable al contrato de fletamento venía siendo el de respetar la autonomía de la voluntad de las partes, éste queda casi completamente desvalorizado. El principio general

es que la ley reguladora para estas cuestiones es la del puerto de destino, o de ejecución del contrato; pero otros criterios sostienen, que debe regir la ley donde se celebró el contrato, o la ley del pabellón del buque, el lugar para el planteamiento de reclamaciones, lo va a determinar el puerto de matrícula del buque, determina el lugar donde se deben plantear todas las cuestiones que no se refieran a la ejecución del contrato con arreglo a la Póliza de fletamento, reclamaciones por suministros.

Ahora bien, en las leyes y en la doctrina ha persistido una larga confusión respecto de las formas que puede adoptar el contrato por medio del cual se realiza la utilización del buque en el tráfico marítimo, pues en la navegación a vela generalmente se fletaba el buque por entero, y no se hacía distinción entre fletamento y arrendamiento de buque, pero conforme fueron creciendo los buques y perfeccionándose técnicamente, fue apareciendo el gran naviero, "La línea de navegación" y el cargador, que antes tomaba todo el buque, fue perdiendo importancia y en la actualidad, un buque generalmente se carga por una multitud de pequeños cargadores, aunque para ciertas actividades (transporte de petróleo, carbón, madera, etc.), se sigue utilizando el arrendamiento de buque, y la contratación de viajes especiales y la contratación de un compartimiento del buque, pero cualquiera que sea la forma utilizada, el contrato y su ejecución se ven dominados por la idea y la actividad del transporte.

Los tratadistas y algunas leyes modernas hacen ya la distinción entre arrendamiento de buque y las distintas clases de

contrato de transporte marítimo, como anteriormente se ha señalado. Las que anteriormente hemos señalado y que a continuación mencionaremos:

- Contrato de utilización del buque por entero, para un viaje o varios viajes determinados (Charte-Partie);
- Contrato de utilización del buque por un tiempo determinado (time charter);
- Contrato de utilización de una parte o compartimiento del buque;
- Contrato de transporte simple de mercancías, sin especificar el lugar que habrán de ocupar en el buque;
- Contrato de transporte de personas.
- Contrato de remolque.

La ley Suiza, según ya hemos visto, distingue entre arrendamiento de buque y fletamento, pero también distingue entre fletamento, o sea el contrato de utilización del buque por entero o de un compartimiento del buque, y el contrato de transporte marítimo, o sea la conducción de un lugar a otro, por vía marítima de personas o cosas.

Como el Contrato de utilización del buque tiene elementos del arrendamiento, se ha pretendido asimilarlo a él. En realidad en todas las formas de fletamento, se trata de un contrato de prestación de servicios (Locatio conductio operis). Se presta el servicio del transporte.

Para nuestra ley todo contrato de utilización del buque en el transporte marítimo, cuando el naviero conserva la posesión, la dirección y la responsabilidad de la navegación, pertenece al

género "fletamento"; pero existen diversas clases de fletamentos a saber: a) fletamento de buque por entero o por compartimiento completo. A esta forma siguiendo, aunque no con exactitud, una idea de Bonnecase, se le llama "Fletamento Arrendamiento", por la relevancia de las características del arrendamiento, que en este tipo de fletamento encontramos; b) fletamento de mercancías en general, "que podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque" o transporte de cosas determinadas, que podrán conducirse en cualquier lugar del buque apto para llevar carga. Cabe advertir que en el primer supuesto (capacidad total del buque) el contrato será fletamento de buque por entero, por lo que se debe concluir que el legislador sufrió una confusión en este caso. Debió hablarse simplemente, de transporte de cosas. También de acuerdo con Bonnecase, llamaremos a esta forma "Fletamento Transporte" porque en ella predominan las características del contrato de prestación de servicio de transporte, y c) contrato de pasaje, que se da cuando el objeto del transporte es la persona misma del contratante o pasajero. A esta forma le llamaremos siguiendo el mismo autor, "Fletamento pasaje".

La Ley Suiza define el fletamento de buque por entero o por compartimiento, en la siguiente forma: El fletamento es el contrato por el cual el armador se obliga, como fletante, a poner a disposición del fletador, contra una remuneración, todo o parte de la capacidad de carga de un navío designado, sea por una duración determinada (Charte-Partie a término), sea por uno o más viajes determinados (Charte-Partie por viaje). Así el fletamento

es por tiempo (Time-Charter) o por viaje. En el fletamento por tiempo el naviero fletante, mediante el pago del flete, pondrá el buque a disposición del fletador por un tiempo convenido que puede comprender uno o más viajes. El fletamento conservará la posesión y dirección del buque, y el fletador dará al capitán las Órdenes para la realización del viaje o los viajes que habrán de hacerse en el término pactado.

Es obvio que el buque debe estar en condiciones normales de navegabilidad. Los gastos que el buque origine durante la vigencia del contrato serán distribuidos en la forma en que el mismo contrato establezca.

En el fletamento por viaje, el buque o el compartimiento del mismo se pondrá a disposición del cargador o fletador por el viaje o los viajes que se hayan convenido. Ahora bien dentro de este punto cabe hacer mención de un tema por demás importante dentro de la naturaleza jurídica de los contratos, el mencionar las responsabilidades del porteador, que en este sentido es muy extensa y que ha sido muy discutida, las raíces históricas de esta responsabilidad las encontramos en el Derecho Romano, desde el famoso edicto del pretor, que prescribía: "Natuae caupnes stabularii quod cujus que salvum fore receperint nisi restituant in eos iudicium dabo". Esta disposición fue comentada y fundamentada, entre otros, por Ulpiano la responsabilidad del porteador se excluía sólo en casos de fuerza mayor o de culpa del propietario de la mercancía. El nauta asumía el periculum de la cosa, y se liberaba de él sólo en casos de vis mayor o damnum fatale. Se exigía del porteador, consecuentemente una diligentia

exactísima. Estos principios llegan a las legislaciones modernas.

Los navieros han luchado a través de la historia por eludir su responsabilidad profesional, es decir como navieros, y han pretendido, incluso limitarla o eludirla por medio de cláusulas convencionales, cuya validez ha sido discutida por la jurisprudencia y la doctrina. En Francia por ejemplo, autores tan prestigiados como Lyon-Caen, Danjon, y Ripert apoyan la validez de las cláusulas de no responsabilidad, y otros autores no menos prestigiados, como Bonnacase, niegan tal validez. En este último sentido se orienta, igualmente, la jurisprudencia francesa.

Nuestra ley llega a una solución intermedia. Admite una exoneración parcial, esto es, una reducción proporcional de la responsabilidad del naviero, "siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el caragador esté en posibilidad de optar por una u otra".(Art.178 LNCM). Y agrega (lo que es justo) que el porteador jamás podrá eludir la responsabilidad derivada de su propia culpa.(17)

Pasando al Contrato de Remolque, se ha discutido mucho, en la doctrina, la distinción entre asistencia, remolque y salvamento. La asistencia es el género. Se presta asistencia a cualquier buque que se encuentre en peligro, poniéndose en contacto con él y auxiliándolo de cualquier manera para superar el peligro (Prestándole combustible, orientándolo en lugares de difícil navegación, etc.) pero si el buque asistente proporciona su propia fuerza para conducir al buque asistido, se estará frente a un remolque.

Además si anteriormente definimos al contrato como, aquél por

el cual una parte, el armador del buque remolcador, se obliga frente a otra parte, el armador del buque remolcado, mediante el pago de un precio determinado a facilitar y llevar a cabo la aplicación de fuerza o energía motriz para el transporte de un buque a través del mar.

Es desde luego un contrato, basando dicha afirmación en que lo usual y normal es que remolcado y remolcador pertenezcan a distinto propietario; es estudio importante de la disciplina jurídica, por el desarrollo alcanzado en la industria relativa, por las particularidades de su explotación; por la diversidad e importancia de los distintos servicios a que atiende el remolque y porque en general su explotación ha llegado con el conocimiento técnico y económico a constituirse en una actividad lucrativa, consolidada y en pleno desenvolvimiento.

Y así de un estudio de la doctrina respectiva encontramos lo siguiente:

a) autores que han considerado el contrato de remolque como contrato de transporte.

acierto.- elevar la significación que tiene el desplazamiento del buque mediante la tracción ejercida por el remolcador.

error.- pasar por alto que en el transporte de cosas la obligación fundamental del porteador consiste en el traslado de una cosa de un lugar a otro, y la entrega de la misma, es decir que el porteador no sólo desplaza sino que lleva cosas. Y es claro que en la mayor parte de las modalidades del remolque, falta con toda claridad esa entrega de lo remolcado.(18).

Y como anteriormente se ha afirmado, la Ley no tipifica el contrato de remolque, y sólo hace referencias a él al exigir autorización administrativa para que el servicio se preste salvo en los casos de salvamento (Art. 63 LNCM).(19). Así como el Reglamento de Pilotaje en los Puertos, reglamenta aspectos del remolque en zonas portuarias.

La doctrina italiana, siguiendo la técnica del Código de la Navegación, lo llama Remolque Maniobra.

4.3 Regimen Jurídico de los Contratos de Utilización.

En este punto no se pretende hacer un exhaustivo análisis de toda la legislación existente, en materia de contratos de utilización de los buques, por lo que sólo mencionaremos la labor mas relevante en el ámbito internacional por parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Así como también en este punto se analizará nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo (LNCM), y lo que ésta señala al respecto.

En este sentido la labor de las Naciones Unidas, en el ámbito internacional, nos dice que no existe legislación alguna que regule los contratos de utilización de los buques y en especial el contrato de fletamento, lo que fu reconocido por la Organización de las Naciones Unidas a través de la UNCTAD, la que

preparó un estudio de gran importancia, que hasta la fecha sigue siendo válido, la obra llamada "Polizas de Fletamento", informe preparado por el Secretario General de dicho Órgano en 1974.

Este estudio se originó en la decisión de la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, que mediante su resolución 7(III) estableció un grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, que celebró su primer periodo de sesiones en diciembre de 1969 en Ginebra Suiza.

Este logro fue alcanzado gracias a que los países en desarrollo así lo habían venido propugnado desde que se celebró el primer periodo de sesiones de la UNCTAD, 1964, confirmando más tarde en el II, celebrado en Nueva Delhi, India en 1968.

Ya que desde años antes se había externado la preocupación de estos países a través de su vocero el representante de la República Arabe Unida (RAU), hoy Egipto, quien dijo que se pretendía "...Revisar y mejorar las normas e instituciones del Derecho Marítimo Internacional Privado, con objeto de que se ajustaran a las normas actuales..."

No fue sino hasta 1971 cuando el grupo de trabajo decidió incluir para su IV periodo de sesiones, que se celebraría en 1973, en Ginebra Suiza, lo relativo a este tema, pidiendo a la Secretaría General de la UNCTAD que preparara un informe sobre la materia, estudio que debería de partir del examen de las Pólizas de Fletamento tipo y de las reglamentaciones nacionales.

Este examen debería de cubrir los siguientes temas:

- Fletamento con cesión (Locación o Arrendamiento).
- Fletamento por un tiempo determinado.

- Fletamento por viaje.

De ellos deberían de tratarse los aspectos siguientes:

A) Ejecución del contrato.

1.- Carga

2.- Viaje

3.- Descarga.

B) Estadías/Sobreestadías/Días de permanencia en Puerto.

C) Flete

D) Daños

E) Embargo y retención

F) Cesación

G) Relación con el conocimiento de embarque.

Sellegó a la primera conclusión de que el fletamento de buques es en la actualidad la base de todo el sistema del transporte marítimo en el mundo, que da lugar a cuatro grupos de grandes intereses:

1.- Los navieros o propietarios de los buques.

2.- Los armadores.

3.- Los corredores.

4.- Los cargadores.

Por otra parte se logró entrar al problema desde sus orígenes en la edad media, llegando a la segunda conclusión, que si bien es cierto que algunos ordenamientos internacionales han logrado regular ciertos aspectos, los intentos por lograr la uniformidad y regulación internacionales en las pólizas de fletamento en general no han dado fruto alguno, salvo en los temas siguientes:

1.- Conocimientos de embarque, Convenio Internacional de

Bruselas, Reglas de La Haya, del 25 de agosto de 1924, y su protocolo del 23 de febrero de 1968, Reglas de Whisby, el Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1979, que lo modifican.

2.- Averías Gruesas o Comunes, las Reglas de York y de Amberes versión 1974 de Hamburgo.

Finalmente la ONU concluyó que:

- a) Si bien se reconocen la aptitud, conocimientos e integridad de quienes aplican estos formularios, corredores o agentes de fletamentos, hay razones atendibles de insatisfacción respecto a la manera en como se procede por algunos de ellos, que no obtienen las mejores condiciones posibles para sus principales, sobre todo en los cambios y modificaciones de las cláusulas tipo.
- b) Las cláusulas uniformes de uso común no siempre son satisfactorias. No se sabe cuales fueron sus orígenes, ni como se aprobaron o discutieron, lo que ha impedido su interpretación uniforme, llevando a encontradas opiniones que llevan necesariamente a onerosos litigios.

Como no se adoptaron en reuniones internacionales son viejas costumbres impuestas por los armadores sin oír a los usuarios, por lo que es preciso revisarlas para lograr:

- 1.- Su identificación, es decir cuáles son sus deficiencias y los que tienen falta de equidad.
- 2.- Su selección, separando aquellas que causan serios problemas, de las que no ofrecen obstáculo alguno o casi ninguno.
- 3.- La acción, redactar nuevas cláusulas seleccionadas para darles una mayor claridad y nivelar mejor la distribución de

derechos y obligaciones entre las partes.

C) Respecto de la cuestión de reglamentación obligatoria, hay ciertos aspectos de las Pólizas que requieren una mayor e importante atención:

- 1.- La navegabilidad del buque que a de realizar el servicio.
- 2.- La responsabilidad por pérdidas o daños sufridos por la carga.
- 3.- Las demoras en la ejecución del contrato de fletamento; estadías, aviso de listo, demoras y desviación del buque en el viaje contratado.

El resultado hasta ahora ha sido nulo, ya que aún habiéndose propuesto la cooperación con la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), vistos los logros alcanzados por este Órgano de la ONU en lo que al conocimiento de embarque se refiere, ya que obtuvieron la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías Reglas de Hamburgo, el 30 de marzo de 1978, la labor no fue continuada es más inmediatamente después del conocimiento de embarque el problema que se atacó fue el de la aprobación de unas normas uniformes no obligatorias del Seguro Marítimo de Casco o de Mercancías, y hoy día se discute la hipoteca naval y los privilegios marítimos, tal vez se va a ver otra cosa ya sean seguros u otros, pero lo relativo a los contratos de utilización de los buques y las Pólizas de Fletamento no tiene para cuando.(20)

Hecho el señalamiento anterior, que consideramos muy importante, pasaremos al análisis jurídico de nuestra

legislación, en este caso La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, emitida el 10 de enero de 1963, por el entonces presidente de la República Adolfo López Mateos, la que tuvo su origen en un proyecto del maestro Raúl Cervantes Ahumada, preparado junto con sus alumnos de la Cátedra de Derecho Marítimo, llevando originalmente el nombre de "Ordenanzas Marítimas de México", sin embargo este proyecto fue totalmente desvirtuado por el congreso.

Ahora bien, pasando al análisis de los contratos que se han mencionado al principio de este trabajo, hemos visto que nuestra ley distingue entre contrato de arrendamiento de buque y contrato de fletamento. En el primero cuando el arrendador entrega al arrendatario el buque sin tripulación, para que el arrendatario lo haga navegar bajo su dirección y responsabilidad, ya hemos dicho, se da simplemente un arrendamiento, y en lo segundo, se da un contrato de transporte.

Así nuestra ley no define al contrato de fletamento, sólo nos dice que deberá constar por escrito (Art.168 LNCM). Esta exigencia del contrato escrito viene desde el Consulado del Mar "El contrato al principio se transcribía en el cartulario de a bordo, pero después fue objeto de documentación separada". Esta documentación consistía en una hoja de papel donde el contrato se transcribía, y hecha la transcripción, la hoja se partía en dos y se entregaba un pedazo a cada una de las partes. De ahí vino el nombre de "Carta Partida" (Charter-Party, Charte-Partie), con que se conoce en el comercio internacional el documento probatorio del contrato de fletamento de buque por entero, o de fletamento

de una sección o compartimiento. La expresión más usada es la inglesa "Charter-Party" y con ella suele designarse al documento y al contrato mismo.

Debemos aclarar que en todo contrato de fletamento los elementos personales son: Por una parte el transportador o fletador, y por la otra, el cargador o fletante. Pero aparece un elemento externo, que también tiene derechos derivados del contrato, aunque no es parte de él: El Consignatario, que es la persona a quién se destina y a quién deben entregarse las mercancías fletadas.

Así, establecido lo anterior, por el contrato de transporte de cosas (Fletamento Transporte), el fletante o naviero se obligará a trasladar una cosa de un lugar a otro, por vía marítima y el fletador se obligará a entregar oportunamente las cosas que deberán ser transportadas, y a pagar el flete convenido (Art.157).

Este contrato es como el de Carta Partida, consensual y para fines de prueba constará por escrito (Art.168). El escrito prueba del contrato, recibirá la tradicional denominación de "Póliza de Fletamento".

El contrato de transporte marítimo de personas se llama, en la práctica marítima, contrato de pasaje. Es como ya lo indicamos, una de las formas del contrato de fletamento, y se distingue del fletamento transporte por el objeto del transporte, que en el pasaje es la persona misma del pasajero. El fletador se obligará en el fletamento pasaje, a transportar en la persona del pasajero de un puerto marítimo a otro, en la nave que se haya designado.

Naturalmente en el fletamento pasaje, el buque generalmente se individualiza y tiene en el contrato singular importancia, a tal grado que el cambio de buque significaría incumplimiento que daría lugar a la rescisión del contrato con cargo de daños y perjuicios. La ley dispone que se indique el nombre del buque (Art.191), y por la naturaleza misma del contrato, la no individualización del buque deberá pactarse.

El pasajero deberá pagar el importe del pasaje, pago que se hará, normalmente al adquirir el billete o boleto que el naviero tendrá obligación de entregar al pasajero, y en el que deberán constar la denominación de la empresa naviera, los lugares de salida y de llegada, el precio y categoría del pasaje, "fecha de iniciación del viaje" y "las demás circunstancias del contrato" (Art.191).

El transportador deberá entregar al pasajero, además contraseñas que hagan posible la identificación de los equipajes que no sean transportados directamente por el pasajero (Art.191)

Tanto el boleto como las contraseñas tienen sólo una función probatoria y de legitimación respecto de la persona que tiene derecho a ser transportada; el billete de pasaje será nominativo y no transferible sin autorización del naviero (Art,193) y la no entrega de tales documentos por parte de la empresa naviera, no perjudicará al pasajero (Art.192).

En el precio del pasaje pueden comprenderse o no los alimentos; pero si se comprendieren, por la naturaleza misma del transporte, el naviero deberá llevar a bordo los elementos necesarios para la alimentación de los pasajeros. Si estuvieren

comprendidos los alimentos en el precio del pasaje y se dilatara la salida del buque, el naviero pagará la alimentación y hospedaje del pasajero mientras dure la dilación (Art. 204). Si el retraso excediere de veinticuatro horas, en los viajes que tengan una duración hasta de doce horas, de veinticuatro horas en los de mayor dilación, el pasajero podrá cancelar su pasaje y exigir el pago de daños y perjuicios (Art.205).

El pasajero podrá además, cancelar su pasaje, hasta seis días antes de la iniciación del viaje. con derecho a la devolución íntegra del precio y hasta cuarenta y ocho horas anteriores a la indicada iniciación, con derecho a devolución de un setenta y cinco por ciento del pasaje.(Art.200).

Si el viaje se interrumpiere sin culpa del naviero, este deberá gestionar el transbordo del pasajero y de sus equipajes a un buque de condiciones semejantes al contrato. Debe entenderse, en estos casos, que el naviero pagará los gastos de transbordo y el nuevo pasaje. Si no fuere posible realizar el transbordo y la suspensión no fuere imputable al porteador, "éste devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren".(Art.206).

Si el naviero cambiare el itinerario por su conveniencia en términos que perjudiquen al pasajero, éste podrá cancelar su pasaje y exigir daños y perjuicios creemos que hubiera sido más apropiado que la expresión "Por su conveniencia" no figurará en el Artículo 203 de la ley.

Si el viaje no pudiere realizarse por causas no imputables al

naviero, éste deberá devolver el importe íntegro del pasaje; pero si la causa le fuere imputable, pagará al pasajero una pena legal equivalente a cinco veces el pasaje, si los daños y perjuicios fuesen inferiores a la suma que resulte o si no pudiesen comprobarse; pero si se comprobaren daños y perjuicios de mayor cuantía, el porteador deberá pagarlos (Art.202).

Si el pasajero resultare deudor por créditos derivados del transporte, el naviero tendrá derecho de retención sobre los equipajes. Creemos que en este sentido debe entenderse el Artículo 207, que utiliza la expresión "Créditos ocasionados por él (Pasajero) durante el transporte".

En el supuesto de que el pasajero olvide su equipaje o se niegue a retirarlo, el porteador podrá depositarlo en lugar seguro a disposición del pasajero y sin responsabilidad para el naviero (Art.209).(21)

En lo relativo a la responsabilidad del transportador en el fletamento-pasaje, en el transporte de pasajeros. el "Artículo 194, dispone; el porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes".(22).

"Artículo 195.- La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan el seguro del viajero."(23).

"Artículo 196.- Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro

del viajero".(24)

Parece evidente que se trató por una puerta falsa, de introducir la irresponsabilidad del naviero, con el reenvío a las obsoletas disposiciones sobre el seguro del viajero, que tasan la vida de un pasajero en \$5,000.00 pero la argucia no tuvo éxito, porque los senadores, por ignorancia, aprobaron los textos transcritos, que aprobados también precipitadamente por la Cámara de Diputados, se convirtieron en textos legales.

Y al examinar tales textos resulta que: a) El concepto de culpa no aparece en el texto, por lo que el naviero debe de responder aún en el caso de que éste no sea responsable directo, y que no tenga la culpa del daño. Lo que va en contra de un principio generalmente admitido en la aventura de mar, en la que naviero y cargadores comparten los riesgos de la aventura. b) En segundo lugar el reenvío a las disposiciones legales del seguro del viajero es inoperante, por que tales dispopsiciones no rigen la responsabilidad del naviero. El seguro del viajero es un seguro que toma el transportador contra los resultados de su propia responsabilidad, derivada de la ejecución del contrato de transporte. Protege a la empresa contra los riesgos de su propia responsabilidad, pero la responsabilidad queda regida por las normas que regulan el contrato de transporte. Por tanto habiéndose suprimido la limitación de la responsabilidad derivada del transporte marítimo a los actos culposos del naviero, éste responderá aun en el caso de no existencia de culpa de su parte; y habiéndose suprimido la limitación en cuantía de la responsabilidad, debe entenderse que la responsabilidad del

naviero es ilimitada en principio, y sólo se limitará con el abandono del buque y de sus accesorios. Además los legisladores no contemplaron que este texto es contrario al Convenio de Bruselas, suscrito por México. Esta ratificación del Convenio repara en parte, el error del legislador.

Serán titulares de la acción de indemnización por muerte "Las personas a quiénes no puede privarse por testamento del derecho a percibir alimentos".(Art.197). Si concurrieren varios derecho habientes, "la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima proveía a sus necesidades, y si dicha proporción es desconocida, en la que el juez determine."

Así, en el título tercero, de los contratos, capítulo I, denominado, Del arrendamiento de las naves.

Art.150.- El propietario que arrienda un buque para que un naviero arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerará como fortuna de mar.

Art.151.- El naviero arrendatario responderá ante el propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo.

Art.152.- El arrendatario del buque podrá abandonarlo, pero el propietario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos que sean causa del mismo. El propietario del buque mantendrá a salvo sus derechos contra el naviero arrendatario.

Art.153.- El arrendamiento de la nave constará por escrito y

cuando el término exceda de diez años, deberá constar en escritura pública.

Art.154.- El arrendatario del buque no podrá sunarrendarlo sin consentimiento de su propietario.

Art.155.- Vencido el término del arrendamiento, si ninguna de las partes notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la terminación del contrato, se considerará prorrogado por el hecho de que el arrendatario conserve el buque en su poder.

Art.156.- Prescribirán en un año las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de un buque. Como podemos observar nuestra ley no define el contrato de arrendamiento de buque, ahora bien como podemos observar las modalidades propias del contrato se encuentran bien determinadas, acordes con la naturaleza marítima del contrato.

Capítulo II. Del Fletamento. A) Disposiciones generales.

Art.157.- Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete.

Art.158.- El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que estos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria.

Art.159.- Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles. Así, vemos que nuestra ley nos da un concepto por demás carente de los elementos de un concepto necesarios para tipificar el contrato

el Artículo 158, habla de la responsabilidad del naviero frente a los daños causados por las mercancías por la falta de navegabilidad del buque, salvo que ésta provenga de vicio oculto.

B) Del fletamento por entero o por compartimiento.

Art.160.- Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbres o uso local, las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las bodegas del buque.

Art.161.- El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor de veinte por ciento.

Art.162.- El término de las estadías de un buque en puerto, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, deberá contarse a partir del momento en que se avise al cargador o al destinatario que la nave está lista para ser cargada o descargada.

Art.163.- La duración de las estadías, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, se determinará por la autoridad portuaria, teniendo en cuenta los medios disponibles para la carga o descarga.

Art.164.- En el término de las estadías se computarán los días laborables y no laborables, y sólo se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por causas imputables al transportador, salvo pacto en contrario de las partes.

Art.165.- Transcurrido el término de la estadía, sin que se haya realizado la carga o descarga del buque por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobreestadía que

será igual al número de días laborables que se señalaron para la estadía; pero en él se computarán todos los días inclusive los feriados.

La cuota de la sobreestadía será por cuenta de los cargadores o consignatarios que la hubiesen ocasionado; se computará según las costumbres o usos locales y a falta de ellos, será igual a los gastos de las estadías más un veinticinco por ciento.

Las disposiciones de este artículo regirán salvo pacto, reglamento o uso local en contrario.

Art.166.- Transcurrida la sobre estadía, el capitán del buque podrá, salvo pacto, zarpar sin la carga completa u ordenar la descarga de la mercancía que se hubiese cargado. Si el puerto fuera de destino, podrá ordenar la descarga y depósito de los efectos transportados.

En todo caso, el capitán podrá exigir el pago completo de los fletes, más los daños y perjuicios que se hubiesen causado.

De esta forma el Artículo 160, señala que las mercancías deberán ser entregadas en las bodegas del buque, el 161, establece la responsabilidad del naviero por la inexacta declaración de la capacidad del buque, debiendo cubrir por ello los daños y perjuicios que sobrevengan al fletador si tal diferencia es del 20%.

Del 162 al 166 se refieren a las estadías y sobreestadías; de las que se hace una reglamentación algo extensa, si consideramos que la parte más importante sólo tiene dos artículos y mal redactados, en este sentido nos referimos a los contratos y su concepto.

C) Del transporte de cosas en general.

Art.167.- El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada.

Art.168.- El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

I. El nombre, domicilio y firma del transportador;

II. El nombre y domicilio del cargador;

III. El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador;

IV. El número de orden del conocimiento.

V. La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación;

VI. La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse;

VII. La mención de los puertos de salida y de destino;

VIII. El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada;

IX. Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

Art.169.- Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

I.- La indicación de "recibido para embarque";

II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas;

III.- El plazo fijado para el embarque.

Art.170.- El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravámen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título del mismo.

Art.171.- Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente.

Art.172.- Mientras el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el caragador podrá variar la consignación; pero si se expidió conocimiento de embarque, el caragador sólo podrá variar el consignatario si devuelve el título original.

Art.173.- El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque, mediante la entrega de conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete convenido en el caso de que la mercancía haya sido recibida de conformidad con el artículo 169 con la indicación de "recibido para embarque" y aún no haya sido cargada en el barco.

En el caso de que la mercancía haya sido cargada, el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida del buque tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete.

Art.174.- Si el consignatario rehusare recibir las mercancías, el

porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si se hubiese expedido conocimiento, por cuenta del titular del mismo.

El porteador podrá pedir al juez que autorice la venta, por medio de corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El remanente, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, del destinatario o del titular conocimiento.

Art.175.- El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad.

Art.176.- Los daños a que se refiere el artículo anterior, se calcularán de acuerdo con el precio de las mercancías en el lugar y en el tiempo en que debieran entregarse.

Art.177.- La responsabilidad del porteador, en los casos de pérdida o daños de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causaren.

Art.178.- El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmemnte, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador esté en posibilidad de optar entre una u otra.

En todo caso el porteador responderá de su culpa.

Art.179.- El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales.

Art.180.- Si el porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si se rehusare a hacerlo, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

Art.181.- En el transporte combinado, el último porteador está obligado, a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedida por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades que fija esta ley.

Art.182.- En el transporte combinado, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y, termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario. Al efecto, en el conocimiento de embarque, cada porteador hará constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga.

Art.183.- Las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes a la entrega.

Art.184.- Si el remitente hubiese entregado realmente mercancías distintas a las declaradas y que causen un flete superior, el porteador sólo responderá del valor declarado, pero tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las entregadas.

Art.185.- Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador:
I. Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la

conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de
transportación no esté autorizada por los usos;

II. En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas,
corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por
el cargador;

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza,
podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición
del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

III. Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas
dependientes del cargador.

Art.186.- Se presumirá perdida la carga que no sea entregada
pasados los treinta días siguientes a aquél en que debió hacerse
la entrega.

Art.187.- El porteador no responderá por pérdidas o mermas
naturales.

Art.188.- Las acciones derivadas del contrato de fletamento
prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las
mercancías deberían ser puestas a disposición del consignatario o
del tenedor del conocimiento.

D) Del transporte de cosas determinadas.

Art.- Si se tratare de transporte de cosas determinadas, el
porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no
se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se
consignen en el contrato.

Art.190.- Si el cargador no entregare la mercancía en los
términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador
deberá pagar el flete completo.

E) Del transporte de personas.

Art.191.- El transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, el precio del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato. Entregará contraseñas para la identificación de los equipajes.

Art.192.- La contravención por parte del naviero de las disposiciones del artículo anterior, no perjudicará al pasajero.

Art.193.- El billete de pasaje para la transportación de personas en los buques nacionales, será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero.

Art.194.- El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes.

Art.195.- La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan al seguro del viajero.

Art.196.- Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero.

Art.197.- Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a recibir alimentos. Si concurren varias, la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima proveía a sus necesidades y si dicha proporción no es conocida, en la que el juez determine.

Art.198.- Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse pueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido.

Art.199.- El porteador no responderá por equipaje que no se le hubiere entregado; si por su culpa no se entregó será responsable.

Art.200.- El pasajero tendrá derecho a cancelar su pasaje:

I.- Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador;

II.- Hasta cuarenta y ocho horas antes de la iniciación del viaje con derecho a la devolución del setenta y cinco por ciento del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

Art.201.- Si el pasajero falleciese antes de iniciarse el viaje, se devolverá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje.

Art.202.- Si el buque no partiere por causa ajena al porteador, devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje.

Art.203.- Si por su conveniencia el naviero cambiare el itinerario del buque en forma tal que perjudique al pasajero, éste podrá renunciar al viaje y exigir el pago de daños y

perjuicios, que no serán inferiores a los establecidos en el artículo anterior.

Art.204.- Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimentos estuviese comprendido en el pasaje, el porteador pagará el alojamiento y la alimentación del pasajero.

Art.205.- El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores, si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viajes de mayor duración.

Art.206.- Si el viaje se interrumpiere, el porteador deberá gestionar el cambio de pasajero a un buque de condiciones semejantes. Si esto no fuere posible o la suspensión no fuere imputable al porteador, éste devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren.

Art.207.- El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por él durante el transporte.

Art.208.- El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para él.

Art.209.- En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán.(25)

Como se ha podido observar a través de esta exposición de los artículos que nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo dedica a los contratos de utilización de los buques, en realidad es muy poca además de divagar mucho y no dar conceptos completos y dar importancia a temas que en realidad carecen de importancia como antes señalabamos, lo que se traduce en la práctica diaria para los usuarios en una desventaja pues al aplicarla como antes explicamos la confusión de terminos los lleva a perder importantes sumas económicas ante nacionales y extranjeros, pues como se pudo observar el contrato más importante llamado Fletamento nuestra ley ni define y sólo le dedica escasos artículos, confundiendo de esta forma a las partes en un negocio marítimo, por lo que generalmente se acude a legislaciones extranjeras para su interpretación, sobre todo en la póliza de fletamento es utilizada la literatura sajona.

4.4 Importancia Económica de los contratos.

Al referirnos a la importancia económica de los contratos de utilización de los buques dentro de la marina mercante, razón de este estudio, a través de este recorrido hemos visto que el factor económico es la base fundamental para el desarrollo de la misma, y la importancia de los contratos enunciados para el tráfico marítimo.

Así el buque mercante es el medio de realización del

transporte marítimo en forma directa o indirecta, su misión es siempre la de realizar o de cooperar al transporte; de toda la infinita variedad de productos, artículos comerciales y manufacturas industriales, utilizan el transporte marítimo en cantidades mucho mayores de las que pueden ser transportadas por vías terrestres, operando una incesante redistribución, que afecta a todas las economías mundiales, pues continuamente surcan diferentes rutas marítimas miles de buques transportando cada uno un número importante de toneladas de diversas materias.

Estos cargamentos han sido objeto de diversos contratos y de variadas estipulaciones, desde la moralidad del cargamento pleno y completo absorbiendo toda la capacidad de carga del buque; Pues mientras permanecen a bordo las mercancías, éstas pueden ser objeto de sucesivas negociaciones, originando nuevos contratos. Se negocia con las mercancías objeto de un transporte marítimo y se negocia con los fletes a la alza o a la baja. En el aspecto del derecho marítimo, el transporte no se limita simplemente al contrato de expedición por mar, como lo suelen considerar los Códigos, siendo que ofrecen facetas mucho más complejas cada uno de estos tipos de contratos genéricos pues ofrecen aspectos y plantean cuestiones jurídicas distintas. El régimen del fletamento tiene facetas peculiares como las relativas a la carga y descarga, a las estadías, sobreestadías, etc. Estos aspectos desaparecen en el transporte marítimo mediante el conocimiento de embarque.

Ahora bien, como se ha podido observar a lo largo de este análisis, todas las Instituciones y normas jurídicas que integran

el derecho comercial marítimo, hemanan del hecho fundamental económico del transporte por mar. El transporte marítimo no se ciñe actualmente al sólo transporte por mar. Atendiendo a las modalidades modernas se dice que "es el contrato mediante el cual un remitente encarga a un transportista marítimo, realizar por mar, o por tierra y mar, en su caso, el transporte de una mercancía de un lugar cualquiera a otro punto, a cambio del pago de un flete determinado".(26)

Ahora bien, en este punto debemos señalar por su importancia y sobre todo para el contrato de fletamento por tiempo, el problema de las estadías y sobreestadías. Así, cuando el buque llega a puerto, la autoridad portuaria deberá señalarle un plazo para que realice las maniobras de carga y descarga. Este plazo recibe el nombre de estadía y comenzará a contar desde el momento en que se haya avisado al cargador o al destinatario que el buque está listo para ser cargado o descargado (Art.162 LNCM). En el término de las estadías se contarán no solo los días laborables, sino los no laborables, y sólo se suspenderá el término si se impide la carga o descarga por causas no imputables al cargador o al destinatario (Art. 164 y 165 LNCM).(27)

Nuestra ley concede mucha importancia a estas disposiciones pues le dedica más espacio que a los contratos en si, pues si comparamos el articulado del fletamento que son dos, lo comprobamos, y así de esta forma se exhibe una vez más, la falta de técnica jurídica, y lo absurdo del amplio articulado del tema de las estadías y sobreestadías a los que no dejamos de considerar importantes pero en la práctica esto ha quedado

subsanoado, pues generalmente este problema está considerado en los machotes de "charter-party". En la "Uniform General Charter", o Póliza Tipo, donde se conceden diez días de sobreestadías.

El estacionamiento de un buque en puerto aumenta el costo del transporte, y dada la complejidad e intensidad de los movimientos portuarios actuales, este problema rebasa ya el campo de los intereses de las partes y afecta al orden público, por la repercusión que las estadías y sobreestadías tienen en el costo de las mercancías transportadas. El consumidor será quién, en última instancia, pague el costo de las estadías y sobreestadías.

En el tráfico marítimo actual el contrato más practicado es el de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque.

Así cuando una mercancía se embarca a bordo de un buque, para su transportación, el capitán firma un documento que da fe del acto, que se conoce como conocimiento de embarque, mismo que puede considerarse fundamentalmente como: un recibo, pero además como prueba de la existencia de un contrato de transporte.

Es un título transferible y negociable; cumple con la función de título de propiedad en relación a las mercancías embarcadas.

El conocimiento, se haya o no expedido póliza de fletamento, el cargador tienen derecho a pedir al fletante que se le expida un conocimiento de embarque, el que dice la ley, se expedirá por el naviero o por el capitán, en este punto la ley es inexacta, pues el conocimiento podrá ser expedido también por un agente del naviero.

En estricto rigor, por ser el conocimiento un título representativo de las mercancías, éstas sólo deberán ser

entregadas al consignatario contra la entrega del título, y así es en la generalidad de los casos; pero cuando el consignatario no posee el conocimiento, en la práctica los navieros entregan la mercancía si existe algún otro principio de prueba respecto de la calidad del consignatario, y se otorga fianza a satisfacción del transportador.

Tiene el conocimiento a generalizarse a toda clase de transportes, en el comercio se viene reconociendo a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero, las mismas funciones que al conocimiento de embarque. Y lo mismo sucede en el transporte aéreo.

Asimismo en los transportes combinados, o sea aquellos en los que intervienen varios porteadores en rutas que se continúan sean de una clase o mixtos (Transporte marítimo-terrestre o marítimo aéreo, se usa un sólo conocimiento que en la práctica se denomina conocimiento directo. La ley llama a este fletamento transporte combinado.

Aunque la ley no lo indica, debemos entender que el primer porteador, en el transporte combinado, actúa como comisionista de los porteadores subsecuentes y quedará obligado a que estos últimos porteadores acepten el contrato y le den el debido cumplimiento. (28)

Ahora bien, el precio en el contrato de fletamento, decimos que el flete es en sentido restringido, el precio que se paga por el transporte marítimo de mercancías; se presenta usualmente en el transporte de carga general realizado por buques de línea regular, en que el naviero pone el barco a la carga, con salidas

e itinerarios fijos, para diversos embarcadores, caso en el que por lo común, no se extiende póliza de fletamento, sino conocimiento de embarque, documento que en tales circunstancias, sirve a la vez como contrato de transporte y como título que confiere a su tenedor el derecho de reclamar la mercancía transportada.

Ahora bien, el flete suele estipularse a tanto por tonelada métrica, o por tonelada inglesa de 2240 libras, equivalentes a 1016 kilogramos; o a tanto por metro cúbico; o por 40 pies cúbicos también en ocasiones se contrata por una cantidad alzada: tanto por automóvil, tanto por locomotora, o tanto por viaje.

Un principio generalmente aceptado es que el flete es pagadero, salvo pacto en contrario, contra entrega de las mercancías en el puerto de destino; y que por ende, la carga que no llega al mismo, no devenga flete.

Pero cuando el flete ha de pagarse en el momento del embarque, o en otro momento anterior a la descarga, no será recuperable para quien lo cubrió, aunque la carga no llegue a su destino.

Otra cosa diferente son los anticipos que no tengan la condición de flete adelantado, y hechos al capitán para los gastos de la nave en el puerto de carga; éstos sí son recuperables por el cargador, e incluso pueden ser descontados del flete en el momento en que éste haya de ser cubierto.

Debe pagar el flete el que contrata, pero cabe exigirlo al consignatario de la carga, o al tenedor del conocimiento de embarque que se presente a retirar la mercancía pues tal documento se entiende transmisor de derechos y obligaciones de

acuerdo a su contenido.

El flete a de pagarse en metálico y sin descuentos, salvo pacto en contrario, es factible estipular moneda de la nación del naviero o moneda del país donde ha de pagarse el flete. Si no se hubiere estipulado su cuantía, se calculará con arreglo al tipo corriente para la mercancía de que se trate, en el puerto de carga.

El fletamento de un barco completo, es un contrato que se formaliza en una póliza de fletamento entre el fletante (naviero, propietario, armador); y el fletador.(29).

Ahora bien la importancia económica del contrato de locación o arrendamiento, es la de convertir al locatario en armador, pues éste es quien en realidad realizará la explotación comercial y marítima del buque.

En este contrato el buque sigue siendo el centro de la actividad marítima de la navegación, precisamente por la importancia económica que representa este contrato, se permitió el desarrollo de las más grandes empresas armadoras hoy día existentes en el mundo, como lo son entre otras, las que constituyeron los armadores griegos Livanos, Niarchos, y Onassis, lo que permitirá a los nacionales ensayar y analizar rutas y servicios, sin aventurarse a sufrir grandes pérdidas en el negocio marítimo.

En la práctica cotidiana el 80% de los navieros explotan ellos mismos sus buques propios, convirtiéndose por ello mismo en sus armadores, el restante 20% lo son a través del contrato de locación.

En el contrato de fletamento, hablaremos del mercado de fletes, debido a que es el lugar donde preferentemente se efectúan los contratos de fletamento en el mundo, en ellos se realizan las actividades comerciales con las personas físicas o jurídicas interesadas en el tráfico marítimo y, por supuesto, tendientes a la celebración y otorgamiento de los contratos de fletamento.

En estos mercados las operaciones se llevan en base al juego de la oferta y la demanda, lo que hará subir o bajar los fletes en sus cotizaciones diarias, tales mercados se llaman bolsas de fletes.

Aquí el fletador podrá ver diversos aspectos, ventajas o desventajas en la operación que pretende efectuar, es decir: Velocidad del buque, clasificación de la embarcación, medios de carga con que cuenta la nave, equipo de descarga, prestigio o desprestigio de que goza la empresa armadora, tipo y tamaño del navío, entre otros.

Debemos señalar en este punto la importante intervención del corredor marítimo o agente de fletamento, que es un conocedor pleno del mercado y quién puede concluir las negociaciones entre las partes de manera adecuada y apropiada.

Muchos interesados lo consideran un simple intermediario, pues es mejor llevar uno directamente el negocio adelante pero siempre y cuando se conozca sobre el mismo, de lo contrario se sufrirán graves pérdidas por parte del interesado, ya que si se acepta la decisión del corredor marítimo, es un intermediario útil y necesario a las partes, ya que él les ayudará a casar la oferta

de la carga con la oferta de espacio en los buques graneleros, ya que es un verdadero profesionalista que actúa en la celebración del contrato de fletamento, bien por cuenta de la carga, o bien por cuenta del armador, cobrando por tal servicio una comisión sobre todo flete, falso flete o flete muerto y demoras según se pacte, que cuando el mercado está mal o deprimido puede llegar al 1.5% como máximo.

En México, las empresas propiedad del Estado no pueden contratar a través de estos profesionistas, pues las regulaciones nacionales obligan directamente a tratar con los propietarios o navieros de los buques o bien los armadores.

Se deberán fincar los contratos de arrendamiento y/o fletamento con las personas físicas o morales que demuestren ser propietarios de las embarcaciones.

Desde luego esto se debe a que existen ciertos intermediarios contra los que sí se debe luchar, o sea aquellos que en determinadas circunstancias pretenden, sin ser corredores marítimos de fletes, obtener una comisión la más de las veces tan elevada y desproporcionada, que provoca que el flete suba en perjuicio del cargador interesado.

Las principales bolsas de fletes se encuentran en la actualidad en Hamburgo, Hong Kong, Londres, Nueva York, Oslo, París, San Francisco y Tokio. Siendo las más famosas las ubicadas en Londres, donde se encuentra una de las más antiguas y prestigiadas: "The Baltic Mercantile And Shipping Exchange (BMSE)".

Al igual que la "Lloyd's Register of Shipping", esta bolsa de

fletes nació de la unión de dos famosas tabernas "The Jerusalem Coffee House" y "The Virginia and Baltic Coffee House". En 1810 se cambió a la "Antwerp Tavern" cuyo nombre fue cambiado más tarde por el de "Baltic Tavern" cambió su nombre por el de "Baltic Mercantile", uniéndose en 1899 por un comité conjunto, constituyéndose a partir del 10. de enero de 1900 en la institución que hoy día conocemos: "The Baltic Mercantile and Shipping Exchange".

Su lema del que sus miembros se sienten muy orgullosos, es "Nuestra palabra es nuestra obligación", precisamente porque las negociaciones se llevan a cabo verbalmente primero, antes de extender la Póliza de fletamento respectiva.

En ella se pueden encontrar rápidamente aseguradores, arbitros, ajustadores de averías gruesas y otras reclamaciones, así como otros especialistas ligados al negocio marítimo, como son los que actúan en las compraventas de buques.

Aquí el agente de fletamentos o corredor marítimo, examinando el mercado avisa a los interesados las diversas posibilidades que existen para contratar, proponiéndoles varias opciones y, desde luego, recomendándoles aquella o aquellas que el considere mas satisfactorias.

No sólo considera el flete fijado, verá si la carga puede o no dañar el buque o viceversa; si el buque deberá hacer un viaje muy largo en lastre y si puede obtenerse otra carga para evitarlo; si el buque está disponible de inmediato y en un lugar cercano para realizar la carga; etc.

Recibida la aprobación de su mandatario, hará la oferta en

firme y, si es aceptada, se elabora la Póliza de Fletamento respectiva.

Los buques que se emplean son los llamados "Tramp" o Volanderos, es decir, aquellos de tráfico eventual o sin ruta fija, o sea son aquéllos que no hacen un servicio regular de línea, siguiendo una ruta determinada, es decir son buques graneleros para cargas sólidas o líquidas.(30)

Ahora bien, en este punto es muy importante señalar debido a la trascendencia económica que éste tiene el anhelo de un país en desarrollo como lo es México, sobre todo para el desarrollo de su comercio exterior y también consecuencia lógica de su marina mercante, el querer participar más activamente en las conferencias marítimas de fletes y fortalecer nuestra posición en el contexto del transporte marítimo mundial.

Ahora bien, las conferencias marítimas de fletes son; asociaciones de armadores que operan en determinado trafico; que fijan las tarifas de fletes correspondientes a cada mercadería y constituyen una forma moderna de regulación de los fletes, destinanda a proteger a las empresas armadoras marítimas y a la marina mercante, mediante la estabilización de las tarifas que todos los armadores integrantes de la organización se obligan a respetar.(31)

Por ello se dice que son; "Asociaciones de compañías parecidas a un cartel ordinario o trust formado para controlar la oferta y los precios de los fletes y limitar la entrada en el negocio marítimo a los competidores".(32)

No así, se le acusa el carácter monopolístico del sistema,

porque especialmente para los países en desarrollo, se establece una limitación al desarrollo de sus marinas mercantes, especialmente por la restricción al ingreso de nuevos armadores a la conferencia, por ser estas de carácter rígido y discriminatorio, así como la fijación unilateral de las tarifas de fletes, sin oír a los usuarios, un nivel alto de los fletes por exceso de capacidad, tarifas discriminatorias, actúan arbitrariamente al elegir ellos, restringiendo la libertad del usuario para elegir el transporte que desee, derivado de los acuerdos de lealtad existentes entre ellos.

No obstante lo anterior, debemos aceptar que el sistema de conferencias marítimas es necesario para asegurar tarifas de fletes estables y servicios regulares, lo que es más importante para el comercio internacional, dadas sus características, requiriéndose sin embargo, su regulación internacional, lo que ya se ha hecho al aprobarse la Convención sobre un Código de conducta de las Conferencias Marítimas, cuyos objetivos y principios son: a) Facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo internacional.

b) Promover el desarrollo de los servicios de transporte marítimo regulares que permitan atender a las necesidades de cada tráfico.

c) Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.

Principios: a) Las practicas de conferencia no deben entrañar discriminación alguna contra los armadores, los usuarios o el comercio exterior de ningún país. b) Las conferencias deben

celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación cuando así lo pidan, de las autoridades competentes. c) Las conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre sus actividades que afecten a esas partes y deben publicar toda información importante sobre sus actividades.(33)

Al cumplirse estos objetivos y principios, darán resultados eficaces pues de esta forma no se dejará a las marinas mercantes de los países desarrollados, mas de lo que equitativamente les corresponde. Así el 6 de octubre de 1983, entró en vigor el convenio que hemos citado, pero para que éste convenio tenga aplicación en nuestro país, nuestros armadores, como todos los armadores de los países en desarrollo, deberán apoyar a los usuarios, así como a sus organizaciones, para que éstos a su vez le den a nuestra marina mercante la fuerza necesaria que esta necesita para actuar decididamente en las conferencias marítimas en que participe, para que logre imponer condiciones favorables para el comercio exterior de nuestro país, y de esta forma favorecer el desarrollo nacional y propiciar mas empleos, que tanto necesita nuestra Nación.

NOTAS

- 1.- González, Lebrero Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación., BUenos Aires, Ediciones Depalma, 1979, p.239.
- 2.- Cervantes, Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S.A. 1977, pp.835 y 836.
- 3.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. Edición del autor, s.e; s.p.
- 4.- Olvera, de Luna Omar, Manual de Derecho Marítimo, México, Editorial Porrúa S.A. 1981, p. 167.
- 5.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op.Cit.
- 6.- Pio, Balseyro Fernando. Derecho Comercial Marítimo, Barcelona, Segunda Edición ampliada Tomo II, Editorial Bosch, 1956, pp.11 a 16.
- 7.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op.Cit.
- 8.- González, Lebrero Rodolfo A. Op. Cit. P.240.
- 9.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op. Cit.

- 10.- Olvera, de Luna Omar, Op.Cit. p.169.
- 11.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op. Cit.
- 12.- Cervantes, Ahumada Raúl. Op. Cit. p.838.
- 13.- Ibidem.
- 14.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op.Cit.
- 15.- Danjón, Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, Vol.II. Traducción de Faustino Menendez Pidal; Madrid, Editorial Reus, S.A.; 1932. p.325.
- 16.- Pio, Balseyro Fernando. Op. Cit. p.249.
- 17.- Código de Comercio, Ley de Navegación y Comercio Marítimos, México, 55a. Edición, Editorial Porrúa, S.A. 1991, p.519.
- 18.- Olvera, de Luna Omar, Op.Cit. p.170.
- 19.- Código de Comercio, Op.Cit. p.521.
- 20.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op.Cit.

- 21.- Cervantes, Ahumada Raúl. Op.Cit. pp.845 a 847.
- 22.- Código de Comercio, Op.Cit. pp.520 y 521.
- 23.- Ibidem.
- 24.- Código de Comercio, Op.Cit. pp. 522 a 528.
- 25.- Ibidem.
- 26.- Danjón, Daniel. Op.Cit. p.350.
- 27.- Código de Comercio, Op.Cit. p.521.
- 28.- Cervantes, Ahumada Raúl. Op.Cit. pp.850.
- 29.- Olvera, de Luna Omar, Op.Cit. p.181.
- 30.- Salgado, y Salgado José Eusebio. Op.Cit.
- 31.- González, Lebrero Rodolfo A. Op.Cit. p.87.
- 32.- Bonavia, Michael R. Economía de los Transportes, México, FCE. 1956, 3a.Edición. p.94.
- 33.- Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1983, UNAM. ENEP (Acatlán), 1986, Volúmen IV, la.Parte. pp. 545 a 570.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Como conclusión general al presente tenemos lo siguiente :

- a. La Marina Mercante Nacional nos permitirá al desarrollarse, reducir la dependencia económica de México y poder ser mas independiente en este sentido, ya que será un factor de apoyo a la Soberanía Nacional.

- b. Alcanzar la integración económica de una región, siendo la Marina Mercante un factor importante y esencial para este propósito por lo que de no incluirse en el TLC, éste quedará corto.

- c. Fomentar las exportaciones mexicanas al exterior y por lo tanto el ingreso de divisas a nuestro país y un mayor desarrollo económico del mismo.

- d. Diversificar y crear nuevas fuentes de trabajo, sobre todo en estos tiempos en que existe un grave problema de desempleo en México.

- e. Ahorrar divisas y lograr con ello mejoras en la balanza de pagos, al obtener nuestros armadores los fletes de nuestro comercio exterior.

f. Unificar y consolidar las grandes industrias y empresas productoras sobre todo en los productos de importación y exportación, ahora con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio (TLC), los servicios que ofrece la Marina Mercante y la Industria Naval; serán pieza básica e importante para tal efecto.

g. Como se pudo observar, los involucrados en el negocio marítimo nacional, quedan en desventaja al aplicar la Legislación Marítima Mexicana en el ejercicio de su aplicación, sobre todo en lo mas importante para su desarrollo y en lo práctico como es el contrato de fletamento en éste caso, por lo que se tiene que acudir a textos extranjeros como, la legislación sajona, pues llama la atención el que no se cuida en la forma debida lo relativo a los contratos de utilización de buques, pues se omite, además del concepto, la existencia del contrato de fletamento a tiempo, del que nuestra ley no menciona nada.

h. Es necesario ubicar sistemáticamente a todos y cada uno de los contratos de utilización de los buques y aplicarlos dentro del derecho y la economía marítimos. Estableciendo sus similitudes y diferencias, para evitar confusiones, al saber que contrato se está celebrando, y los derechos y obligaciones de las partes contratantes.

i. De ello dependerá el que no tengamos que afrontar más tarde serias diferencias, que nos lleven a tribunales judiciales y ahora con la entrada en vigor del TLC, sobre todo en materia de

exportación al arbitraje para zanjarlas.

j. Para lograr lo anterior es necesario reformar la legislación en lo antes mencionado y ubicar a cada uno de los integrantes que intervienen en el negocio marítimo, como son: el naviero; el armador, agente marítimo, destinatario o consignatario de las mercancías, cargador, alijador, carretillero, estibador o maniobrista, los que se mencionaron a lo largo de este estudio.

k. Lo anterior para evitar problemas que nos lleven perder un juicio o arbitraje, ya sea por no establecer quien es el demandado, (falta de personalidad, error en la persona), o señalar uno equivocado, ya que se puede perder el juicio al no señalar la acción a tiempo pues corre el término, al no saber o establecer a quien se va a demandar, así como en materia de contratos al no definirlos nuestra ley adolece de un importante punto, si no se sabe que contrato se celebra y no se saben las consecuencias económicas pueden ser muy graves para las partes, por existir una confusión al determinar que tipo de contrato se está celebrando.

Considero que si se logra avanzar en ello, se habrá logrado un paso muy trascendente para el desarrollo económico de la nación.

Esta labor puede lograrse a través de la reforma de la Legislación Marítima, en los puntos ya señalados en este estudio.

l. En lo relativo a la Marina Mercante, es indispensable agilizar y concluir la modernización de la legislación mexicana sobre puertos y navegación, que permita una mayor participación del

sector privado en el sector y que se regulen las tarifas, estas reformas deberán hacerse en el menor tiempo posible, a cargo de la Secretaría de Hacienda.

11. Más del 75% del comercio marítimo exterior y cabotaje se constituye por el transporte de productos a granel, por lo que es indispensable instrumentar un programa para promover mayor participación del sector privado en el transporte de productos sobre bases de precio y condiciones competitivas globales.

Incluso, en el transporte de productos a granel como el petróleo y derivados, minerales, cereales y otros productos agrícolas, persisten innumerables problemas para lograr esa eficiencia y productividad.

m. Por ello es indispensable concluir el proceso de modernización a la ley, actualizándola y simplificando en algunos casos una serie de artículos que están por demás, haciendo caso de las recomendaciones que se han hecho con anterioridad, sólo así se incrementará la eficiencia y competitividad en éstos servicios. Pero debe estar acorde con la realidad nacional e internacional.

n. Aunado a ello, es necesario replantear la política de inversión en infraestructura, sobre todo para hacer mejores programas de financiamiento, con la participación del sector privado.

Sobre todo si se pretende homologar la inflación de México con la de los países que suscribirán el TLC, Canadá y Estados Unidos.

ñ. La competitividad de productos y servicios, en los mercados internacionales sólo podrá alcanzarse con la combinación armónica de la eficiencia macro-socioeconómica y la productividad empresarial.

o. En éste caso México, requiere una modernización de transportación diversa, que sea eficiente y suficiente, así como para que opere con niveles de costos y productividad comparables a los de otros países que acuden con sus servicios a los disputados mercados Internacionales.

p. Para los efectos anteriores, nuestros armadores, deberán apoyar a los usuarios, así como a sus organizaciones, para que éstos a su vez le den a nuestra marina mercante la fuerza para actuar decididamente en las Conferencias Marítimas en que participen.

q. Cabe señalar que no es suficiente lo realizado hasta el momento, para operar sin subsidios, en la marina mercante, es necesario un incremento de inversiones particulares en buques y una diversificación de actividades, sea en autotransporte, operación de terminales en puertos y en diversos centros del interior de la república.

BIBLIOGRAFIA.

- 1.- A B C, de las Naciones Unidas, Nueva York, 1988. Naciones Unidas, Departamento de Información pública.
- 2.- Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982, UNAM, ENEP(ACATLAN), 1984, Vol.III. 1era. Parte.
- 3.- Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1983, UNAM, ENEP(ACATLAN), 1986, Vol.IV. 1era.Parte.
- 4.- Azcárraga y Bustamante, José Luis. Derecho Internacional Marítimo, Barcelona, Ediciones Ariel, 1970.
- 5.- Bancomext, IV. Impacto del Tratado de Libre Comercio, Panorama Económico 3er. bimestre, Bancomer No.1, 1992.
- 6.- Barrera Graf, Jorge. La Reglamentación Uniforme de las Compra Ventas Internacionales de Mercaderías, Hacia un Derecho Internacional del comercio. México, UNAM. 1965.
- 7.- Beltrán Enrique, Coaut. Aspectos Internacionales de los Recursos Renovables de México. México, Instituto Mexicano de los Recursos Naturales Renovables. 1972.
- 8.- Elanes Prieto, Joaquín. Diccionario de Términos Contables.

México, Editorial Continental, S.A. 1980.

9.- Bonavia, Michael R. Economía de los Transportes, México, FCE, 1956, 3a. edic.

10.- Brunetti, A; Derecho Marítimo Privado. Trad. R.Gay de Montellá, A; Barcelona, 1950, tomo

I.

11.- Camargo, Pedro Pablo. Derecho Internacional. Bogotá, Colombia, Universidad La Gran Colombia 1975.

12.- Castañeda, Jorge. Derecho Económico Internacional : (Análisis Jurídico de la Carta de Derechos y Debéres Económicos de los Estados), México, FCE, 1976.

13.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, Editorial Herrero, S.A. 1984.

14.- Colombo, Graciela. Colabora Aguirre Mariano A. América antes del Descubrimiento,. Madrid, Hernando, 1978.

15.- Cuarto Congreso Nacional de Derecho Mercantil. Memoria, Publicaciones de la Facultad de Derecho de México, UNAM. México, 1984.

16.- Danjón, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo, Vol.II.

Traducción de Faustino Menendez Pidal, Madrid, Editorial Reus, S.A. 1932.

17.- Departamento de Estudios Económicos de Banamex "Exámen de la Situación Económica de México" BANAMEX, Vol.LXVIII. No. 789, Junio de 1992.

18.- El Colegio de México, Centro de la Vida Política en México, 1970, 1973, Centro de Estudios Internacionales. México, El Colegio de México, 1974.

19.- Enciclopedia Jurídica Omeba. Madrid, Editorial Espasa-Calpe, S.A. Tomo IV.

20.- Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, E.J. Osmańczyk FCE. 1990.

21.- Enciclopedia Universal Ilustrada, Madrid, Editorial Espasa-Calpe, S.A. 1985, Tomo XXXIII.

22.- Fariña, Francisco. Derecho y Legislación Marítima, Barcelona, Editorial Bosch, Urgel, 51 bis, Cap. IX.

23.- González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, EDiciones Depalma, 1979.

24.- Jones Y Darken, Wald. Geografía Económica, Trad. de Teodoro

Ortiz y Luis Guasch. FCE. México.1983 8a. parte.

25.- Kohler, Eric.L. Diccionario para Contadores, Editorial Hispano Americana, S.A. de C.V. México, 1979.

26.- León Portilla, Miguel. Lecturas Universitarias, Antología de Tehotihuacan a los Aztecas. Fuentes e Interpretaciones Históricas. México; UNAM; 1983. Tomo II.

27.- López Rosado, Diego. Problemas Económicos de México. UNAM. México, 1984.

28.- Martínez Estrada, Ezequiel. México, Panorama Político. Materiales de Cultura y Divulgación, Política Latinoamericana. No.8, PRI,CEN. 1987.

29.- Molina Enriquez, Andrés. Política Exterior, Materiales de Cultura y Divulgación, Política Mexicana No.21 PRI, CEN. 1987.

30.- NEDECO, Estudio General sobre el Programa de Progreso Marítimo de México, Holanda la Haya, Cap.V. México, 1955.

31.- Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa S.A. 1981.

32.- Orrego Vicuña, Francisco, Derechos Internacionales. México, FCE. 1974.

- 33.- Osmańczyk, Juan Edmund. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales, y Naciones Unidas, FCE. México, 1976.
- 34.- Palacios Luna, Manuel R. El Derecho Económico en México, Editorial Porrúa S.A. 3a. Edic. 1988.
- 35.- Pío Balseyro, Fernando, Derecho Comercial Marítimo, Barcelona, Editorial Bosch, 2a. Edic. ampliada, Tomo II. 1956.
- 36.- Ramírez Valenzuela, Alejandro. Derecho Mercantil y Documentación, 1933, 7a. Edición, México, Limusa 1986.
- 37.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo, México, Edición del autor. s.e. s.p.
- 38.- Salgado y Salgado, José Eusebio. El Transporte Marítimo como factor de desarrollo nacional. Hacia una política Nacional de Transporte Marítimo. Relaciones Internacionales. México, Centro de Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas Y Sociales, UNAM. Vol.VII. Num.28. Enero-Marzo, 1980, Publicada en Febrero de 1982. P. 5 a 25.
- 39.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Organización Marítima Internacional. PEMEX. 1991.
- 40.- Salgado y Salgado, José Eusebio. La Bahía Histórica de

California, México, Editorial Diana. 1976.

41.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Situación de la Marina Mercante Mexicana, frente a la apertura, desregulación y Globalización Mundiales. México, Comparecencia ante la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados de la LV-Legislatura, 11 de agosto de 1992.

42.- Salinas de Gortari, Carlos. "El reto económico". Temas de divulgación. Retos y Propuestas. 1a. Edic. México, 1988. PRI.

43.- Salinas de Gortari, Carlos. "Los objetivos para 1992." Criterios Generales de Política Económica. Presidencia de la República, Presidencia de la República. México. 1992.

44.- Salinas de Gortari, Carlos. "Mensaje del Presidente Carlos Salinas de Gortari a la Nación, con motivo del Tratado de Libre Comercio" entre México, Canadá y Estados Unidos. SECOFI, 12 de agosto de 1992.

45.- Salinas de Gortari, Carlos. "El reto económico, promoción, desregulación, e integración internacionales." Criterios Generales de Política Económica. Presidencia de la República. México, 1992

46.- Seara Vazquez, Modesto. La Paz Precaria de Versalles a Dancing, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

1970. Serie Documentos 4.

47.- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. México, FCE. 1992.

48.- Términos Náuticos, México, Dirección General de Marina Mercante, 1987, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Operación.

49.- Zacklin, Ralph. El Derecho del Mar en Evolución, La Contribución de los Países Americanos. México, FCE. 1975.

HEMEROGRAFIA

1.- Arellano Chávez, Melchor."El Sector Marítimo Sin Regalo Navideño", El Financiero, Año XI, No.2801, 14 de diciembre de 1992.

2.- Arellano Chávez, Melchor, "Asumo el Desafío de Rescatar AUVER, Félix Cantú Ayala". El Financiero, año XI, No.2760, 23 de Noviembre de 1992.

3.- Bustamante Ahumada, Roberto."Superó expectativas y productividad Puertos Mexicanos, alcanzó la autosuficiencia financiera. Puertos Mexicanos, Año I, No.5, Marzo/ abril de 1990, Mazatlán Sinaloa.

4.- Dávila Rodríguez, Francisco. "Justifica Francisco Dávila La Privatización de Puertos", Uno más Uno, año XV, No.5394. 3 de noviembre de 1992.

5.- López Gutierrez, Héctor. "Reflexiones y Comentarios sobre el papel de los Puertos en la Globalización de la Economía". Puertos Mexicanos, año II, No. 21, Dic. de 1991, Manzanillo, Colima. México.

6.- Matías Romero, "Historia Naval Mexicana" Puertos Mexicanos, SCT, Año III. No.24, abril/mayo 1992, La Paz Baja California, México.

7.- Mares A. Marco. "T.M.M. enfrenta el temporal económico." Uno mas Uno; año XVI, No.5393.

8.- Musolino Francisco, Luis. "Buque Ruso en espera de ser reparado", El Financiero, año XI, No.2758, 23 de noviembre de 1992.

9.- Plan Nacional de Desarrollo, "Las Terminales, eslabón estratégico en la dinámica del comercio exterior", Puertos Mexicanos, año 1, No.5, Marzo/abril, 1990, Mazatlán Sinaloa.

10.- Puertos Mexicanos, "Programa de Trabajo 1992", Puertos Mexicanos año III, No.24 abril/mayo 1992. La Paz Baja California México.

11.- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Legislación Marítima Mexicana". PEMEX LEX. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Nos. 7-8, enero-febrero de 1992.

12.- Solana Fernando. "El Horizonte de la Política Exterior Mexicana". Uno mas Uno, año XVI, No. 5407. 16 de noviembre de 1992.

13.- Villalobos Alafita, Alfonso, "Piden respetar derechos laborales en la desincorporación de puertos". El Financiero, año XI, No.2763, Veracruz, Ver. 26 de Noviembre de 1992.

14.- Villarreal Gonda, Roberto. "Sistema de Franquicias para la modernización Productiva". Excelsior, año LXXVI. Tomo VI. No.27,548, 4 de diciembre de 1992.

OTRAS FUENTES

1.- Información Tomada de una práctica de campo al Puerto de Tampico, Tamps. Con el profesor y los alumnos de la Cátedra de Derecho Marítimo. del 14 al 20 de julio de 1991.

2.- Información tomada de una práctica de campo al Puerto de Veracruz, Ver. Con el Profesor y los alumnos de la Cátedra de Derecho Marítimo. del 21 al 27 de junio de 1992.